

taggio e col consenso del capitano, da un aiuto, a cui non spetta salario — deve: tenersi col suo battello innanzi alla nave, segnalandole la rotta da seguire, se il maltempo gl'impedisce di salire a bordo; far nota al capitano l'impossibilità di manovrare con sicurezza, se la nebbia, le tenebre o altra circostanza gl'impediscono di vedere i segnali, rimettendosi ai suoi voleri a scanso d'ogni responsabilità; pilotare la nave fino al posto indicatogli dal capitano e nei limiti posti dai particolari regolamenti, avvertendolo, nel caso d'impossibilità per gli elementi avversi, della necessità d'ancorare la nave in luoghi più sicuri; non abbandonare la nave fino a quando essa non sia ancorata in sicuro porto e non presenti pericolo per le altre navi, a meno che un altro pilota non sia venuto a sostituirlo nel pilotaggio ulteriore; indicare al capitano i luoghi ove potrà gettare zavorra ed altre cose nocive alla buona navigazione ⁽³⁷⁷⁾.

Anche in Danimarca vigono i principi contenuti negli articoli 29, 37, 268, 270, 275 ⁽³⁷⁸⁾, 282 del cod. mar. scandinavo, che abbiamo già esaminati trattando della legislazione svedese. La materia della competenza dei tribunali e della procedura negli affari marittimi non è regolata dal cap. XIII del cod. mar. scandin., ma dalle leggi 19 febbraio 1861 e 12 aprile 1892, in forza delle quali esiste a Copenaghen un tribunale marittimo e di commercio, competente, fra l'altro, in materia di pilotaggio (art. 12) e di alcuni affari concernenti la responsabilità penale del pilota (art. 10, legge 12-4-1892) ⁽³⁷⁹⁾.

(377) Sui diritti e sugli obblighi del pilota dei porti danesi, vedi M. ARNTZEN, « *Den private Söret* », p. 242; nota a sentenza 21 marzo 1887 del trib. comm. e maritt. di Copenaghen, *Autran*, 1888-89, p. 328.

(378) Il testo danese dell'art. 275 non riporta l'alea « *allorchè sono nati dopo la cessione* ».

(379) Le parti possono, di comune accordo, portare innanzi ai tribunali civili ordinari gli affari di competenza del tribunale marittimo e di comm., e possono portare in prima istanza innanzi a questo tribunale le questioni marittime e commerciali sorte al di fuori di Copenaghen (art. 15). Per l'art. 51, le decisioni del tribunale sono soggette ad appello innanzi alla Corte Suprema dentro dati limiti di valore. Quando il Tribunale ordinario di prima istanza è chiamato a decidere in affari civili o criminali in cui sorgono questioni di diritto relative al pilotaggio ed alle leggi marittime, esso assume due membri di speciale competenza marittima e prende il nome di Tribunale marittimo.