

Il criterio generale dell'attribuzione proporzionata al merito è ovvio. E secondo esso può conchiudersi accordo; o, in mancanza di accordo, è il magistrato che procede alla ripartizione (art. 6 Convenzione di Bruxelles) (1).

Nella valutazione del merito entrano la stima dei servizi resi, i pericoli corsi, fatiche durate, spese e danni. La Convenzione di Bruxelles pel regolamento relativo si rimette alle leggi nazionali (art. 6, 2. capov.). La pratica marittima offre diversi sistemi che si trovano adottati anche in decisioni giudiziarie. C'è una divisione per teste, ove si abbia incertezza nell'applicazione del criterio proporzionale: c'è una divisione attribuente la metà all'armatore, un quarto al capitano, un quarto all'equipaggio in ragione del posto contrattuale dei diversi componenti.

La legge italiana del 1925 conserva il criterio disposto nello art. 138 del codice della marina mercantile, al quale l'art. 11 rinvia: «La ripartizione del compenso di assistenza o di salvataggio (così questo articolo) tra il proprietario della nave, il capitano e le persone dell'equipaggio è regolata dalle norme contenute nell'art. 138 del codice della marina mercantile».

L'art. 138 stabilisce la parte dell'equipaggio in relazione allo impegno del suo arruolamento: se è a parte, il premio è compreso negli utili del viaggio e ripartito nelle stesse proporzioni: se è a mese od a viaggio, metà del premio appartiene agli armatori, e l'altra metà viene ripartita tra le persone dell'equipaggio in proporzione dei rispettivi salari (sostanzialmente identico il 411 del Prog.)

---

(1) v. conf. a 748 cod. tedesco 165 cod. finlandese 687 cod. portoghese art. 261, 263 belga modificato art. 6 e 8 legge francese del 1916 art. 228 codici scandinavi.