

esclusivamente ad un servizio pubblico, ma è anche vero che tale disposto non vale di fronte a quello contrario contenuto nella convenzione sull'immunità delle navi di Stato, posteriore alla prima.

L'importanza del citato art. 1 della convenz. intern. sui lim. di respons. dell'arm. è notevole, non solo per quanto concerne la trattata respons. dello Stato, ma ancora per quel che riguarda la intera disciplina della responsabilità dell'armatore per i fatti del pilota. Esso, anzitutto dimostra che, per quel che concerne l'urto nautico ed i casi a questo assimilati (danni alle navi o alle persone o alle cose imbarcate, anche non originati da urto), questa respons. è limitata al valore della nave e del nolo e degli accessori della nave, quando i danni derivino da colpa del pilota, tanto facoltativo che obbligatorio. D'altro lato, ai sensi della disposizione in parola, l'armatore incorre nella medesima responsabilità, ristretta nei medesimi limiti, quando i danni causati dal pilota siano arrecati anche a persone o cose non imbarcate od ad opere fisse (*dommages causés à terre*): col che vengono evidentemente ad essere allargati i casi di responsabilità, di cui all'art. 5 della convenzione sugli urti, anche nei riguardi del pilota obbligatorio, essendo questo compreso nei termini estensivi « *du pilote ou de toute autre personne au service du navire* », adoperati nel citato art. 1 della convenz. sui lim. di respons. dell'armatore. Il carattere integrativo di questa convenzione, rispetto a quella del 1910, è appunto uno dei motivi per cui l'art. 5 di questa non vige che fra gli Stati che hanno ratificata e messa in vigore la prima, conformemente alle disposizioni contenute negli articoli addizionali delle due convenzioni ⁽¹⁶⁸⁷⁾. Data la lettera di questi

(1687) Ai termini dell'articolo addizionale della convenzione sugli urti, introdotto all'ultimo momento, ad istanza della delegazione inglese, « *il est entendu que la disposition de l'article 5 fixant la responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire n'entrera en vigueur que lorsque les Hautes Parties contractantes ne seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires* ».

Dispone, d'altro canto, l'articolo addizionale della convenzione sulla limit. della respons. dell'armatore: « *Les dispositions de l'article 5 de la "convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910*