

dalla nave o da una colpa commessa nella sua direzione, nello stesso modo che lo sarebbe se il pilotaggio non fosse obbligatorio » (1784).

Come fu ricordato in precedenza, questo disposto non è entrato in vigore contemporaneamente all'*Act* che lo contiene, poichè una norma transitoria recitava al n. 2 dello stesso art. 15 che questo « non avrà effetto che a partire dal 1° gennaio 1918, o a partire da una data più prossima che Sua Maestà potrà fissare con un Decreto Reale (*Order in council*), indicando che è necessario applicare la presente legge per conformarsi ad una Convenzione internazionale ». La convenzione a cui questa norma si riferisce non poteva non esser quella sui limiti posti alla responsabilità dei proprietari di nave, messa in relazione a quella sugli urti in mare: sia perchè è proprio dovuta ai delegati inglesi l'inserzione, nella Convenzione di Bruxelles del 1910 per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi, dell'articolo addizionale che proroga l'applicazione dell'art. 5 sulla responsabilità del proprietario per le colpe del pilota obbligatorio, fino a che le parti contraenti « si saranno messe d'accordo sulla limitazione della respons. dei propriet. di nave »; sia perchè quest'ultima convenzione contiene anch'essa un articolo addizionale, che dichiara applicabile, rispetto agli Stati contraenti, l'art. 5 suddetto. Dato, però, che fino a tutto il 1917 nessun accordo era stato preso fra gli Stati sui limiti da porre alla responsabilità dei proprietari di nave (la convenzione relativa doveva poi esser conclusa a Bruxelles nel 1924), il 1° gennaio dell'anno seguente (1918), conformemente all'articolo addizionale, l'art. 15 dell'*Act* entrava in vigore (1785), anche per non lasciare più in sospeso l'applicazione di un principio, alla quale il legislatore inglese ave-

---

(1784) Corte di Sessione (Scozia), 17-1-1924, *Dor*, loc. cit. e nota; Prob. Div. Adm. 15-10-1920, in *Il dir. comm.*, 1921, p. 342 segg. con nota. Cfr. DANION, *op. cit.*, II, p. 217, 235; PIPIA, *loc. cit.*, I, p. 293; RAMELLA, *cit.*, p. 230; Autran, *cit.*, pp. 422, 423; F. BERLINGIERI, *Corso*, 1929, loc. cit.; RIPERT, *op. cit.*, III, p. 37, n. 2086. V. retro, § 77.

(1785) E contemporaneamente cessava di aver vigore l'art. 633 del *Merchant Shipping Act* del 1894 (art. 15, n. 3).