

*unconsciencious*, cioè assente di conscienciosità, lì c'è un rilievo morale che s'aggiunge alla sproporzione economica.

E' uno dei casi della *regola morale* che entra sempre più nell'evoluzione del diritto privato, come in un apposito libro suo con questo titolo dimostra il Ripert? (1). E' un'estensione dell'ordine pubblico comprendente le fondamentali verità umane della convivenza civile attorno a cui si svolgono le diverse sfere giuridiche?

A noi pare che tanto un concetto di ordine pubblico così inteso, e non soltanto ricondotto alla esigenza della solidarietà delle navi, ma sì pure alla moralità che per senso comune proclama illecito lo sfruttamento eccessivo di una speculazione su la sventura del sinistro, quanto questo concetto di un illecito morale, sono entrambi gli elementi fondamentali che spiegano la modificazione del contratto. Una repugnanza di coscienza, che parla dal sentimento individuale di tutti, dal costume marittimo, dall'ordine necessario della navigazione, e si potrebbe aggiungere altri rilievi dell'analisi del carattere sociale della convenzione di assistenza; tutto questo è la base della norma dell'art. 7. Si esce dal vago dell'apprezzamento morale, inquadrando, se piace per la tradizione, il rapporto nell'*ordine pubblico* o nei *buoni costumi*; ma si può anche lasciarlo affidato al testo della legge positiva, interpretandola senza il bisogno di riscontrarvi i nessi civilistici col classico dottrinarismo.

In conclusione, dal testo dell'art. 7 derivano due azioni; una che si confonde col diritto civile in applicazione del dolo o reticenza (vizio soggettivo del consenso, capov. dell'art.); l'altra indipendente dal vizio del consenso o per lo meno ritenuta viziante il consenso per la constatazione

---

(1) RIPERT *La Règle morale*, n. 67, 1925.