

zia ⁽¹³¹⁷⁾. Sono, inoltre, da tener presenti, come riprova dell'interesse che la stretta collaborazione fra capitano e pilota desta nel legislatore, sia l'art. 10 del decreto argentino del 31 agosto 1926 ⁽¹³¹⁸⁾, per il quale ogni disaccordo sorto fra capitano e pilota durante la rotta deve essere reso noto all'autorità del primo porto, indicandone i motivi che l'hanno sollevato, sia il capitolo 38, sect. I, dei *Revised Statutes of Maine*, 1903 (Stati Uniti), secondo cui i piloti dei piccoli porti dello Stato del Maine devono essere raccomandati al Governatore, per la nomina, da una maggioranza di *capitani* e di armatori ⁽¹³¹⁹⁾. E non è qui senza utilità l'osservare che, se, almeno in Italia, i piloti sono praticamente in gran parte tratti dai capitani di mare (il che è anzi obbligatorio per i porti di prima categoria) ⁽¹³²⁰⁾, ciò, com'è lecito dedurre, sembra predisposto precisamente affinché essi possano, senza danno, sostituirsi nel fatto ai capitani e possano loro offrire una collaborazione tanto più intima quanto più intimamente essi sono fra loro legati da una perizia ed una competenza comuni.

247. - *Vincolo di subordinazione del pilota verso il capitano.* — Ma fra capitano e pilota sussiste anche un legame di *subordinazione*, voluto dalla necessità di garantire la sicurezza della navigazione dalla possibilità, sempre perniciosa, di distruggere, suddividendola, l'unità della direzione e del comando ⁽¹³²¹⁾. E poichè questo appartiene in diritto al capitano, è naturale che in posizione subordinata debba essere il pilota, come, del resto, risulta da tutte le già citate norme che impongono a quest'ultimo obbedienza e rispetto verso il primo.

Nel nostro diritto, a prescindere dall'art. 3 del regol., sono di rilevante importanza in argomento, gli art. 66 e 201 del cod. per la mar. merc. Il primo, *referendosi alla posizione di coman-*

(1317) V. retro, § 239.

(1318) V. retro, § 58.

(1319) V. retro, § 97.

(1320) Art. 17, modificato, del regol. pil. 1926.

(1321) Trib. Sup. Ans., 28 febbraio 1902, *Autran*, 1902-03, p. 364; Corte Suprema d'Inghilterra, 12 marzo 1907, S. 1909, 4, 21; Trib. fed. dello Stato di Pernambuco, 17 luglio 1900, *Autran*, 1901-02, p. 641.