

la sola contravvenzione all'obbligo; ma dove c'è dolo o colpa dell'urto, e sia escluso il così detto abordaggio fortuito, l'azione per la violazione dell'obbligo di assistenza in virtù del diritto comune di responsabilità per dolo o colpa investe anche gli armatori o proprietari. Lo stesso testo del 1925 parla di *navi in colpa*.

### § II - La remunerazione di assistenza

Del compenso dell'assistenza, a cui necessariamente si è accennato per i nessi con la trattazione generale, bisogna ora dire specificatamente dal punto di vista giuridico e de' particolari.

Il nome è indifferente, perchè, vario nelle leggi positive, indica la stessa cosa: *premio, compenso, remunerazione*. Ciò che va rilevato è il suo contenuto giuridico, cioè il rapporto che ha un pagamento di somma da parte dell'assistito con la specialità dell'operazione, col rischio e col valore di essa.

---

alla gravità delle rispettive colpe, mentre per l'art. 662 del Cod. di comm. nella colpa comune ognuna sopportava i danni e le perdite sofferte senza diritto a ripetizione. Se non si può determinare la proporzione, oppure se le colpe appaiono equivalenti, la responsabilità è divisa in parti eguali. Per i danni alle navi e ai carichi e alle cose appartenenti agli equipaggi e alle altre persone a bordo, li sopporta ciascuna delle navi limitatamente alla parte di colpa. Per i danni personali (morti e lesioni) il risarcimento è dovuto solidalmente a chi di diritto, col regresso dell'eccedenza tra le navi. Stabilita anche la prelazione pel risarcimento di danni su la somma distribuita. Nell'art. 662 invece è stabilita senz'altro la solidarietà passiva delle navi per danni, perdite di carichi e indennità di offese personali. L'art. 398 del Progetto corrispondente allo art. 663 del Cod. di comm. aggiunge il mantenimento della responsabilità anche quando l'opera del pilota è obbligatoria.