

Bruxelles il 25 agosto 1924. Essa, pertanto, dispone all'art. 4, n. 2: « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

(a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;... » (1953).

Nonostante le non ancora avvenute ratifiche (1954), parecchie legislazioni hanno fatto proprii i principi sanciti dalla Convenzione: così in Inghilterra, col *Carriage of goods by Act* del 1924 (1955); nel Belgio, con legge 28 novembre 1928 (1956); in Olanda, con legge 1 febbraio 1927 (1957); in Russia, con legge 13 giugno 1926 (1958), il cui art. 50, II comma, lett. a) recita: « Il noleggiante non risponde anche quando la perdita, il danneggiamento o la trascuranza dei termini di resa sono do-

(1952) Nel Canada vige il sistema della responsabilità personale dell'armatore per le colpe del pilota obbligatorio (36 *Vict. C.* 54; confr. *The Quebec and the Charles Chaloner*, 19 *Lowner Canada*, *Jurist.* 201). L'amministrazione dei due principali porti di Montreal e Quebec (v. Quinette de Rochemont & H. Vétillart, *Les ports Canadiens*, Paris, ed. Dumond, 1898), spetta ad *Harbor Commissioners* sotto il controllo del Dominio. L'amministrazione del porto atlantico di Halifax è direttamente gestita dal governo del Dominio, ma il governo vi esercita i servizi di polizia.

(1953) Il vettore resta responsabile se il danno deriva da una sua negligenza nel porre la nave nelle condizioni di navigabilità, equipaggiamento ed approvvigionamento necessari al buon stivaggio ed al sicuro trasporto delle merci (articoli 3, 4).

Art. 8: « Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droit ni les obligations du transporteur tels qu'il résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ».

(1954) Cfr. SMEESTERS, *Conférence d'Anvers du Comité Maritime International du 1er Août 1930*, in *Dor*, 1930, p. 69 segg.; V. CIVILETTI, *La XVII Conferenza internazionale di Diritto marittimo*, in *Il Diritto Maritt.*, 1930, pag. 625.

(1955) V. retro, § 75. L'art. 4, n. 2 e l'art. 8 sono identici ai corrispondenti articoli della Convenzione. Sul significato del termine « management », vedi la sentenza inglese *Rewsen c. Atlantic Transport Company*, 1903 (*Commercial Cases*, IX, 33), citata da C. PERSICO in *Riv. dir. comm.*, 1928, p. 541 e segg.

(1956) Cfr. SMEESTERS, *Droit mar. et droit fluv.*, cit., p. XXIX, 5. Il Belgio ha ratificato la Convenzione il 2 giugno 1930. V. retro, § 52, nota.

(1957) V. retro, § 53.

(1958) V. retro, § 104.