

accolta nei rapporti internazionali la concezione francese della responsabilità dell'armatore per i fatti del pilota, sia facoltativo che obbligatorio ⁽¹⁶⁸⁰⁾.

L'identico principio vige nelle acque interne, giusto l'articolo 6 della Convenzione di Ginevra del 9 dicembre 1930.

296. - *Continuazione.* — Benchè la Convenzione di Bruxelles abbia per oggetto l'unificazione di alcune regole in materia di urto di navi, essa tuttavia si estende « al risarcimento dei danni che o per esecuzione od omissione di una manovra, o per inosservanza dei regolamenti, una nave ha cagionato, sia ad un'altra nave, sia alle cose o persone trovantisi a bordo, anche quando non vi sia stato urto » (art. 13).

D'altro canto, essa non si applica « alle navi da guerra od alle navi di Stato esclusivamente adibite ad un servizio pubblico » (art. 11).

Questa disposizione è però completata dall'art. 3, § 1 della convenzione sull'immunità della navi di Stato, firmata a Bruxelles nel 1926 ⁽¹⁶⁸¹⁾, il quale recita nel suo comma II, per quel che riguarda le navi da guerra e quelle di Stato adibite ad un servizio pubblico: « les intéressés ont le droit de porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'Etat, propriétaire du navire ou l'exploitant sans que cet Etat puisse se prévaloir de son immunité ».

1° Pour les actions du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation;... ». Questo articolo non proclama espressamente la responsabilità dello Stato per i fatti del pilota imbarcato su

(1680) Quanto al pilota obbligatorio, è da notare che, durante i lavori del *Com. Mar. Int.*, proprio la delegazione francese era stata l'unica a pronunciarsi contro il sistema vigente nella sua legislazione, sostenendo l'impossibilità di essere responsabili di chi non si è liberamente scelto (*Bulletin du Com. Mar. Int.*, n. 5, pag. 4). Questo principio, riconosciuto esatto dal punto di vista giuridico al Congresso di Anversa (Circolare citata, 50, 51), in special modo dalla delegazione olandese, fu però respinto per considerazioni di ordine pratico. Sono, al riguardo, notevoli le dichiarazioni del Platou, delegato della Norvegia, e del Carver, delegato della Gran Bretagna, dichiarazioni fondate sul concetto del rischio industriale (*utilitas*). Su questo concetto vedi retro, § 234 e seg.

(1681) Questa convenzione non è stata ancora ratificata e messa in vigore che in qualche Stato: ad es. in Germania.