

in realtà la maggior parte dei casi, che sono quasi sempre informati da pericolo delle persone concomitante a pericolo di nave che chiama il soccorso; 3. per la stessa interpretazione quasi autentica della *Convenzione* internazionale (che si conlega alla *convenzione* fonte legislativa), in quanto che la Conferenza internazionale di Londra del 1914 (art. 37) enuncia in senso generale il dovere di ogni capitano di accorrere con tutta velocità al segnale di soccorso.

La questione della distanza perchè si stabilisca se il sinistro è a vista o meno o nelle possibilità dell'assistenza (si è parlato di determinare una zona entro la quale soltanto esista l'obbligo), è superata.

Il solo limite è il *grave pericolo*, che correrebbe la nave chiamata al soccorso; cioè una situazione di necessità, che dev'essere obiettivamente dimostrata in azione di responsabilità dal capitano obbligato, dalla quale dimostrazione deve scaturire il fatto della impossibilità del soccorso col proprio suicidio se si può correre il pericolo di due equipaggi in vece che di uno solo.

L'altra enunciazione della legge nostra e delle altre in esecuzione dell'art. 11 della Convenzione di Bruxelles, cioè aiuto a persone anche *nemiche*, ha un sapore di forte ironia, se si dissocia dal concetto della eliminazione del diritto di guerra; perocchè la persona *nemica* non può esserci che in istato di guerra: ed è contraddittorio il comandarsi da una legge, la legge (sic!) della guerra, di far saltare delle navi con sottomarini o bombardarle con areoplani, mentre per un'altra legge c'è l'obbligo di assistere i nemici.

La conseguenza giuridica, per ciò, è, che, se hanno effettivo valore gl'impegni internazionali della Convenzione di Bruxelles e della Conferenza di Londra *dell'obbligo di*