

La legge vigente non si discosta sostanzialmente dal progetto del 1926 e, quindi, dalle convenzioni. Infatti:

1) in materia di urto di navi essa è modellata, salvo qualche modifica di rilievo, sulla Convenzione di Bruxelles del 1910, analogamente al progetto. In particolare, l'art. 115 della legge impone alla nave responsabile dell'abbordaggio di risarcire i danneggiati, mentre l'art. 117 dichiara l'applicabilità dei due articoli precedenti anche nel caso in cui l'urto è causato da una colpa *del pilota*;

2) in materia di assistenza e salvataggio la legge, agli articoli 121-128, presso a poco identici agli articoli 406-419 del progetto, segue da vicino la Convenzione di Bruxelles del 1910;

3) quanto alla responsabilità del capitano, l'art. 41 riproduce l'art. 198 del progetto. In particolare, l'art. 41 recita: « Il capitano è responsabile delle colpe commesse nell'esercizio delle sue funzioni. Se egli sostiene di non aver colpa, la prova è a suo carico ». E l'art. 42: « Il capitano è responsabile della condotta della nave »;

4) in tema di responsabilità del vettore la legge, di tutto il progetto (art. 330-345) ispirato alle regole dell'Aia del 1921 e quindi alla Convenzione di Bruxelles del 1924, non accoglie che il principio della determinazione della responsabilità legale, disponendo all'art. 97 che il proprietario della nave ed il noleggiatore non sono responsabili delle perdite e dei danni dovuti ad una causa non imputabile a loro colpa o a colpa dei loro rappresentanti. Quest'irresponsabilità deve essere provata;

5) rispetto alle responsabilità dei proprietari di nave, gli art. 23-25 della legge s'ispirano, pur non integralmente, alle soluzioni del progetto (art. 109-118) riprodotte, nelle sue grandi linee, la Convenzione di Bruxelles del 1924. In particolare, l'art. 23 dispone che « il proprietario della nave non è responsabile che nella misura del valore della nave al momento della spedizione, del nolo e degli altri redditi accessori per ciò che concerne i crediti seguenti: 1°) le riparazioni dei danni causati ad un terzo dal capitano, un membro dell'equipaggio, il *pilota* o ogni altra persona adibita ad un servizio qualunque sulla nave, nell'esercizio delle sue funzioni ». Tuttavia, i limiti di responsabilità stabiliti in detto arti-