

rato questo plusvalore di opera in rapporto al pericolo, va valutato perchè è assistenza.

Se *rimorchiatore e rimorchiato* corrono dei pericoli, non bisogna dimenticare che il rimorchiatore è nave che agisce, e il rimorchiato è nave in avaria. E allora il pericolo del primo è elemento di assistenza; cioè il rischio di una prestazione attiva; quello del secondo è l'oggetto di questa prestazione, e raccoglie il vantaggio di essa. Sarebbe, perciò, una sperequazione in confronto al semplice rimorchio-trazione, poiché sparirebbe l'eguaglianza dei contraenti, che è il contenuto della loro stipulazione di rimorchio; perocchè l'uno (il rimorchiato) fruirebbe sempre, senza o con pericolo, del vantaggio della trazione, mentre l'altro (il rimorchiatore) farebbe una trazione e, pel pericolo, qualche cosa di più: l'assistenza.

### § 8. - Effetti giuridici dell'assistenza

Determinati il fatto dell'assistenza e le differenze dei fatti marittimi tra cui ha posto, bisogna specificare ora quali le conseguenze in rapporto ad essa e al salvataggio, nel campo del diritto contrattuale.

Cominciamo dall'assistenza propriamente detta, e passeremo poi ai rapporti giuridici di quel salvataggio che non possa ritenersi fuso nell'assistenza.

Si presenta, subito, fondamentale il dibattito: l'assistenza è un contratto, o un quasi contratto? E' un tipo speciale di contratto? E se è quasi contratto, a quale dei tipi di quasi contratto può essere ricondotta esattamente?

Questioni non di sola tecnologia giuridica, ma anche di rilevante interesse pratico. Su le quali in dottrina e in