

importano una specie di transazione fra questo sistema e quello del diritto romano di limitare la contribuzione soltanto alle avarie comuni, ammettendo più casi di avarie speciali, fatte esse pure sopportare cumulativamente dai vari interessati. Ed anche tale ammissione trovasi in corrispondenza col concetto della *compagnia de nave* esistente pure, come più volte si è ricordato, a base del diritto marittimo veneto, fondata però sopra una *praesumptio iuris* e non sul contratto.

Il cap. 74 applica il diritto romano in via di regola alle avarie toccate agli alberi, alle antenne ed ai timoni, escludendo per tali danni la contribuzione colle parole: *dampnum illum non sit in varea* (1). Ma la regola patisce eccezione per il caso (cap. 76) in cui l'arredo sia stato totalmente guasto, e se ne esiga il rimpiazzo, e l'arredo che in corso di navigazione si potè rimpiazzare importi un maggior costo del precedente, poichè in tale ipotesi questo maggior costo è fatto materia di contribuzione. Inoltre (cap. idem) sono oggetto di contribuzione i danni occorsi agli arredi che fossero diversi dai sunnominati. Il maggior pericolo del tempo, la pirateria, dà luogo però alla contribuzione per ogni conseguente danno negli arredi tutti della nave, ciò che esprime il capitolo 77, colle parole: « asserimus quod si » *dampnum aliquod alicui navi in correidis ipsius navis » occasione cazandi* (di dar la caccia) *aliquam navem vel » aliud lignum, vel qua ipsa cazaretur, dampnum illud » sit in avaria haveris ipsius navis, et eciam de ipsa nave » secundum usum, salvo si videbitur quinque rectoribus*

---

*e leggi marittime delle provincie napolitane* — GOLDSCHMIDT, loc. cit., vol. XXXV della *Zeitschrift*.

(1) Gli St. del Tiepolo (capitolo 35) ne fanno invece un caso d'avaria comune, materia di contribuzione eziandio a carico dei possessori di merci.