

va soprasseduto al momento dell'estensione ai rapporti interni, mercè il *Maritime Conventions Act* del 1911, del dominio della convenzione di Bruxelles del 1910 sull'urto e l'assistenza in mare.

È da notare, tuttavia, che, anche prima del 1918, il principio della responsabilità del proprietario o del capitano per le colpe del pilota obbligatorio veniva *parzialmente* applicato: e ciò fin dal 1° aprile 1913, data in cui l'*Act* è entrato in vigore. E veniva precisamente applicato, in forza dell'art. 14, in tutti i casi in cui il *Board of Trade* avesse con suo decreto (*Pilotage Order*) dichiarato il pilotaggio obbligatorio in un luogo ov'era facoltativo al momento dell'adozione del presente *Act* (1786).

**306.** - *Continuazione.* — A parte la sua cattiva redazione (1787), il testo dell'art. 15 non dice se la direzione passi al capitano o continui a restare al pilota. Ammesso che il privilegio d'irresponsabilità, concesso dalle leggi precedenti, fosse appunto basato sulla mancanza di un rapporto di preposizione (1788), è invece l'esistenza di questo che diverrebbe automaticamente il presupposto e la condizione *sine qua non* della nuova ed opposta disposizione legislativa (1789). La questione potrebbe sole avere un valore pratico, ai fini di determinare la misura della colpa personale del pilota, potendo il disposto del detto art. 15 trovare il suo logico fondamento sul principio del rischio industriale, per il quale l'armatore sarebbe responsa-

---

(1786) Art. 14: « Nonostante ogni disposizione di un *Pilotage Order* emanato in virtù del presente *Act*, ogni luogo ove il pilotaggio non era obbligatorio al momento dell'adozione del detto *Act* sarà considerato come un luogo ove il pilotaggio non è obbligatorio allorchè si tratterà di determinare la responsabilità del proprietario o del capitano di una nave navigante in tal luogo, a ragione delle perdite o del danno occasionati o risultanti dalla navigazione di questa nave ».

(1787) V. MARSDEN, *Collision at sea*, 7<sup>a</sup> ed., 238.

(1788) *The Christiania*, 7 *Moo. P. C.*, 160; *The Duke of Cambridge*, 5 *F. C.* 451; *The Guy Mannering*, 7 *P. D.*, 132. Cfr. nota alla sentenza del 17 gennaio 1924 della Corte di Sessione (Scozia), *loc. cit.*

(1789) V. nota in *Dir. Mar.*, *loc. cit.*; Prob. Div. and. Division 15 ottobre 1920 nella causa *The Arum-The Times L. R.* 37, 38.