previste e straordinarie sopravvenute durante il viaggio (art. 708 (227)).

I piloti hanno per le loro mercedi un privilegio sulla nave, conformemente ai principî della convenzione di Bruxelles sull'ipoteca ed i privilegi navali, accolti nella legislazione interna olandese con legge 1 febbraio 1927 (228).

54. - *Spagna* (229). — Ai fini amministrativi i porti spagnuoli si suddividono in porti d'interesse generale (di prima e seconda categoria) e porti d'interesse locale. I primi dipendono dal ministero della marina, il quale sovrintende ai servizi di naviga-

---

(227) Questa disposizione si applica anche alla navigazione interna per espressa statuizione dell'art. 759.

(228) Tuttavia, anche prima di questa legge detto privilegio sussisteva in forza dell'art. 313, n. 1, cod. comm. e, per l'art. 745, le azioni si prescrivevano dopo un anno a partire dalla data di esigibilità della tassa se la nave obbligata era olandese; se la nave era straniera, il termine decorreva dal momento in cui era possibile operarne il sequestro in garanzia del credito.

(229) La materia marittima è contenuta nel 3° libro del cod. comm. del 1° gennaio 1886, sostanzialmente diverso da quello del 1° gennaio 1830, specialmente per quel che riguarda l'abbandono della nave e del nolo (art. 587), i rapporti fra i comproprietari della nave (art. 589-601), la contribuzione della nave in avaria comune (art. 854). La legge del 21 agosto 1893 regola l'ipoteca navale.

Anche del cod. comm. spagnuolo è stato approntato il progetto di riforma pubblicato nella *Gaceta de Madrid* 13 e 16 ottobre 1927 (il progetto del II libro è stato pubblicato nella *Gaceta* del 4 e 5 settembre 1926). Alla materia marittima è riservato sempre il III libro, essendo prevalsa l'opinione conservatrice alla tendenza di ripartirne il contenuto nei libri I e II. Le principali modifiche, oltre a toccare la materia dell'assicurazione marittima, sono dirette ad introdurre nel diritto interno i principî delle convenzioni internazionali in tema d'ipoteca navale (tit. IV), di urto di navi (sono trascritti gli art. 4. 6-8 e 11 della convenzione del 1910), di assistenza e salvataggio (art. 2-11). In materia di avaria comune si adottano vari principî fondamentali delle regole di York e d'Anversa 1924. Cfr. EMILIO LANGLE, « *Il progetto del codice di commercio spagnuolo* » in *Riv. del dir. comm.*, 1930, n. 10, 11, pag. 704.

Simili al codice di commercio spagnuolo del 1829 sono i cod. comm. del Perù (15 febbraio 1902), del Messico (1889), di Costa Rica (1853), dell'Uruguay (1886) e della Bolivia (1834). Modellati sul nuovo codice spagnuolo sono il libro III (dir. mar.) del cod. di comm. di S. Salvador del 17 marzo 1904, ed il libro III del codice di commercio d'Honduras del 15 settembre 1898.