

Già l'art. 228, III comma della legge marittima del 21 agosto 1879 stabiliva che « la presenza del pilota non fa ostacolo alla responsabilità stabilita dal paragrafo precedente » (1745). In seguito, la legge del 10 febbraio 1908, accogliendo le soluzioni adottate dalla ricordata 1^a sessione (1905) della Conferenza diplomatica di Bruxelles, modificava la legge del 1879, estendendo in modo esplicito la responsabilità dell'armatore anche per i fatti del pilota obbligatorio (art. 251). Questo articolo veniva, infine, redatto in una forma identica a quella dell'articolo 5 della convenzione di Bruxelles del 1910, in forza della legge del 21 agosto 1911, oggi vigente, che ha introdotto i principii di detta convenzione nel diritto interno (1746).

Dottrina (1747) e giurisprudenza (1748) sono unanimi nel senso di questa soluzione, la quale, benchè sia consacrata dalla legge solo in materia di urto, deve ritenersi estesa ad ogni altra forma di responsabilità verso i terzi, dato che, come risulta dai lavori preparatorii dell'art. 228 della legge del 1879, ed in special modo dal rapporto della sezione centrale della Camera dei Rappresentanti, il legislatore non ha voluto sancire un principio nuovo, ma ha inteso solo di mantenere il diritto comune (1749).

Quanto alla limitazione della respons. dell'armatore per i fatti del pilota, vigono i medesimi principii accolti dalla correlativa convenzione di Bruxelles del 1924 e passati nel diritto nazionale belga con la legge del 28 novembre 1928.

(1745) Recitava questo paragrafo: « Se l'abbordaggio è stato causato da una colpa, tutti i danni sono sopportati dalla nave a bordo della quale la colpa è stata commessa ». Cfr. AUTRAN, *Code international de l'abordage*, cit., p. 161; *Pand. belges*, v. *Abordage*, n. 40.

(1746) Su queste tre leggi modificatrici del II libro del cod. di comm. belga, vedi retro, § 52.

(1747) C. SMEESTERS et G. WINKELMOLEN, *op. cit.*, n. 100, p. 143; *Pand. belges*, loc. cit.; JACOBS, *Le droit mar. belg.*, cit., I, n. 63; VAN BLADEL, *Droit maritime admn. belg.*, cit., p. 178; L. HENNEBICQ, *Principes de droit maritime comparé*, Bruxelles, 1904-10, II, n. 464. Cfr. DANJON, cit., II, p. 235, n. 626; RIBERT, cit., I, p. 945, III, n. 2086, p. 37; PIPIA, *op. cit.*, ed. 1901, I, 295; AUTRAN, loc. cit.; RAMELLA, *L'azione per urto di navi...*, cit., p. 230; F. BERLINGIERI, *Corso*, 1929, cit., p. 97.; A. BRUNETTI, *op. cit.*, II, n. 300, p. 372, nota 1; nota a sentenza 17-1-1924 della Corte di sessione (Scozia), loc. cit.