

b) Il secondo elemento è il pericolo. Anche qui è alla valutazione del grado di pericolo, intensità maggiore o minore, che si riferisce la legge: giacchè anche il pericolo è fatto inerente all'assistenza (senza pericolo, non c'è assistenza): ma sul punto di valutare merito e sforzi dell'opera pel compenso è il rischio che va stimato, rischio che può essere corso anche dalla nave assistente, ma che sicuramente esiste per la nave assistita.

c) Il terzo elemento: il tempo impiegato. Con la perdita di tempo per l'impiego fattone nell'assistenza si va incontro a supplemento di salari per l'equipaggio, ad aumento del premio di assicurazione (1).

d) Il quarto elemento: spese e danni sofferti: il combustibile consumato in tutta l'operazione (spese); i guasti della nave secondo le possibilità e il valore delle riparazioni necessarie (danno emergente); eventuali guadagni che avrebbero potuto essere realizzati (lucro cessante)

e) il quinto elemento: i rischi di responsabilità. Perciò per provvedere all'opera di assistenza i salvatori possono aver violato, attardandoli o non eseguendoli del tutto, gl' impegni, cui la nave era legata verso terzi. E' vero che in questo caso tale responsabilità avrebbe la scusa della forza maggiore (il sinistro e l'opera prestata); ma la giurisprudenza ha ritenuto che l'essere esposta la nave

---

per il che viene a mancare il successo, decide che il successo non è indispensabile per dare il dritto alla indennità (American Maritime Cases, 726).

(1) v. giurispr. cit. in *Rev. int. dr. mar.* XXVI, 668, XVII, 750, XXVI, 668, 679. Anche, però, la rapidità di un salvataggio, perchè vi si riscontri uno sforzo più abile che vince il tempo, resta un coefficiente di valore di un salvataggio. E' il rapporto tra tempo, rapido o meno, e sforzo dell'opera di assistenza quello che misura l'importanza della rapidità o del più lungo tempo. (v. *Corte Americana dei reclami*, sent. 4 aprile 1927 - *Amer. Mar. Cases*, 708).