

tore, nella determinazione del compenso al gestore, determina una misura e la proporzione al fatto obiettivo che è quello che è, il fatto di mare, il sinistro, il pericolo con una valutazione dei rischi che non sono voluti o non voluti, che non debbono presumersi voluti o non voluti da un interessato, da un *dominus negotii*, ma che sono inerenti all'assistenza e al suo successo. Cade conseguentemente anche in rapporto all'*actio de in rem verso*, dove questa nega, applicata per esempio nel caso menzionato del successo parziale, il criterio della proporzione dell'arricchimento all'impovertimento dell'assistente. Invece è sempre all'utile risultato anche parziale, con un criterio dell'arricchimento per sé dell'assistito, che bisogna badare.

#### § 9. - Natura giuridica del salvataggio-recupero

Anche il salvataggio-recupero può essere materia di convenzione, e in questo caso fa norma la legge del contratto (1123 Cod. it.). Fuori i casi di contratto chi trova la nave abbandonata e carico, e ricorre a metterli in salvo in uno dei porti dello Stato, ha diritto all'ottavo del valore di nave e carico; chi trova altre cose ha diritto al terzo del loro valore, oltre sempre il rimborso delle spese. *Trovare* è il carattere giuridico del salvataggio *stricto sensu*, fatto occasionale (1); e ciò ha determinato nella tradizione ma-

---

come fonte di obbligazione che dà diritto a risarcimento di danno e rimborso di spese. È fatta eccezione per navi inglesi o navi nelle acque inglesi che si trovano in pericolo di naufragio: il proprietario della nave è legalmente obbligato di pagare al salvatore di vite umane una ricompensa appropriata (*salvage*). *Merchant Shipping Acts 1894 s. 546*, v. A. CURTI *Droit commercial anglais*, pag. 124.

(1) La giurisprudenza dà valore differenziale tra assistenza e salvataggio al fatto occasionale, all'incontro fortuito, ma riconosce poterci essere anche salvataggio « quando il salvatore si è messo