

122. Nel caso di naufragio od altro sinistro di qualche nave sulle coste dello Stato, sarà provveduto dall'ufficio di porto al soccorso dei naufraghi. Qualsiasi altra autorità del luogo dovrà accorrere e coadiuvare l'autorità marittima.

In mancanza di autorità marittima o di delegati di porto, spetta al sindaco del luogo di dare i primi e necessari provvedimenti.

L'autorità che procede al salvataggio avrà facoltà di richiedere la forza pubblica ed il servizio di qualunque persona.¹

123. In mancanza del capitano, dei proprietari, degli assicuratori della nave e del carico o dei loro mandatari legalmente autorizzati, la gestione del ricupero e le disposizioni per la custodia degli oggetti naufragati incombono esclusi-

pare al premio di assistenza dovuto alla nave salvante e sulla quale era il carico; se però, per effetto del salvamento, la merce arrivò in ritardo e con danno del caricatore, questi ha diritto ad esserne risarcito (*A. Messina*, 31 luglio 1911 - *Dir. Comm.*, 1911, 705).

La mercede dovuta ad un rimorchiatore il quale abbia salvata una nave in prossimità del porto, non può essere superiore a quella stabilita dalle tariffe e dagli usi locali pel fatto che il salvataggio sia stato ordinato dal capitano stesso del porto per motivi di pubblica incolumità (*A. Genova*, 31 ottobre 1899 - *Dir. Maritt.*, 1899, 410).

Più rimorchiatori hanno diritto all'indennità di assistenza allorchè la loro azione collettiva sia stata efficace e quella prestata da ciascuno di essi sarebbe stata per se stessa insufficiente (*T. Comm. Anversa*, 30 dicembre 1912 - *Droit Marit.*, 1913, 495).

È privilegiato sopra la nave lo speciale compenso al quale il rimorchiatore ha diritto per l'assistenza e il salvataggio della nave rimorchiata, quando egli abbia reso servizi eccezionali, che non possano essere considerati come adempimento ordinario del contratto di rimorchio (*C. Torino*, 4 settembre 1915 - *Dir. Maritt.*, 1915, 293).

È inammissibile la prova della esistenza di consuetudini che attribuiscono il premio alla nave prima accorsa in aiuto; e ciò anche nel caso che la nave in pericolo abbia rifiutato il soccorso, preferendo quello oneroso o gratuito di altra nave. Ma il rifiuto della nave pericolante deve avere una giustificazione plausibile e non derivare da incoscienza, imperizia, avarizia o malafede del capitano; è quindi giustificata la permanenza, nelle acque del salvataggio, della nave prima accorsa, sino all'arrivo di quella di cui fu preferito l'aiuto, e sono dovuti i danni derivati da tal permanenza e dal conseguente ritardo nell'arrivo a destinazione (*A. Genova*, 12 gennaio 1909 - *Foro*, I, 613).

In nessun caso le operazioni compiute da un pilota in tale sua qualità ed il servizio di pilotaggio da lui reso possono trasformarsi in operazioni e servizio di assistenza o di salvamento di nave in pericolo (*A. Cagliari*, 30 marzo 1911 - *Foro*, I, 1015).

Confr. C., 133, 190; C. Comm., 666 e seg.

¹ Confr. C., 130, 395, 408; R., 656, 663.