

Conseguentemente, vien meno ogni responsabilità della nave, verso i caricatori, per le colpe del pilota; nè l'armatore potrà per ciò chiamare in contribuzione i cointeressati nella spedizione, come se si trattasse di avaria comune, perchè i danni vengono sopportati dalle cose che li hanno subiti (1948).

Aggiungiamo che la Section I dello stesso *Act* vieta di apporre alle polizze di carico clausole esoneranti l'armatore dalla responsabilità per le *colpe commerciali* (1949) dei preposti, che la Section IV detta norme per la compilazione delle polizze di carico, che la Section VI esclude ogni innovazione da parte delle precedenti sezioni ai principî generali relativi ai limiti della responsabilità dei proprietari di navi, e che la Section VII preclude ogni via all'applicazione delle Sect. 1 e 4 ai trasporti di animali vivi.

Notiamo, infine, che l'*Harter Act* del 13 febbraio 1893 è una legge d'ordine pubblico (1950), quindi obbligatoriamente esecutiva, nonostante la contraria volontà delle parti: la Section V commina, infatti, un'ammenda di duemila dollari contro chiunque contravvenga alle disposizioni contenute nelle Sect. precedenti (1951).

Sull'*Act* americano si sono modellate le leggi del Canada (1952), della Nuova Zelanda e dell'Australia (*Sea Carriage of Goods Act* del 15 dicembre 1904 o *Paramont Act*).

331. - *La Convenzione di Bruxelles, 1924, sulla polizza di carico, e leggi su di essa modellate.* — Informata, come dicemmo, ai medesimi criterii dell'*Harter Act* e, quindi, delle Regole dell'Aja 1921, è la Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, firmata a

(1948) V. G. BERLINGIERI, in nota a sentenza 30 agosto 1928 della Corte d'Appello di Roma, in *Dir. Mar.*, 1928, p. 330 e segg.

(1949) Riguardanti, cioè, la caricazione, la consegna, lo stivaggio, la custodia, la cura e la scaricazione delle merci.

(1950) Di conseguenza, essa può essere applicata ad ogni contratto di trasporto che nasce o ha esecuzione nelle acque territoriali degli Stati Uniti d'America, anche se trattasi di navi di nazionalità straniera.

(1951) V. Corte del Distretto del Maryland, 31-3-1906 (*Revue*, 1909, p. 398).