

a carico del pilota stesso, della Corporazione di cui fa parte, o dello Stato di cui sia impiegato.

La prima soluzione è, senza dubbio, da preferire, non solo per il gran pregio della semplicità e dell'equità, ma ancora, ed essenzialmente, perchè non lascia i terzi danneggiati nella penosa eventualità, che il più delle volte è sicurezza, di trovarsi innanzi ad un debitore insolubile; il che è, del resto, conforme ai principii cui s'ispira la legislazione marittima moderna, la quale non tralascia di garantire pienamente i diritti dei terzi danneggiati, dichiarando privilegiati sulla nave, sul nolo e sui loro accessori le indennità per urto o altri accidenti di navigazione (Convenzione internazionale di Bruxelles, 1926, sui privilegi e le ipoteche navali, art. 2, n. 4 e leggi su di essa modelate).

Tuttavia, le legislazioni sono su questo punto divise: alcune, e sono la maggioranza, accogliendo la prima, altre la seconda soluzione. E lo strano si è che, fra queste ultime, qualcuna accoglie, in tema di limitazione della responsabilità armatoriale, il sistema dell'*esecuzione* (art. 485, 487 cod. tedesco, art. 7-8 legge svedese), sicchè sarebbe stato evidentemente più coerente a questa forma di limitazione *reale*, l'ammettere la responsabilità obiettiva dell'armatore per i fatti del pilota obbligatorio.

295. - *La responsabilità dell'armatore nelle convenzioni internazionali.* — La bontà della prima tesi non poteva, pertanto, non imporsi ai consessi internazionali promossi ai fini dell'unificazione del diritto marittimo. Prima ancora del sorgere del *Comité Maritime International*, l'istituto dell'urto di navi fu oggetto di studio e di discussione durante i lavori dei Congressi internazionali di diritto marittimo riunitisi in Anversa nel 1885, a Bruxelles nel 1888 ed a Genova nel 1892. Costituitosi il *Comité Mar. Inter.* nel 1897 in Anversa, i già iniziati lavori ai fini dell'uniformità del dir mar., si avviarono, sotto il suo energico impulso, verso una sicura conclusione. Si deve, appunto, ad esso se, nel giro di pochi anni, la questione dell'urto nautico potè essere compiutamente trattata in ben cinque conferenze tenutesi, la prima a Bruxelles nel 1897, la seconda ad Anversa nel 1898, la terza a Londra nel 1899, la quarta e la quinta ri-