

del nolo, ma l'estende al di là di tale limite, fino a concorrenza di 8 lire sterline per tonnellata, precisando che « la même limitation de responsabilité s'applique aux passagers à l'égard du navire transporteur... » (Art. 7, I e II comma). Notiamo, di passata, che questa disposizione fa parte del progetto (1931) di codice marittimo italiano, all'art. 526.

Sezione III. — Responsabilità della corporazione e dello Stato verso l'armatore.

336. - Azione di rivalsa. — L'armatore, che ha risarcito i terzi, i caricatori o le persone imbarcate, dei danni loro arrecati da una colpa del pilota, ha libera l'azione di rivalsa verso la Corporazione ⁽¹⁹⁷⁷⁾ o lo Stato, a seconda che dall'una o dall'altro sia stata assunta l'impresa di pilotaggio, al cui servizio il pilota colpevole prestava l'opera sua. Questa azione è, naturalmente, ammissibile solo dove i piloti sono uniti in Corporazioni o Associazioni patrimonialmente autonome, e, per quanto riguarda la responsabilità dello Stato, dove questa è riconosciuta dalle leggi locali.

Questo punto non ha bisogno di illustrazioni, dopo quanto si è già detto sulla responsabilità del Corpo dei piloti e dello Stato di fronte ai terzi. Il principii di diritto qui non mutano (art. 1644 cod. civ., art. 199 cod. m. m.) ⁽¹⁹⁷⁸⁾; solo che l'attore, anzichè essere il terzo direttamente danneggiato, è l'armatore della nave pilotata, che lo ha risarcito come doveva conformemente alle leggi, mentre l'azione, da principale, diventa recursoria.

(1977) A. BRUNETTI, *op. cit.*, II, pag. 369.

(1978) Così l'art. 672 cod. portoghese: « In tutti i casi in cui la responsabilità ricade sul capitano, se al momento dell'abbordaggio, ed in conformità dei regolamenti, la nave era sotto la direzione di un pilota, il capitano ha diritto ad essere indennizzato... dalla corporazione, se ne esiste una ». V. anche cod. russo, art. 69 e sentenza 17-12-1903 della Corte del Distretto Est della Virginia, in *Austran*, 1904-05, pag. 119.