

stenza ha conservato), e se non ha consegnato le cose caricate senza protesta, quand' anche il pagamento del nolo sia stato anticipato (art. 659 cod. comm.); nei quali casi, evidentemente non ha l'azione, perchè la comunanza d' interessi è sciolta.

E' stabilito un sistema di privilegi reciproci tra nave e caricatori (art. 671, 675 cod. comm.) appunto per questo, perchè prima dell'avaria la nave ha rappresentato come ente globale la spedizione. Si proporziona e si distingue nelle azioni rispettive rapporti interni tra armatore e caricatore. Per l'art. 671 cod. comm. n. 2, è privilegiato sulle cose caricate il credito della nave per spese, indennità e premi di salvataggio per l'ultimo viaggio; e pel 675 n. 2 cod. comm. reciprocamente è privilegiato il credito dei proprietari del carico per quel titolo (indennità, premi di salvataggio ecc.) sopra la nave. La nave ha pagato o ha preso nei rapporti con l' assistente, e se ne deve liquidare in linea di rimborso per i crediti che nascono da questo fatto la proporzione. Perciò il Lewis può scrivere che gli atti giuridici del capitano obbligano così l' armatore come gli interessati della spedizione impersonalmente (1).

Ma l'argomento decisivo, infine, s'induce direttamente dalla responsabilità stabilita dall'art. 491 cod. comm. (2). « I proprietari di navi sono responsabili dei fatti del Capitano e delle altre persone [dell'equipaggio e sono tenuti per le obbligazioni contratte dal Capitano per ciò che concerne la nave e la spedizione ». Or non c'è dubbio che l'assistenza sia obbligo contratto dal Capitano, e che quest'obbligo comprenda la nave e la spedizione.

E se si pone per l'assistenza il quesito del diritto di

---

(1) LEWIS ENDEMANN 1. c. p. 329.

(2) Art. 216 cod. comm. francese.