

sta imperizia (1794). Ed, infatti, se si facesse risalire ogni responsabilità all'armatore, anzichè alla nave, questo modo di vedere il ruolo rispettivo del capitano e del pilota sarebbe il terreno propizio per risollevare anche negli Stati Uniti la questione, che si agita nel diritto tedesco, se il pilota obbligatorio sia da considerarsi un terzo dei cui fatti l'armatore non è tenuto a rispondere, benchè, come già vedemmo, la facoltà riconosciuta al capitano di togliere la direzione della nave al pilota incapace, dimostri eloquentemente come il comando, *di diritto*, risieda interamente nel primo, sebbene in potenza, e possa convertirsi, quando la necessità lo imponga, anche in comando *di fatto*.

Anche per i danni cagionati dal pilota può, naturalmente, l'armatore, che non sia colpevole o complice, limitare la propria responsabilità, rimettendo ad un *trustee* il suo interesse (partecipazione) sulla nave e sul nolo (1795).

309. - n) *Cina e Russia*. — L'art. 117 della recentissima legge cinese sul commercio marittimo (*Hai chang fa*) del 1° gennaio 1931, ispirata alle soluzioni accolte dalle convenzioni internazionali, dichiara che, nel caso di urto causato da un pilota, la nave continua ad essere responsabile verso i terzi danneggiati. Questa responsabilità, poi, per l'art. 23 della medesima legge, è limitata fino a concorrenza del valore della nave al momento della spedizione, del nolo e degli altri redditi accessori (1796).

Anche in *Russia* l'armatore è responsabile dei danni causati dal pilota, anche se obblig. (1797), come dimostra l'art. 1 della legge del 13 giugno 1926 (1798), la quale limita la sua responsabilità alla nave ed al nolo per i fatti « del capitano, di

(1794) Corte d'Appello, 5° Distretto, 14-5-1925, *American Maritime Cases*, 1925, 887; Corte d'Appello, 9° Distretto, 27-5-1929, *ibidem*, 1929, 1287; Corte d'Appello, 5° Distretto, 8-4-1929, *ibidem*, 1929, 897.

(1795) V. retro.

(1796) Sulla legislazione cinese, vedi retro § 108.

(1797) Senato di Petersbourg 12-12-1880, *Clunet*, 1887, p. 373.

(1798) V. retro, § 104. Cfr. D. VIDALI, *La legge russa sulla limitata responsabilità dell'armatore*, in *Dir. Mar.*, 1928, p. 133 segg.