

207. - *Graduazione della colpa ed onus probandi*. — Benchè la responsabilità del capitano verso i terzi danneggiati sia di natura extracontrattuale (art. 1151, 1152 cod. civ.), le due questioni sulla graduazione della colpa e sull'onere della prova ammettono una soluzione identica a quella da noi innanzi già data trattando della responsabilità contrattuale del capitano verso gli interessati nella nave e nel carico ⁽¹⁰⁵⁷⁾.

Ed, invero, a prescindere dall'applicabilità dell'art. 496 cod. comm., che una dottrina ed una giurisprudenza autorevoli ritengono, del resto, di natura esclusivamente contrattuale ⁽¹⁰⁵⁸⁾, è evidente che, verificatosi il danno, è da escludere che si possa graduare la responsabilità del capitano verso i terzi, poichè « *in lege Aquilia et levissima culpa venit* ».

Quanto, poi, all'*onus probandi*, pur tenendo presente l'incontrastato principio che, in materia extracontrattuale, addossa al danneggiato la prova della colpa, è chiaro che l'aver il capitano violato il disposto dell'art. 504, 2° comma, costituisce a suo carico una di quelle tali presunzioni di colpa, gravi, precise e concordanti, la cui determinazione la legge affida alla prudenza del giudice (art. 1354), e che hanno per effetto d'invertire l'onere della prova ⁽¹⁰⁵⁹⁾.

(1057) V. retro, § 200 e segg.

(1058) BRUNETTI, *op. cit.*, II, pg. 272, n. 261: « È pertanto esatto il concetto autorevolmente affermato che l'art. 496, nel quadro dei trasporti, faccia riferimento alla responsabilità contrattuale e che, ove si agisca in confronto del capitano per colpa extracontrattuale, incomba al danneggiato di provare la sua colpa ». Cassazione Roma, 19 maggio 1914, *Riv. di dir. comm.*, 1914, II, pag. 870: l'art. 496 si riferisce esclusivamente alla responsabilità per colpa contrattuale. Quando si tratta, invece, di colpa extracontrattuale, deve il danneggiato provare la colpa del capitano.

(1059) V. retro, § 201.

Così il LANZA, *cit.*, pag. 478: « Dove vi sono norme legali e norme tecniche, che tendono ad evitare gli abbordi ed in generale i pericoli della navigazione, dalla inosservanza di tali norme si trae la presunzione, che sia per colpa dell'inosservanza avvenuto l'urto ». Ed il MARCHIERI, *Sanzioni e giurisdizione penale in caso di urto di navi in alto mare*, in *Dir. Mar.*, 1930, pag. 92: « Apposite disposizioni regolamentari impongono alle navi l'uso di fanali distinti per colore e posizione, per dar modo al capitano di regolarsi, durante la rotta, per evitare gli abbordaggi; l'infrazione a tali ingiunzioni costituisce titolo di responsabilità e, in genere, esclude attribuirsi il sinistro a caso fortuito o a forza maggiore ».