

E' la regola che si trova identica, con qualche variante di forma, per l'abbordaggio, nella Legge francese 10 marzo 1891 (art. 4), nella legge marittima inglese del 1894 (art. 422), e in quella del 16 dicembre 1911, nella Legge del 4 settembre 1890 su l'assistenza in mare, degli Stati Uniti, con la comminatoria in queste ultime della presunzione di responsabilità di colpa per l'abbordaggio, se la nave nega l'assistenza. E si codifica per l'internazionale nell'art. 8 della Convenzione di Bruxelles, nella legge francese del 29 aprile 1916 e nell'art. 85 del Codice francese disciplinare e penale della marina mercantile. E' superfluo citare i testi perchè sono perfettamente analoghi a quelli della legislazione italiana, eccetto il menzionato art. 120 del vecchio Codice. La Conferenza di Londra del 1914, che riunì diciassette Stati, prescrisse delle misure cautelari sui piroscafi, a salvaguardia della vita umana.

All'abrogato articolo (disposizione generale) del vecchio Codice erano connesse le due disposizioni, una dell'art. 385, e l'altra dell'art. 190.

L'art. 385, contenente la sanzione di responsabilità (pena di multa e di sospensione) del capitano o padrone, che non adempie quell'obbligo di assistenza ad una *nave pericolante*, è sostituito con la redazione dell'art. 17 della legge del 1925, cioè, come si è visto, limitandosi solo all'*abbordaggio* e all'obbligo di assistenza alle *persone*, e ponendo a favore del capitano l'eccezione esonerativa del pericolo della propria nave.

L'art. 190 C. M. M. che contiene l'obbligo dei « capitani e padroni dei rimorchiatori di tenersi pronti, *alla semplice richiesta dell'ufficio di porto*, di prestare aiuto per la salvezza ed il rimorchio delle navi pericolanti », con la comminatoria del carcere sino ad un mese e della multa