

in essi: « si mercator navem oneraverit, et navi quid aciderit, omnia quae salva supersunt in contributionem » utrinque veniant ». È una comunione del rischio marittimo che ebbe luogo eziandio nell'istituto catalano dell'*agermanement* su cui versa la legge del Consolato del mare, ma con diverso fondamento del rapporto giuridico, il quale nel diritto catalano poggiava sopra una apposita convenzione fra gli interessati, laddove nella legge ora in esame derivava invece o da una società esistente fra le parti per l'impresa marittima, o altrimenti aveva a sua causa il disposto legislativo. Oltre che nella portata, anche nella proporzione del contributo innovò il νόμος in confronto del diritto giustiniano. E così in esso è sancita la massima, passata nel diritto moderno, che la nave contribuisca solo per la metà del suo valore (capitoli testè citati).

La medesima alternativa che vi fosse rapporto di società o di locazione e conduzione fra nocchiero e caricatore di merci ammette la legge nei rapporti fra lo stesso capitano e i marinai. Qui però appare che in via presuntiva fosse ammessa la società, poichè s'intitola ἀποτυχτάρης il marinaio che ha rinunciato alla partecipazione agli utili per ricevere un salario fisso (1), emergendo così che il supposto legislativo è che vi fosse la detta partecipazione. Ma nell'uno e nell'altro caso è disposto (c. 35) che il contributo d'avaria si estenda anche alle persone dei marinai come a quelle dei negozianti che viaggiavano sulla nave, innovazione gravissima anche questa di fronte al diritto giustiniano. Ed il cap. IX ordina la misura di questa contribuzione personale fissandola fino ad una lira per il capitano ed i passeggeri, fino a mezza lira per alcuni ufficiali, ed in tre *scrupuli* (piccola moneta, la quarta

---

(1) Zachariä v. Lingenthal, Gesch. cit., p. 317, nota 76.