

gislazione interna, dice espressamente all'art. 1: « In caso di urto avvenuto tra navi di mare, oppure tra navi di mare e battelli di navigazione interna, le indennità dovute in ragione dei danni cagionati alle navi, alle cose o persone trovantisi a bordo, sono regolate in conformità alle disposizioni seguenti, *« senza che si debba tener conto delle acque ove l'urto è avvenuto »* ».

È utile ancora osservare che la detta Convenzione del 1910 non si limita alla sola materia degli urti di navi, ma si « estende al risarcimento dei danni che, o per esecuzione od omissione di una manovra, o per inosservanza dei regolamenti, una nave ha cagionato, sia ad un'altra nave, sia alle cose o persone trovantisi a bordo, *anche quando non vi sia stato urto* » (art. 13.)

Poichè detto art. 13 è riprodotto nell'art. 15 ⁽¹⁰⁶⁹⁾ della sopra ricordata nostra legge del 14 giugno 1925 sull'assistenza, salvataggio ed urto di navi — destinata ad introdurre i principî della convenzione omonima anche nelle relazioni fra nazionali ⁽¹⁰⁷⁰⁾ — possiamo concludere che, in materia di danni ai terzi causati dalla contravvenzione all'art. 504, 2° comma, cod. comm., sia il capitano che l'armatore sono tenuti a rispondere conformemente alle regole sugli urti di navi ⁽¹⁰⁷¹⁾, purchè non si tratti di danni cagionati ad opere fisse o a persone non imbarcate.

(1068) Legge 14 giugno 1925, n. 938 (*Gazz. Uff.*, 1925, n. 145).

(1069) Quest'articolo sostituisce l'art. 665 del cod. di comm., ed è riprodotto, per la parte riportata, nell'art. 400 del prog. 1931 di cod. mar.

(1070) Il medesimo sistema è già stato adottato dalla Francia con leggi 15 luglio 1915 e 29 aprile 1916, dal Belgio con legge 12 agosto 1911, dalla Germania con legge 7 gennaio 1913, dall'Inghilterra col *Maritime Conventions Act* del 1911.

(1071) Art. 660-665 cod. di commercio, nel testo modificato dalla legge 14 giugno 1925. E quindi, se il giudice crede che la violazione dell'art. 504, 2° comma, non costituisca, nel caso specifico, una presunzione di colpa grave e precisa, e permane il dubbio sulle cause dell'urto, i danni sono sopportati da coloro che li hanno sofferti (art. 660, 1° comma). Nè la presunzione di colpa del capitano contravventore della nave urtata, può esser vinta dalla presunzione di colpa della nave urtante, poichè quest'ultima non è più ammissibile nè nel nostro diritto nè in quello internazionale, neanche nel caso di urto fra una nave ancorata ed un'altra in moto (art. 660 cod. comm.; art. 1 e 6 della convenzione di