

specialmente dopo la legge 3 aprile 1926, tutto l'aspetto d'un contratto d'adesione, appunto perchè « diretto ad accettare incondizionatamente un regolamento di lavoro già preordinato » (819), abbraccia, tuttavia, diverse forme d'ingaggio: a viaggio, a mese, con partecipazione al nolo, con partecipazione ai profitti. È, perciò, necessario che un documento, redatto con tutte le regole prescritte dalla legge, attesti quale di tali forme l'arruolato abbia scelto per vincolarsi alla nave.

Il contratto di pilotaggio è, invece, unico. Le leggi ed i regolamenti stabiliscono categoricamente i doveri del pilota, la durata del suo servizio, le mercedi cui egli ha diritto. Uniche sono le sue mansioni e circoscritte dentro limiti precisati da un testo di legge (art. 201 c. m. m.). Al di là di tali limiti, il contratto di pilotaggio cessa d'essere tale, ma non diviene perciò un contratto d'arruolamento; assumerà, piuttosto, la figura del contratto di rimorchio, di trasporto di persone o di cose, d'assistenza, ovvero di semplice locazione di servizi come nel caso in cui il pilota è inviato da interessati a far comunicazione ad una nave e viceversa. D'altro canto, in forza di apposite disposizioni (art. 4 e 13 regol.), sia il servizio di rimorchio, che quelli di trasporto o di comunicazione alle navi, non possono essere esercitati senza licenza dell'autorità marittima.

La posizione del pilota nei confronti della nave e viceversa non ha, dunque, bisogno d'essere ulteriormente regolata in documenti e private convenzioni (820); lo vieterebbe, d'altronde, la necessità di assicurare al servizio una celerità ed una snellezza pari all'intensità della navigazione moderna. Quella stessa ingerenza dello Stato in materia di pilotaggio, che, come già rilevammo, s'iniziò col codice svedese del 1618, per culminare nell'Ordinanza Colbertiana del 1681, questa stessa ingerenza, ripeto, che è valsa ad attribuire al pilota la veste di pubblico ufficiale, vale anche a garantire, più di qualsiasi accordo scritto,

(819) BRUNETTI, *op. cit.*, II, p. 441, n. 324.

(820) Anche la convenzione internazionale di Ginevra del 24 giugno 1926 sul contratto d'arruolamento dei marinai, approvata e resa esecutiva nel Regno con legge 14 gennaio 1929, n. 417, ratificata il 10 ottobre 1929 (*Gazz. Uff.* 12 aprile 1929, n. 86), non si applica ai piloti pratici (art. 2 lett. b. c.).