

ta o in rapporto alla navigazione in generale, anche oltre e fuori dallo stesso interesse subiettivo della nave assistita.

E l'estensione, che la giurisprudenza ha fatto della nozione del pericolo a questo secondo aspetto, dimostra la applicazione necessaria del canone da noi posto come derivato dall'interpretazione delle leggi in generale.

E noi consentiamo, per ciò, in questa opinione, che deve essere ritenuta, per la valutazione di assistenza, la esistenza del pericolo, anche quando la possibilità del danno riguarda la navigazione in generale.

Decise con questo criterio nella controversia del rimorchiatore Hull l'Alta Corte inglese. Vi si trattava di un battello alla deriva, con tempo grosso. Non correva, dice la Corte, de' grandi rischi; ma, siccome era nella Mersey, un fiume dove il traffico è intenso, costituisce un pericolo per la navigazione, la Corte riconosce l'assistenza (1).

Note sicure e generali del pericolo son queste: il tempo grosso. Il pericolo è sempre nella tempesta avverata o imminente. Quando è il *tempo grosso*, e come e in qual grado il mare può prospettare o realizzare le sue minacce, è determinazione tecnica, che va, questa sì, demandata allo apprezzamento del caso. Ma se è constatato il tempo grosso, la situazione della nave in rapporto ad esso ha già l'elemento fondamentale del pericolo. Tutte le sentenze e tutti i lodi designano la necessità di questo elemento. Per esempio, è caratteristica la giurisprudenza per le navi che anche in vicinanza alle coste investite dalla nebbia sono nel pericolo appunto perchè possono rompersi sugli scogli.

---

(1) Sentenza 7 maggio 1930 v. *Lloyds List Law Reports* XXXVII 20.