

venimento fortuito, per esempio, il colpo di mare che aggrava i danni perchè non si chiudono i compartimenti stagni della nave, o l'acqua che penetra nella stiva durante una tempesta etc.

Si deve proporzionare alla parte di colpa e di fortuito l'obbligo dell'assicuratore a indennizzare, e va sottratto quanto può essere attribuito alla colpa. E si è adattato il criterio della esclusione del quarto o della metà pel vizio o per la colpa del comandante. Ma anche qui è questione di apprezzamento di fatti e di circostanze.

E lo stesso è nei casi in cui un fatto di colpa o di vizio si presenti in rapporto successivo di causalità: il vizio porge l'occasione al fortuito, o viceversa il fortuito sviluppa il vizio preesistente.

La pratica marittima si è orientata attorno a distinzioni che spostano, ma non risolvono la difficoltà.

Si è parlato, nella dottrina e pratica inglese, che dá il tipo alla tesi, di *causa immediata* e di *causa prima*. Se causa del sinistro, diretta e prossima è stata il rischio coperto dall'assicurazione, non importa il fatto lontano del vizio o della colpa, il rischio eccezionato dall'assicurazione (*causa proxima, non remota spectatur*).

Il criterio è apparso semplicistico, perocchè una causa immediata può non essere la vera causa dell'accidente. E si fa all'uopo l'esempio decisivo del *getto*, in cui la causa immediata è la volontà del comandante la nave, ma la causa vera è il pericolo della nave e del carico.

Da questo punto di vista pare più ragionevole l'opinione adottata specialmente dal codice tedesco del collegamento de' rischi alla causa lontana o vicina che sia determinante vera ed efficiente del sinistro. Ed è l'opinione accettata dalla maggioranza.