

« payeront un tiers par le navire, et les deux autres tiers par « les marchandises » (90).

Ma il codice di commercio francese (91), riformando anche su questo punto il diritto precedente, ha consacrato il principio, accolto da quasi tutte le legislazioni moderne (92), secondo il quale da tutte le spese di navigazione, senza eccezione, esula l'idea di avaria (93).

27. - *Progresso economico e scientifico.* — L'Ordinanza del 1681, migliorata, fu accolta, come si è detto, nel codice napoleonico del 1807. A datare da quest'epoca la vita economica subisce ovunque delle trasformazioni; il progresso della scienza segue ed accompagna quello economico: vi influiscono più direttamente la Francia, l'Inghilterra e la Germania, ove il movimento legislativo segue differenti indirizzi.

Nel periodo anteriore a quello odierno, il diritto marittimo pubblico si era fossilizzato nelle codificazioni, mentre il privato sviluppavasi attraverso gli usi. L'epoca moderna apre nuovi orizzonti, sia al diritto della navigazione (pubblico) che a quello del traffico (privato), così nel campo internazionale con l'unificazione che finirà col compiersi (94), come nel campo

(90) Gli assicuratori non erano, tuttavia, tenuti che a pagare le spese di pilotaggio aventi il carattere di straordinarietà. Cfr. VALIN, *loc. cit.*

(91) L'art. 406 non considera come avarie le spese di pilotaggio, ma le pone a carico dell'armatore.

(92) Codice olandese, art. 708; cod. italiano, art. 642; cod. spagnolo, art. 807; cod. portoghese, art. 634; cod. rumeno, art. 654; art. 621 cod. tedesco; art. 768 cod. brasiliano; art. 278 cod. della Columbia; art. 715 cod. del Venezuela; articolo 757 cod. dell'Equatore; art. 1085 cod. del Chili; art. 406 cod. dominicano; art. 493 cod. del Nicaragua; art. 873 cod. di Costa Rica; art. 403 cod. d'Haiti.

La disposizione dell'art. 400 cod. comm. francese sull'avaria comune, è fedelmente riprodotta dai codici di commercio: greco, art. 419; spagnolo, art. 806; italiano, art. 642; belga, art. 147; portoghese, art. 634; olandese, art. 696; romeno, art. 654; argentino, art. 1312; messicano, art. 886; Guatemala, art. 963 e 764; egiziano, art. 238; turco, art. 245.

(93) V. DANJON, *op. cit.*, III, pagg. 421-423.

(94) V. F. BERLINGIERI, *Le precipue caratteristiche del diritto marittimo odierno e la sua struttura autonoma*, in « *Diritto Marittimo* », luglio - settembre, 1928, p. 319 e seg.; idem, *Le convenzioni internazionali per l'unificazione del*