

somma secondo che avessero guadagnato il luogo del sinistro in imbarcazioni o a nuoto profittando della bassa marea (1).

L'opinione del Ripert è rimasta isolata. Pare errata un'interpretazione restrittiva e semplicistica della legge del 1916 che dottrina e giurisprudenza prevalente ritengono doversi applicare con la massima larghezza, dato il proposito del legislatore di uniformarsi alla Convenzione di Bruxelles. E' la ragion storica che è *mens legis*, perchè, nell'esegesi moderna, è mente del legislatore anche l'esigenza storica; quindi *nave abbandonata* non può intendersi che in riferimento all'attività direttiva della nave, come abbiamo detto; la circostanza di una obiettiva navigabilità della nave sommersa o galleggiante non toglie che si tratti di recupero sempre. *Cose trovate a bordo o staccate da bordo* non può, in senso largo, significare che sempre cose riferentisi alla nave; e quindi c'è assistenza se si tratta di navi in pericolo, e c'è recupero nel caso contrario; e il salvataggio (designazione generica) una volta è assistenza (*stricto sensu*, antico senso) e un'altra volta è salvataggio (*stricto sensu*, antico senso). E la enunciazione *tra navi in pericolo* che nella legge francese è espressa e che risulta anche implicitamente dalle altre leggi seguite alla Convenzione di Bruxelles, è pel rilievo che il legislatore dà al fatto caratteristico emergente, in materia di sinistri di mare, dell'assistenza; senza escludersi con ciò, che debbano comprendersi anche quei casi di salvataggi in quanto han tratto alla remunerazione compensativa escluso il diritto di quota del salvamento.

Pel diritto italiano si prospetta un po' diversamente la con-

---

(1) DANJON IV p. 141.