

certo, sino a quando equipaggio e capitano sono nel possesso di essa, perciò nella sua attività pur di fronte al pericolo, pure impotenti o insufficienti a scongiurarlo e obbligati a chieder soccorso, non devono esser *salvati* col me cose; devono per esser *salvati* essere *assistiti*. All'incontro, quando la nave o il carico sono sommersi o galleggianti, in preda alle onde, sarebbe anche logicamente assurdo parlar di assistenza: si assistono persone, non cose. Queste sono ben dei valori, e si *salvano*; mentre nell'assistenza è sempre implicito il salvataggio,

Se questo riflesso distintivo non ha più in generale e per le legislazioni unificatrici delle due nozioni una conseguenza giuridica per diversità di remunerazione preordinata in norma fissa, ciò non toglie che debba sempre essere dallo interprete tenuto presente per la valutazione casistica giurisdizionale.

Su la questione secondaria se basti o no a far passare dall'assistenza nella zona del salvataggio il *momentaneo* abbandono della nave da parte dell'equipaggio, la risposta è facile. Deve trattarsi di abbandono coerente all'impossibilità constatata di redimer la nave dal pericolo, incombente. E' sempre all'attività direttiva e operativa del capitano e dell'equipaggio che bisogna badare, non al fatto materiale di un personale che lascia, per esempio, la nave pericolante dopo averla ancorata per andar a cercar soccorso o che sorveglia da altra nave e dalla costa (1); quella

---

(1) RIPERT, *Droit maritime* III, 2153, e giurisprudenza straniera in *Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre* 1870, 2, 11 - 1883, 1, 230 - in *Journal de jurisprudence com. et marit. de Marseille* 2, 138 - in *Rev. internat. de Droit maritime* XXII, 64. 658 - XXIII, 426 - XXVI, 404 - XVIII, 548 - XXVIII, 389.