

giurisprudenza, per l'interpenetrarsi del diritto tradizionale e del nuovo, regna ancora incertezza.

Nella pratica l'assistenza si presenta come contratto. Non è necessario che sia consentito per iscrittura; può esser fatto per corrispondenza di segnali o per telegrafia senza fili, (contratti per corrispondenza), e può esser fatto verbalmente.

S'intende facilmente la ragione, che fa escludere al legislatore il rigore della prova scritta. Urgenza e circostanze di sinistro non la rendono sempre possibile. Notevole il principio generalmente ammesso, che quando una nave in sinistro inalbera i segnali di soccorso secondo il codice internazionale dei segnali, ciò costituirebbe una domanda contrattuale di assistenza, mentre ne è insieme la prova del motivo che dá causa al negozio e del consenso a ciò del richiedente assistito, cioè la prova del pericolo (1).

La remunerazione può esser fissata, può essere rimessa ad un accordo posteriore; può essere demandata ad un compromesso arbitrale o al giudice, se non è stata fissata nè convenuta in compromesso.

Il Ripert (2) in coerenza a questa giurisprudenza sostiene che vi è anche un'offerta permanente di assistenza da parte delle imprese di salvataggio, o di chi con navi specialmente attrezzate all'assistenza si presenta davanti al pericolo della nave in avaria. L'accettazione rispettiva o della domanda del capitano sinistrato o dell'offerta del

---

(1) PIPRA, 291. Ma il Tribunale Superiore anseatico per le navi Kungsholm e Wotan (v. *Hanseatische Rechts und Gerichts-Zeitschrift* B. 1930, 35) decise che « non basta per giustificare l'assegnazione di un' indennità di assistenza il solo fatto di fare appello a un rimorchiatore, poichè avviene soventi che delle navi in perfetto stato lo facciano per entrare in porto ».

(2) RIPERT, III, 2166.