

o questa stia per affondare, può reclamare dal capitano, dopo l'effettuazione del pilotaggio, un salario più elevato di quello che gli accorda la tariffa. Se le parti non si accordano sul pagamento la questione è risolta conformemente agli articoli 312 e 330 del codice marittimo.

Questa disposizione è stata interpretata dalla Corte suprema di Cristiania <sup>(386)</sup> nel senso dell'esclusione del pilota da un diritto all'indennità d'assistenza di cui l'art. 224 del codice marittimo <sup>(387)</sup>. Stando al parere del Platou <sup>(388)</sup>, e cioè che l'indennità di assistenza non può essere chiesta: nè dal funzionario pubblico che deve portarsi sulla nave o contribuire al suo salvamento nè dall'equipaggio di questa, la soluzione della questione sta nel vedere, se il pilota sia un pubblico funzionario od abbia la qualità di membro dell'equipaggio.

Per l'art. 8, già detto, del mentovato codice marittimo scandinavo, ed accolto senza modifiche nella legislazione norvegese, l'armatore risponde delle colpe del pilota sia facoltativo che obbligatorio.

Anche in Norvegia vigono i principî contenuti negli articoli 29, 37, 268, 270, 275 <sup>(389)</sup>, 282 del Codice maritt. scandinavo già visti per la Svezia e la Danimarca.

La competenza dei tribunali è regolata, come in Svezia, dal cap. XIII del cod. maritt. comune.

**74. - Finlandia.** — La legge 9 maggio 1870 e le Ordinanze complementari 17 febbraio 1879, 14 aprile e 9 maggio, 21 luglio e 19 agosto 1880 costituirono in Finlandia il dipartimento dei piloti e dei fari.

L'Ordinanza imperiale del 9 maggio 1870 e le Ordinanze complementari del 3-5-1871, 6 marzo, 11 aprile, 5 agosto e 18 dicembre 1872, 17 dicembre 1873, 18 febbraio 1874, 11 marzo 1875, 19 marzo 1879, 2 luglio 1880, 17 gennaio, 27 aprile, 25

(386) 21 gennaio 1905, *Autran*, 1906-7, p. 237.

(387) Vedi contra, nota alla sentenza *loc. cit.*

(388) « *Forelaesninger over Norsk Søret* », p. 504, Christiania, 1900.

(389) Quest'articolo 275 è modificato come nella legge danese.