

mai avvicinare il rimorchio all'assistenza, se manca il sinistro, se manca, cioè, il pericolo. E d'altra parte non si può mai avvicinare il salvataggio al rimorchio, se manca il contratto, se, cioè, il rimorchio di cose naufragate è occasionale. E quindi (per l'assistenza), se c'è nel fatto il salvamento da un pericolo di nave, anche se ciò avviene in seguito a un contratto di rimorchio, c'è assistenza, e non rimorchio; o, in altre parole, c'è dritto alle conseguenze giuridiche dell'assistenza, e non al semplice prezzo del contratto di rimorchio; se c'è il rimorchio dei recuperi per caso e senza contratto, c'è salvataggio e non rimorchio.

La controversia, dunque, non è dubbia nè logicamente sorge a proposito delle determinazioni dell'assistenza in mare nei sinistri, ma a proposito del contratto di rimorchio: si domanda, cioè, se una nave, avendo assunto il trasporto di un'altra nave spossessata, abbia pel contenuto di questo negozio giuridico il dovere contrattuale di trasportare, malgrado che nel fatto stesso della nave spossessata inerisca un pericolo per essa; e se, convenendosi il rimorchio in ambiente di cattivo tempo di mare, per ciò stesso il rimorchio cessi di essere quell'ordinario contratto che è, per trasformarsi nel rapporto di assistenza.

Quest'ultima soluzione per noi non è dubbia: il contratto di rimorchio di un battello in avaria nell'impossibilità di dirigersi da sé è sempre un contratto di assistenza. - E' ciò che vien detto *rimorchio accidentale* in contrapposto a *rimorchio normale*, quello dei trasporti ordinari (1).

Perocchè il contratto di rimorchio si può presentare in due posizioni di fatto: tempo calmo, e tempo cattivo; il

(1) v. WAHL & 622.