

301. e) Spagna; f) S. Salvador ed Honduras	Pag. 556
302. g) Marocco; h) Egitto; i) Colombia, Chili e Canada	» 557
303. j) Argentina; k) Danimarca e Norvegia	» 558
304. l) Inghilterra	» 558
305. Continuazione	» 561
306. Continuazione	» 564
307. Continuazione	» 565
308. m) Stati Uniti d'America	» 566
309. n) Cina e Russia	» 567
310. Legislazioni che seguono il sistema dell'irresponsabilità dell'armatore; a) Brasile	» 568
311. b) Portogallo	» 569
312. c) Svezia	» 570
313. d) Germania	» 571
314. Continuazione	» 572
315. Continuazione	» 576
316. Critiche al sistema dell'irresponsabilità dell'armatore	» 579
317. Rimedi proposti	» 581

SEZIONE II. — *Responsabilità della Corporazione dei piloti verso i terzi*

318. Concetto e limiti	Pag. 583
319. Italia: art. 199 cod. m. m. e suo fondamento. La cauzione	» 584
320. Limiti di risarcibilità della cauzione	» 588
321. Russia	» 589

SEZIONE III. — *Responsabilità dello Stato verso i terzi*

322. Impostazione e letteratura germanica. Francia, Italia, Belgio, Stati Uniti, Inghilterra. Lo Stato come « tipo assicuratore », secondo il Laurin	» 590
323. La situazione in Germania	» 594
324. Le leggi del Reich in tema di responsabilità degli enti pubblici	» 597
325. Piloti impiegati e piloti liberi professionisti	» 599
326. Rapporti fra nave, Stato e pilota	» 602
327. Esercizio del potere pubblico	» 604

CAPITOLO II.

RESPONSABILITÀ INDIRETTA CONTRATTUALE

328. Quesiti	Pag. 609
------------------------	----------