

E' stata obiettata la difficoltà della disciplina obbligatoria dell'assistenza.

La Convenzione di Bruxelles, dopo aver stabilito il dovere dei capitani per l'assistenza alle persone, contiene l'impegno degli Stati contraenti a *prendere o a proporre ai rispettivi corpi legislativi le misure necessarie perchè l'infrazione all'obbligo sia repressa* (1).

Ma qual'è la sanzione costringiva per lo adempimento di questo impegno?

Anzi v'è di più: l'art. 13 della Convenzione ripiglia il motivo dell'indipendenza delle legislazioni e dei trattati internazionali *rispetto all'organizzazione di servizi di assistenza e salvataggio per parte delle autorità pubbliche, e di servizi sotto il loro controllo*. E così, con l'indipendenza, le autorità pubbliche delle legislazioni nazionali e dei trattati possono praticamente non occuparsi, e possono eludere l'impegno obbligatorio preso. E non rimane che la sanzione morale. Si rientra, per ciò, nella zona da cui si era creduto di uscire.

Altra elusione dell'obbligo è l'art. 14 della Convenzione, articolo che ne esclude l'applicazione « alle navi da guerra e alle navi dello Stato esclusivamente adibite a un servizio pubblico ».

Le legislature nazionali hanno risposto in parte, con le loro riforme, ai voti della Convenzione; e si sono anche

---

conformità a questo sviluppo, a riconoscere e sanzionare un obbligo generale di assistenza in mare per i beni come per le persone v. RIPERT, *La Règle morale dans les obligations civiles* spec. pag. 265 - Paris, 1925.

(1) Art. 12 Convenz. di Bruxelles: « Le Alte Parti contraenti, la cui legislazione non reprima l'infrazione allo articolo che precede, s'impegnano a prendere o a proporre ai rispettivi corpi legislativi le misure necessarie perchè tale infrazione sia repressa ».