

(presunzione di demenza momentanea per le condizioni in cui la convenzione avviene, *alto mare* e (1) *momento del sinistro*), ammise sempre un apprezzamento di circostanze, pericolo imminente o non, per la *metus causa*; e raramente dichiarò la nullità.

E' infatti praticamente assurdo, che anche in pieno mare e al momento del sinistro un capitano corra dei seri pericoli lui per salvare dal pericolo nave e beni altrui, e si trovi poi licenziato dal contraente senza nessuna *mercede o promessa*, per l'applicazione della nullità assoluta, anche se la convenzione non fosse eccessiva. L'art. 121 dello stesso codice subentrava, in questo caso, all'art. 127, cioè la nullità cessava di essere assoluta, e si applicava la pratica comune.

E quando la giurisprudenza distillava le distinzioni del pericolo, a proposito, per esempio, della nave che rischia di rompersi alla costa, quindi la validità, perchè non si era *in pieno mare*; e ammetteva l'imminenza del pericolo (momento del sinistro) quando proprio la nave è sul punto di abbattersi su la costa, (perocchè, se già abbattuta, si tratta di salvarla da un disastro), (2) quindi attualità del pericolo, e per ciò, anche, validità del contratto; tutto ciò obbediva all'interesse pratico contro la pretesa nullità assoluta dell'articolo 127.

---

animo e libertà che l'art. 127 *presume* manchi per la convenzione stipulata in pieno mare e al momento del sinistro? Ciò senza dire della impossibilità di questa prova di libertà, (inammissibile contro la presunzione legale che dovrebbe venire dal *pieno mare* e dal *momento del sinistro*). Come si vede, dottrina e giurisprudenza sotto l'art. 127 cercarono il compromesso imposto dalla realtà.

(1) v. art. 127 su citato.

(2) CASSAZIONE PALERMO 14 gennaio 1897 *Riv., Int. dir. mar.* 1897, 1898, 917.