

tal genere di navi (1682), ma il principio deve ritenersi anche qui in vigore, sia per applicazione dell'art. 1 or ora citato in nota (1683), sia perchè l'art. 4 della convenzione medesima dispone al primo comma che « les Etats pourront invoquer tous les moyens de défense de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés et leurs propriétaires ».

Or, la convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole concernenti la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924 (1684), recita appunto all'art. 1: « Le propriétaire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire (1685): 1° Des indemnités dues à des tiers à raison des dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire;... » (1686). È vero che l'art. 13 della convenzione medesima dichiara che questa non si applica alle navi da guerra ed a quelle di Stato adibite

---

(1682) Questa responsabilità è, invece, esplicitamente sancita dall'art. 1 della medesima convenzione per le navi di Stato non da guerra nè adibite ad un servizio pubblico, disponendo che esse sono soggette « aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés ».

(1683) Sia le navi di cui all'art. 1, che quelle di cui all'art. 3 della convenzione sull'immunità delle navi di Stato, sono soggette alle medesime regole in materia di responsabilità. Quel che ne differisce si è la disciplina della competenza giudiziaria.

(1684) A questa convenzione, già ratificata da parecchi Stati, fra i quali: il Belgio, la Danimarca, la Spagna, l'Ungheria, il Portogallo, tutti il 2 giugno 1930, servì di base il progetto adottato dalla Conferenza di Venezia nel settembre del 1907 (L'art. 2 di questo corrisponde all'art. 1 della convenzione).

(1685) Dicemmo già come tale convenzione abbia eliminati i diversi sistemi sulla limit. di respons. vigenti nelle varie legislazioni, e sia fondata sulla fusione del sistema germanico con quello inglese.

(1686) Incontrano la medesima respons. del proprietario, tanto l'armatore non proprietario, quanto il noleggiatore principale (art. 10 della convenzione). Quando i danni consistono in morti o lesioni corporali, il proprietario responsabile è tenuto, indipendentemente dal limite fissato dall'art. 1, fino a concorrenza di una somma di 8 lire sterline per tonnellata di stazza della nave (art. 7 della convenzione).