

attività c'è sempre anche con questo momentaneo abbandono. Dunque non si può in tal caso parlare dell'elemento *abbandono* di nave.

Sul terzo criterio differenziale (prevenzione del pericolo assistenza; — pericolo avvenuto, salvataggio) è certo innegabile che nell'assistenza è più sensibile la liberazione da una minaccia che preme su la *vita* della nave. Il che significa che, di fronte al sinistro, c'è ancora questa vita. E chi dice vita dice sempre consapevolezza di energia formatrice di un organismo a servizio della volontà umana che si spieghi autonoma o cerchi integrarsi con l'azione di terzi, cioè per la nave dice *equipaggio e capitano*. In tanto c'è pericolo imminente in quanto c'è la nave che lo avverte, la coscienza, cioè, di essa, il personale che non l'ha abbandonata. Il criterio del pericolo, per ciò, sostanzialmente si confonde col precedente criterio dell'abbandono. Quando la necessità del sinistro ha prodotto l'abbandono della nave da parte di chi ne ha la direzione e la responsabilità, non c'è bisogno di cercare questo altro elemento del pericolo che si reciproca col precedente.

Un'altra obiezione su tale elemento potrebbe esser fatta in questo senso: il pericolo c'è anche nel salvataggio; si salva un carico, una nave sommersa o una parte di nave galleggianti perchè (evidenza lapalissiana) se non si salvano, si perdono: dunque il *pericolo di perdersi*. E' la diversità del pericolo, invece, che distingue, non il pericolo per sè, e nè anche la più vicina prossimità sua, che può essere comune all'assistenza e al salvataggio; ma il carattere del pericolo, che nell'assistenza colpisce l'attività della nave, essa come cosa ed essa come spedizione; nel salvataggio è estraneo all'attività della nave, e inerente esclusivamente alla cosa.