

Disposizioni speciali emanate dal Prefetto generale marittimo regolano le richieste dei piloti e la traslazione di questi dai porti alle stazioni e dalle stazioni alle navi ⁽²⁶⁰⁾.

Il capitano obbligato a servirsi di un pilota, gli deve a titolo d'indennizzo la metà della mercede se lo sostituisce prima del viaggio; se la sostituzione avviene durante il viaggio, gli è dovuta la mercede intera.

Il pilota che, senza giustificato motivo, si rifiuta di pilotare una nave, rimane inabilitato all'esercizio della professione. Egli non può, fino al porto di destino, abbandonare per alcun motivo la nave che pilota. Appena salito a bordo ne assume la direzione nautica, ma il capitano non ne è interamente spodestato ⁽²⁶¹⁾. Questi rimane, tuttavia, responsabile dell'urto causato dall'essersi egli opposto alle decisioni del pilota (articolo 971) ⁽²⁶²⁾. A tal fine, a termini dell'art. 10 del decr. 31 agosto 1926, approvante il regolamento della navigazione sulle coste, nei canali, nei fiumi e nei porti della Repubblica, ogni dissaccordo sorto fra capitano e pilota durante la rotta deve essere reso noto all'autorità del primo porto, indicandone i motivi che l'hanno sollevato.

L'art. 1066 del codice colpisce l'imperizia, la negligenza o il dolo tanto del capitano che del pilota ⁽²⁶³⁾. In ogni caso la

Legislazione comp. Nello stesso senso è il cod. chil. Con decreto 8 ottobre 1930, in deroga a quello del 18 aprile 1928, è stato dichiarato obbligatorio nel porto di San Nicolás (*porto Viejo*) anche il servizio di rimorchio per tutte le navi d'oltre mare superiori alle 1000 tonnellate di registro, sotto pena di un'ammenda di 100 pesos di moneta nazionale. (*Revista de Derecho comercial, industrial y marítimo*, gennaio-febbraio 1931, n. 37).

(260) *Rev. de Der. com., ind. y mar.*, 1930, XII, p. 85, 253.

(261) Sentenza arbitrale, 9 gennaio 1930, *loc. cit.*

(262) Cfr. PIPIA, *Tratt. di dir. mar.*, vol. I, 1901, Milano, p. 295. V. nello stesso senso dell'art. 971, l'art. 919 del codice chileno 1865.

(263) L'art. 1423 del codice del 10 settembre 1862 stabiliva: « Se una nave ne urta un'altra per incapacità o negligenza del capitano o dell'equipaggio, o per inosservanza dei regolamenti del porto, il capitano che ha causato l'urto deve sopportare tutti i danni causati alla nave ed al suo carico ». E l'art. 1432: « In tutti i casi in cui, secondo le disposizioni di questo titolo, la responsabilità cade sul capitano per colpa, negligenza o imperizia, egli ha diritto se un pilota era a bordo al momento dell'urto, di esigere da quest'ultimo il rimborso delle somme che egli sarà stato costretto a pagare ».