

poste tra assistente ed assistito al momento del sinistro perchè il primo si accosta spontaneamente al secondo, o dallo scambio di segnali. Perché l'assistente operi il suo soccorso è necessario il consenso del capitano assistito. Infatti commetterebbe delitto o quasi delitto, se operasse l'assistenza (un'assistenza di frode o inutile) contro il divieto del capitano, e non avrebbe diritto al compenso (1). E chi dice convergenza di consensi, dice convenzione: *convenzione di assistenza*, anche nell'*assistenza spontanea*.

Certo l'osservazione è arguta, ma non decisiva. La possibilità di un divieto non è l'esplicazione effettiva di un negozio giuridico, non è un consenso. Intanto c'è un *laisser faire*; e il *laisser faire* non esclude il quasi contratto: anzi lo si riscontra nella gestione di negozio e nell'arricchimento senza causa. se questo deve esser ricondotto, dal principio generale in cui ancora si dibatte incerto come obbligazione *ex lege*, ai quasi contratti, cioè ai casi in cui un creditore diviene tale per sua volontà (2).

Non è detto che nella gestione il *dominus*, cioè il titolare del negozio, ignori l'opera del gestore, e non possa proibirla. E anzi quando la proibisce, sin dal diritto giustiniano (gestio prohibente domino) (3), c'è una sanzione; la mancanza del regresso, dell'*actio contraria negotiorum gestorum*, del gestore verso il *dominus*; così come nell'assi-

---

cazione d'opera che si forma istantaneamente sia per scambio di segni sia pel solo fatto del facchino che prende il bagaglio con l'assenso del viaggiatore, e della quale locazione il prezzo è spesso fissato dopo.

(1) Art. 3 Legge italiana - Art. 3 della Convenzione di Bruxelles.

(2) RAYNAUD, *De l'action de in rem verso* p. 73. DEMOGUE, *Obligations* III, p. 138.

(3) c. 24 C. 2, 18.