

stesso obbligo egli può sempre stabilire, purchè temporaneamente, nelle località ove, pur mancando le dette condizioni particolari, gli interessi speciali dello Stato lo richiedessero ⁽³⁷³⁾. Per tutto il tempo in cui rimane in vigore tale obbligo temporaneo di pilotaggio, le relative mercedi saranno in tutto o in parte a carico dello Stato, a seconda della decisione del Ministro competente. ⁽³⁷⁴⁾.

È, infine, da rimarcare che, quantunque lo Stato si sia assunto, sia l'onere di pagare ai piloti quei compensi che l'abolizione del pilotaggio obblig. è venuta necessariamente a sopprimere (legge 13 giugno 1879), sia il pagamento delle mercedi relative al pilotaggio obbligatorio temporaneo, detti piloti non possono in alcun modo esser considerati quali *impiegati dello Stato*, benchè posti sotto il suo controllo, perchè le loro entrate sono proporzionate al traffico marittimo del loro distretto.

Per la responsabilità dell'armatore per i fatti del pilota tanto facolt. che obblig., valgono i principi del riportato art. 8 del diritto marittimo scandinavo, accolto senza modifiche nella legislazione danese: l'armatore, cioè, rimane responsabile.

Il pilota non fa parte dell'equipaggio della nave pilotata ⁽³⁷⁵⁾; gli spetterà, quindi, un premio d'assistenza diverso da quello cui i membri di esso hanno diritto ⁽³⁷⁶⁾. Il pilota non ha alcuna autorità sull'equipaggio, ma spetta al capitano il fare eseguire, sotto la sua responsabilità, tutte le manovre dal pilota richieste per la sicurezza della nave, tenendo conto della struttura, della velocità, e della velatura di essa. Il capitano ha, inoltre, il dovere d'indicare esattamente al pilota l'immersione ed il tonnellaggio della nave, dandogli tutte le informazioni richieste, sotto pena d'ammenda e del risarcimento dei danni.

Il pilota — che può anche farsi assistere durante il pilo-

(373) Tale disposizione si basa sulle esperienze fatte durante la guerra mondiale.

(374) Cfr. *Betänkande med förslag till...*, cit., pag. 46.

(375) Art. 25 cit. Ordin. del 1879; Corte d'Appello di Copenaghen, 12 maggio 1902, *Autran*, 1903-04, pag. 110.

(376) Appello Copenaghen, *loc. cit.* La fattispecie consisteva nell'aver il pilota indicata al capitano una nave arenata chiedente soccorso, e nel sapere come l'indennità di assistenza dovesse ripartirsi fra capitano e pilota.