

Non si può disconoscere l'importanza del criterio adottato nella controversia dalla legislazione internazionalizzata di Bruxelles, quindi anche dalle modifiche della legislazione italiana. Ma ne risultano alcuni aspetti sempre non coerenti con la classica tecnica giuridica.

Il riferimento dell'art. 7 alla stipulazione fatta al *momento e sotto l'influenza del pericolo* accennerebbe a un *vizio di consenso*, e allora dovrebbe seguirne la nullità. Invece può seguirne la modificazione da parte dell'autorità giudiziaria, se le condizioni convenute non sieno *equae*; dunque un apprezzamento obiettivo dell'equità o meno del contratto, che non ha che vedere col fatto subiettivo della volontà, che si sia spiegata più o meno viziosamente *sotto l'influenza e al momento del pericolo*. E ciò senza dire della alquanto umoristica contraddizione, a cui si presta l'affermarsi, da un lato, il diritto dell'assistenza, purchè ci sia il pericolo; e dall'altro la validità della convenzione di assistenza, purchè non ci sia il pericolo. *L'influenza del pericolo* determina il contratto; quindi non si capisce come il motivo e anzi la causa del consenso possa ritenersene poi un vizio.

O che si farebbero delle questioni di gradi del pericolo? — Ma ciò porterebbe l'assurdità, che, dove ci voglia maggiore assistenza, perchè il pericolo è più grave, il contratto diventerebbe nullo; e valido sarebbe solo se il pericolo è lieve. Strana posizione che si farebbe, tra tutti i contratti, al solo contratto di assistenza: un consenso che

---

scritto dal capitano della nave salvata sotto l'influenza del pericolo e durante il pericolo, la clausola di arbitraggio del contratto deve essere come nulla. Tuttavia se la clausola di arbitraggio è nulla, ciò non impedisce che il salvatore abbia diritto ad un'indennità di assistenza, e questo diritto gli permette di sequestrare immediatamente la nave salvata affine di ottenere una garanzia del pagamento del credito ». (v. *Rev. droit mar.* 1931, p. 473-474.