

ritenzione o di pegno legale a favore della nave su le cose caricate, diritto che non si esercita più se il Capitano consegna le merci; ciò vuol dire che di quel credito contro i proprietari di queste ha già risposto o deve giuridicamente rispondere il Capitano verso l'assistente. Nasce la sua garanzia, poichè nasce il suo credito, e nasce il suo credito, benchè sia nato con l'assistenza il suo debito verso l'assistente che ha in lui solo, nel Capitano rappresentante la nave, il suo obbligato o per contratto o per quasi contratto (1).

Pel salvataggio propriamente detto il processo di pagamento non diverge molto da quello dell'assistenza, ove esso sia compiuto dall'armatore, (poichè, se è fatto dagli interessati, allora è in confronto a questi che si spiega l'azione dei salvatori). L'armatore ha azione di regresso contro i proprietari delle merci, così come per l'assistenza, dopo aver escusso le sue indennità di salvataggio. E, data la impossibilità di valutare la proporzione delle opere prestate in rapporto ai beni salvati, è la proporzione del valore di questi che decide la ratizzazione dell'obbligo dei loro proprietari. E va, si capisce, conteggiato il rapporto del nolo che è stato salvato, e che si riferisce *pro rata* alla nave ed alle merci. La differenza della liquidazione del compenso di assistenza sta in ciò, che questo non è una dipendenza del regolamento di avaria; e quindi la parte che il salvatore consegue è più elevata, perchè si proporziona al valore delle cose salvate e non al criterio della metà, (nave e nolo), misura del contributo che spetta all'avaria comune.

(1) • Le disposizioni delle leggi (sull'assistenza) regolano i rapporti della nave assistente con la nave assistita; non possono regolare quindi i rapporti fra i proprietari e noleggiatori o locatori e l'equipaggio della nave assistente e in ordine alla attribuzione o ripartizione del premio conseguito. ASCOLI I. c. pag. 781. - Non possono regolare, no: li regolano, ma a parte, e in linea di rimborsi e rivalse.