

i quali tiene luogo di contratto il ruolo d'equipaggio (art. 75 reg. del cod. comm.) <sup>(817)</sup>.

Or, nulla di tutto ciò si verifica nel patto che si stipula fra il pilota e la nave che ne richiede l'opera. Il vincolo che fra loro si stringe, raggiunge la sua piena efficacia al di fuori di forme scritte, di trascrizioni e di sottoscrizioni. Sia il capitano tenuto ad annotare nel giornale di bordo ogni chiamata di pilota ed il momento del suo arrivo e della sua partenza, come dispongono il § 520 del codice di commercio germanico del 10 maggio 1897 e l'art. 33 n. 1 del codice marittimo scandinavo, sia egli tenuto a rendere noto all'autorità del primo porto ogni disaccordo sorto fra lui ed il pilota durante la rotta, come prescrive l'art. 10 del decreto 31 agosto 1926 per la navigazione lungo le coste, nei canali, nei fiumi e porti dell'Argentina, — è evidente che, l'omissione di tali doveri non inficia la validità del contratto, trattandosi di formalità d'ordine interno, unicamente dirette a preconstituire dei mezzi di prova di fatti navigatori soggetti a produrre conseguenze giuridiche o a dar luogo a rendimento di conti.

Siano o no tali considerazioni atte ad escludere il pilota pratico dall'equipaggio, è indubbio ch'esse dimostrano validamente, come non sia possibile riaccostare due vincoli tanto diversi: e cioè, il contratto di pilotaggio a quello d'arruolamento. È vero che il Ripert non esita a dichiarare che « il pilota tratta col capitano un *arruolamento* di molto corta durata » <sup>(818)</sup>, ma il termine qui usato vuol'essere interpretato piuttosto in un senso molto più largo del significato tecnico in esso in-sito. È, infatti, noto che l'arruolamento, benchè abbia assunto,

---

(817) Il ruolo ha valore probatorio del contratto d'arruolamento in Belgio, Olanda, nei paesi Scandinavi ed in Inghilterra, nella qual'ultima detto contratto dev'esser stipulato innanzi ad un soprintendente della marina, secondo una formola approvata dal *Board of Trade (Merch. Ship. Act 1894, art. 113, 115)*. In Spagna per la validità del contratto è richiesto l'atto scritto (decr. 18-11-1919, art. 6). In Romania ed in Portogallo è prescritta, come in Italia, la forma solenne. In Francia è controverso il valore del ruolo come prova del contratto d'arruolamento. In Germania questo può esser provato con ogni mezzo, ma il ruolo è obbligatorio e deve contenere le condizioni essenziali del primo.

(818) RIPERT, *Droit maritime*, III ed., Paris, 1929, I, p. 935.