

dell'armatore per i fatti del pilota obbligatorio era sancita dall'Act del 1854 nel suo art. 388: « Un proprietario o capitano di nave *non* risponderà d'alcuna perdita o danno causato da colpa o incapacità del pilota patentato che agisca alla direzione della nave nei limiti del distretto ove questo pilota è legalmente ed obbligatoriamente usato » (1767).

Questo principio, dall'uso passato nella legge (1768) ed approvato dalla dottrina (1769), fu riprodotto nell'art. 633 del Merchant Shipping Act del 1894 (1770). Ma l'eccezione poteva invocarsi solo quando capitano ed equipaggio avessero fatto il loro dovere (1771); cosicchè il proprietario della nave sarebbe egualmente incorso in responsabilità insieme col pilota, se gli ordini di questo fossero stati tardivamente o difettosamente

---

be a questa conseguenza che si urterebbe direttamente contro il fine che si propongono i regolamenti relativi al pilotaggio obbligatorio, poichè, lungi dal contribuire alla sicurezza marittima, non si farebbe che alimentare i rischi della navigazione ». La decisione della Camera dei Lords fu approvata dalla Corte d'Appello di Londra (*Dor* 1923, p. 136 segg.).

(1767) Sect. 388: « No owner or master of any ship shall be answerable to any person whatever for any loss or damage occasioned by the fault or incapacity of any qualified pilot acting in charge of such ship, within any district where the employment of such pilot is compulsory by law ». V. per la giurisprudenza: *The Annapolis and the Johanna Stoll* (1861), *Lush.* 295; *The Halley* (1867), *L. R.* 2 A & E, I, 16; Divisione dell'Ammiragliato, 23 marzo e 6 agosto 1886, *Rev. int.*, II, pp. 62, 190, 335; *The Octavia Stella* (1887), 6 *Asp. Mar. Cas.*, 182; Alta Corte, 3 febbraio 1876, *Journal*, 1876, p. 275; Alta Corte di Giustizia, 26 luglio 1886, *Autran*, 1886-1887, p. 190.

(1768) Se ne trovano delle applicazioni fin dalla prima metà del secolo XVII: *Ad. C., Miscell. Books* 280, 13 giugno 1643; *The Maria* (1839) *I. W. Rob.* 95, 108.

(1769) MACLACHLAN, *Treatise on the law of merchant shipping*, p. 278; MARDEN, *loc. cit.*; ROSCOE, *loc. cit.*, *Contra*: GRAY HILL, *loc. cit.*

(1770) V. Alta Corte, 20 febbraio 1899, *Journal*, 1901, p. 816; id., 5 novembre 1900, *Autran*, 1900-01, p. 687; id., 12 gennaio 1912, *Autran*, 1911-12, p. 728; idem 19 aprile 1899, *Dir. Mar.*, 1900, 68.

(1771) *The Jona*, 16 *L. T. Rep.* 158; 1867 *L. Rep. I. P. C.* 426; *The Tactician*, 10 *Asp. Mar. Law Cas.* 534; 97 *L. T. Rep.* 621, 1907, *P.* 244; *The Velasquez*, 16 *L. T. Rep.* 777; 1867 *L. Rep. I. P. C.* 494; Corte Suprema 12 marzo 1907, *Autran*, 1906-07, p. 826; idem 12 gennaio 1912, *ibid.*, 1911-12, p. 728; Alta Corte di Giustizia, 19-4-1912, *Autran*, 1911-12, p. 876; idem 19-5-1911, *ibidem* 1910-11, p. 841.