

caratterizza l'assistenza, e che è alla base del *quasi contratto necessario* nella configurazione da noi già esposta. Perciò sarebbe difficile escludere la remunerazione del salvatore in un servizio di assistenza comandato dall'autorità marittima, malgrado la proibizione del Capitano: poichè in questo caso la *necessità* sarebbe riconosciuta e provata dall'ordine di quell'autorità di fronte al quale diventa abnorme la volontà del pericolante che rifiuta.

Si può dire, è vero, non sarebbe *ragionevole*; e si può ritenere che in questo caso sia implicitamente considerato dalla stessa.

Sino ad un certo punto; - rispondiamo. - Giacchè il caso di questo conflitto tra il capitano e l'autorità marittima nel determinare la necessità dubitiamo che possa essere dal magistrato esaminato con la valutazione della ragionevolezza o meno. Un'esigenza di diritto pubblico, la sorveglianza e la superiore competenza marittima, e non il fatto privato della volontà che consente o proibisce, è quella che fissa nel caso detto la necessità del pericolo, e mette in moto il quasicontratto di gestione indipendentemente dal divieto e malgrado il divieto del capitano della nave assistita.

## § 22 - **Le prove**

Le prove dell'assistenza possono tendere a dimostrare o l'adempimento del contratto, se c'è; o la formazione del quasi contratto per gli elementi che lo costituiscono, che si riducono a quattro essenziali: - pericolo o necessità del soccorso; - prestazioni compiute; - rischi corsi; -