

dopo il pericolo ; o che sia prestata per riparare le conseguenze di una colpa commessa dall'assistente, che questi aveva l'obbligo legale di riparare.

In punto di critica si può fare la questione se la legge provveda bene a conciliare e rendere possibili le due cose.

E noi riteniamo, che nessuna incompatibilità sul proposito ci sia. La legge obbliga per una esigenza morale. Ma nessuna esigenza morale può consentire lo arricchimento del salvato di un insieme di prestazioni che non son sue, e che si valorizzano da un'opera che ha anche il suo pericolo e il suo rischio o, comunque, ha il suo carattere di straordinarietà caratterizzato dallo avvenimento di mare.

« Nessun compenso è dovuto dalle persone salvate » (art. 9 della Convenzione di Bruxelles, art. 9 della legge Italiana del 1925, 410 Prog. Cod. mar.); e ciò esaurisce tutta l'esigenza morale più grave dell'obbligazione.

Ma salvare la nave, il carico e gli accessori, cioè ridare un patrimonio, che senza l'assistenza o il salvataggio sarebbe perduto, all'antico proprietario colpito dal sinistro ; se può essere azione giustamente costretta da un dovere morale, è anche un effetto patrimoniale, che pur moralmente va valutato. E siccome questo è il prodotto di un'opera, (l'altra nave), un'altro patrimonio impegnato nell'assistenza, che raggiunge l'utile risultato, sarebbe non equo lasciare questo patrimonio assistente senza compensi : si salverebbe uno che corre il rischio di un sinistro ; e si perderebbe un altro che corre il rischio per obbedire alla legge. Specie per i rimorchiatori addetti alle imprese di salvataggio, disconoscere, per l'obbligo che hanno di accorrere, il diritto alla remunerazione, è un contrastare a quello interesse del-