

Da questa conclusione per noi fondamentale risultano giustificati anche gli altri criteri (indotti o dalla natura delle cose, dalla necessità o meno del consenso del capitano, dalle possibilità o meno di un'obbligazione morale e legale; elencati di sopra ai numeri 4, 5, 6), che in fondo non sono che enunciazioni particolari e rifrazioni del concetto compreso in questa conclusione. Infatti l'assistenza si occupa delle merci e delle parti di navi indirettamente in quanto si trovano sulla nave in pericolo; e il salvataggio, invece, se ne occupa indipendentemente e direttamente, perchè appunto l'assistenza riguarda l'attività della nave e il salvataggio no. E pel consenso del capitano che nell'assistenza c'è e nel salvataggio non c'è, è evidente che non ci può essere consenso del capitano dove il capitano è assente perchè la nave non è attiva, è cosa inerte. E finalmente l'assistenza produce un'obbligazione morale e legale, e il salvataggio non è necessario che arrivi a determinarla; perchè nell'assistenza ci troviamo di fronte all'attività della nave, con le sue persone, col suo equipaggio, coi suoi viaggiatori e, si capisce, come l'interesse del salvamento debba essere più immediatamente compreso e tradotto in sanzioni legali di fronte a persone, perocchè è l'interesse umano spiccato che emerge nel salvamento delle persone.

L'ultima enunciazione differenziale, cioè che nell'assistenza si determina la possibilità del contratto, mentre il salvataggio per sè ci rimane estraneo, si spiega anche in dipendenza da detto medesimo rilievo; perocchè il salvatore nel primo caso si trova davanti all'organismo attivo, diremmo alla personalità (comunque pericolante) della nave, mentre nel secondo non ha davanti a sè quella personalità, ma le cose.