

le regole proprie dei danni derivanti dall'inadempimento dell'obbligazione, cioè: il capitano (debitore) deve risarcire ai danneggiati (creditori) tutti i danni da questi risentiti sia per le perdite sofferte che per i guadagni di cui furono privati (art. 1227 cod. civ.), sempre però nei limiti dei danni prevedibili al tempo dell'obbligazione, quando l'inadempimento di questa non derivi da dolo del debitore (art. 1228 cod. civ.), e, se derivi da dolo, nei limiti di quanto è una conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento (art. 1229 cod. civ.).

203. - Responsabilità dell'armatore e clausole d'esonero.

— Al medesimo risarcimento è, come già dicemmo, tenuto in via principale anche l'armatore verso gli altri interessati nella nave e nel carico. Tuttavia, conformemente alle regole vigenti in materia di limitazioni alla responsabilità dei proprietari di nave, egli non sarà responsabile che nei limiti del suo patrimonio marittimo (abbandono della nave e del nolo esatto o da esigere: art. 491 cod. comm.), semprechè a tal beneficio egli voglia ricorrere ⁽¹⁰⁴³⁾ e non sia nel tempo stesso capitano della nave (art. 491, 2° comma) ⁽¹⁰⁴⁴⁾.

(1043) In altri termini l'armatore è, in linea di principio, responsabile illimitatamente per determinate obbligazioni non personali: ma tale responsabilità egli può limitare con l'abbandono della nave e del nolo. Per contro, nel diritto germanico, la responsabilità dell'armatore è limitata *ope legis* alla fortuna di mare (sistema dell'esecuzione). Per il sistema inglese, la responsabilità è, invece, proporzionale al valore della nave stimato anteriormente al sinistro. Al sistema germanico ed a quello inglese partecipa il sistema nord-americano, in quanto il proprietario può rimettere ad un *trustee* il suo interesse sulla nave e sul nolo (Cfr. G. BERLINGIERI, *La responsabilità del proprietario di navi*, in *Dir. Mar.*, 1928, pag. 333 segg.). Tali distinzioni sono destinate a sparire con l'inevitabile introduzione, in ciascun diritto interno, della Convenzione di Bruxelles del 1924 per l'unificazione di alcune regole concernenti la limitazione della responsabilità dei proprietari di nave, approvata con R. D. L. 6 gennaio 1928, n. 1958, convertito nella Legge 19 luglio 1929, p. 1638. La convenzione sostituisce il principio della limitazione del debito a quello della limitazione della responsabilità, rapportandosi al valore della nave e dei suoi accessori durante il viaggio nel quale è sorto il credito. Si tratta, insomma, di una fusione del sistema germanico e di quello inglese. Cfr. F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione*, ecc., pag. 141 segg.; BRUNETTI, *op. cit.*, II, p. 105 segg., n. 221 segg.

(1044) Per l'art. 2 u. c. della succitata convenzione di Bruxelles 1924, il proprietario, che sia nel tempo stesso capitano della nave, può invocare la limita-