

sponsabilità cessa quando il pilota è obbligatorio, essendo stato il disposto modificato in questo senso dal legislatore svedese (371).

In ogni caso l'armatore può, per le indennità che è costretto a pagare, esercitare un ricorso verso gli autori del danno (art. 8 ult. comma).

Per l'art. 29 del cod. scandinavo il capitano non può, pur essendovi un pilota a bordo, abbandonare la nave durante il pericolo, o senza necessità se la nave non è ancora sicuramente ormeggiata.

Conformemente all'art. 268 del medesimo codice i diritti di pilotaggio sono privilegiati sulla nave e sul nolo. Se questa va perduta o danneggiata, il privilegio permane sull'ammontare dell'indennità dovuta all'armatore dall'autore del danno o dai contribuenti nell'avaria comune (art. 270 cod. scand.). Il privilegio per i diritti di pilotaggio segue la nave presso i terzi, purchè tali diritti siano nati prima della cessione (articolo 275 cod. scand.). I creditori privilegiati possono perseguire a loro scelta il capitano o l'armatore (art. 282 idem). Quanto alla competenza dei tribunali ed alla procedura negli affari marittimi dispone il capitolo XIII della medesima legge, il cui art. 317, n. 4, dichiara che il tribunale deve specialmente ricercare in quale misura il sinistro proviene da una colpa commessa dal pilota.

Il pilotaggio è obbligatorio in tutti i porti.

72. - *Danimarca.* — Il diritto marittimo è nella legge del 1° aprile 1892, entrata in vigore il 1° gennaio 1893. Altre leggi posteriori sono quelle: del 12 aprile 1892 sui tribunali competenti negli affari marittimi, del 1° aprile 1905 sull'assicurazione delle genti di mare, del 1° maggio 1923 sulla gente di mare, che contiene le disposizioni penali.

Il pilotaggio incominciò ad esser regolato nella prima metà del secolo XVI, allorchè i rapporti fra capitani e piloti furono disciplinati da apposite norme. Un secolo dopo si ebbero i primi decreti reali che, oltre a riconoscere ai piloti il privilegio del

---

(371) V. avanti § § 303, 312.