

assistente alla possibilità di un'azione da parte dei caricatori o di altri terzi deve essere tenuto in conto dal momento che l'assistente pretende e prende un indennizzo che ricostituisce il suo patrimonio nella breccia toccatagli pel fatto di salvataggio compiuto. Per questo motivo l'elemento *responsabilità verso terzi* è passato nella legge. Noi riteniamo, però, che, malgrado il carattere interessato che col compenso viene ad assumere l'obbligo di assistenza, l'effetto della forza maggiore non si diminuisce. Se è forza maggiore, non c'è responsabilità. E allora una somma che viene attribuita in questo senso all'assistente, il quale poi viene assolto dal giudizio dei terzi per forza maggiore, va esclusivamente a profitto dell'assistente per una rivalsa che non merita. Ciò in stretta logica giuridica.

Ed anche nella pratica queste responsabilità vengono evitate dalle clausole delle polizze di carico, che esonerano il capitano, ove sia costretto a rimorchiare altra nave per assistenza e di deviare il viaggio per salvare vite umane o beni.

f) Il sesto elemento: il valore del materiale esposto, col rilievo, se del caso, della *destinazione speciale* della nave all'assistenza.

Due ragioni motivano nella pratica accettata dal legislatore la elevazione del compenso per la destinazione speciale: 1. un criterio di giustizia; e 2. un interesse pubblico.

E' da una parte giusto, che rimorchiatori che fanno delle spese a lo scopo di ottemperare all'assistenza, obbligatoria o no, si rifacciano proporzionalmente di esse nello evento che è lo scopo di quelle spese fatte, per ciò, nell'interesse di altri, degli assistiti (applicazione anche della gestione di negozio).

E per la seconda ragione, è evidente l'interesse pub-