

Ma non si può ammettere che ci sia un'assistenza vagante, senza disciplina giuridica, tra l'adempimento di un contratto che non la contiene e l'applicazione di una legge dell'assistenza che la esclude.

Noi crediamo che, per eliminare questa anomalia, è l'interpretazione del carattere di *eccezionale* che deve fornirci il criterio. I servizi, che sono estranei al trasporto, sono per ciò stesso eccezionali. Quindi non l'eccezionalità nel senso comune fa passare un rapporto di rimorchio nella figura dell'assistenza, ma l'eccezionalità nel senso giuridico, che non si possa direttamente includere una prestazione resa dalla nave trasportante come inclusa nel fatto ordinario del trasporto e nella dichiarazione di consenso che vi ha provveduto, ma costituisca un fatto per sè, da valutarsi a parte (1).

E corrobora questa interpretazione il carattere di divieto che avrebbero le disposizioni, che parlano solo di servizi eccezionali, pel che s'impone il criterio di valutazione restrittiva; giacchè, allargando la ricerca della eccezionalità dei servizi, si negherebbe proporzionalmente con ingiustizia l'assistenza, aumentandone il margine che sta accanto al rimorchio, in controsenso anche alla pratica abituale, da cui è tradizionalmente ritenuto assistenza il rimorchio di battello in avaria (2).

---

(1) Una sentenza della Corte di Appello di Nuova Orleans del 5 aprile 1930 nega in un contratto di rimorchio il diritto alla remunerazione di assistenza per servizi speciali che *furono previsti* (v. *American Maritime Cases* 1930, 821). Però c'è da osservare che *se furono previsti* ed erano di assistenza, e allora il contratto è di assistenza. Se *non furono previsti* perchè *eccezionali*, allora si ritorna nel quesito della eccezionalità.

(2) WAHL, 622 - L'Alta Corte di giustizia inglese nella sentenza del 6 marzo 1931 (v. *Lloyds* cit. XXXIX, 184) riconferma, con una chiara posizione, in cui traluce il criterio giuridico, la sua giurispru-