

a divenire frequenti e generali, questo sarebbe bene un motivo perchè il legislatore, uniformandosi alla palese volontà della maggioranza, abolisse in quel porto un obbligo ripudiato dall'uso perchè contrario ai bisogni della navigazione. Nè questa tesi ha virtù d'incoraggiare i capitani nell'omissione dei loro obblighi, perchè essi ben conoscono, non solo che, in caso d'infrazione al disposto dell'art. 504, 2° comma, sono responsabili dei danni verso gli interessati nella nave e nel carico e verso chiunque sia stato realmente colpito nei propri interessi, ma che ancora la legge non cessa di perseguirli penalmente ⁽¹⁰⁷⁹⁾, rendendoli, se del caso, passibili della pena dell'ammenda, la quale fra l'altro, essendo devoluta in parte a beneficio della Cassa invalidi della marina mercantile (art. 263 cod. mar. merc., e art. 20 D. legge 26 ottobre 1919 n. 1996), finisce col giovare, per quanto in esigua misura, anche ai piloti pratici, che la legge ha cura di mentovare fra coloro che da detta Cassa hanno diritto di trarre beneficio (D. legge 26 ottobre 1919 n. 1996, art. 13, lett. c).

(1079) La violazione dell'art. 504, 2° comma è uno dei casi in cui concorrono e l'elemento civile e quello penale. Benchè l'atto sia unico, ne discende un doppio effetto: quello di natura civile come inesecuzione di un'obbligazione e l'altro di natura penale come offesa al diritto collettivo della sicurezza della navigazione. Sulla coincidenza in genere degli effetti civili coi penali, cfr. POLACCO, *op. cit.*, I, pag. 386; PLANIOL, *Dol civil et dol criminel*, in *Rev. crit. de législ. et de jurispr.*, XXII, 1893, pag. 545 segg. V. anche G. VENZI, *op. cit.*, pag. 171, n. 95.