

responsabilità che, secondo il sistema inglese, è proporzionale al valore della nave, valutata, a *forfait*, lire sterline 8 o 7, a tonnellata di stazza lorda, a seconda si tratti di danni alle cose o alle persone, o lire sterline 15 quando concorrono le due responsabilità. Se prima della fine del viaggio la nave si perda o sorgano nuove responsabilità, la valutazione suddetta non subisce alterazione alcuna.

Regole speciali vigono, come avanti vedremo ⁽⁴⁴⁰⁾, in materia di rispondenza dell'armatore verso il proprio equipaggio ed i propri caricatori, per i danni causati dal pilota, anch'esso personalmente responsabile fino a concorrenza della cauzione.

Benchè le autorità locali, pur avendo istituiti e patentati i loro piloti, non siano, in linea di principio, responsabili dei danni cagionati da imperizia o negligenza di costoro (art. 19 dell'*Act*) ⁽⁴⁴¹⁾, non può dirsi altrettanto, se la causa del danno risalga ad una difettosa organizzazione dei servizi, imputabile alla cattiva od omessa compilazione di quei provvedimenti, che alle dette Autorità spettava emanare ⁽⁴⁴²⁾. Una questione simile si presentò ai giudici inglesi in seguito alla collisione di una nave con una cosa abbandonata posta sotto la sorveglianza delle autorità portuali di Dundee. Queste avevano omesso, non solo di segnalare con mezzi visibili quel materiale vagante, ma anche di fornire di una barca a vapore il Corpo dei piloti locali che da tempo la sollecitavano; i piloti s'erano così trovati nell'assoluta impossibilità di accorrere in tempo sul posto, e la loro assenza aveva cagionato l'investimento.

Questo nel fatto. In diritto, non potevasi invocare in difesa delle autorità portuali l'art. 113 del *Dundee Harbour and*

(440) V. avanti §§ 331, 334.

(441) Art. 19: « Il rilascio o la rinnovazione di una licenza di pilota fatti dalle autorità di pilotaggio conformemente ai poteri che loro derivano dal presente *Act*, non rendono responsabili queste Autorità dei danni cagionati da atto o negligenza del pilota ». Vedi anche *Dudman v. Brown e Dublin e Docks Board*, I, *Rep.* 7 C. L. 518.

(442) In Iscozia, ricorrendo speciali circostanze, l'autorità del porto fu ritenuta responsabile. Cfr. *Holman v. Irvine Harbour Trustee*, 4^a sess. Cass., ser. 106; *Autran*, II, pag. 424.