

Quanto tale dottrina sia errata è già stato dimostrato dagli scrittori e dai tribunali contrari, mentre il dilungarci su questo punto ci porterebbe nel vasto campo delle responsabilità, allontanandoci dall'oggetto della nostra materia. È perciò che, in difesa del nostro assunto, basta qui solo dire che, « anche se l'attività del capitano si ripercuote nell'ambito del diritto privato, l'esercizio del suo potere e le attribuzioni, a tutela della incolumità delle persone e delle cose, interessano l'ordine pubblico e riconducono perciò su di un territorio di diritto pubblico la disciplina della responsabilità » (1002); di conseguenza, pur essendo il capitano, di regola e per generale consenso, un preposto e un mandatario dell'armatore, nella fattispecie non esercita che un potere-dovere impostogli dalla legge e non suscettivo di essere riallacciato, come avanti vedremo, ad un rapporto qualsiasi di rappresentanza sia volontaria che legale. Se, poi, questa forma di responsabilità personale si debba restringere ai soli articoli 500-504, oppure estendersi a tutto il titolo II del libro II del codice di commercio, compresa la disposizione fondamentale dell'art. 496 (1003), è questione che non spetta a noi esaminare (1004).

---

(1002) BRUNETTI, *op. cit.*, II, pag. 272, n. 261.

(1003) In senso estensivo, cfr. A. SCIALOJA, *op. cit.*, pag. 338; BRUNETTI, *op. cit.*, II, pag. 271, n. 261: « Il sistema positivo della responsabilità del capitano posto nel tit. II, libro II, concerne infatti la sua responsabilità *personale* »; Cassazione del Regno 19 dicembre 1929, *loc. cit.* (che in ispecial modo si ferma sull'art. 498): « Il capitano potrà essere tenuto nei congrui casi quale rappresentante dell'armatore per tutti gli effetti del contratto di noleggio o di trasporto, ma è sempre responsabile *de proprio* quale capitano per quanto riguarda i danni riportati dalle cose caricate sulla nave ». *Contra*: G. BERLINGIERI, *Sulla responsabilità personale del capitano* (nota alla citata sentenza della Cassazione): « Siccome poi una responsabilità personale del capitano verso i caricatori e o noleggiatori, costituirebbe, come detto, una deroga ai principi generali, questa deroga dovrebbe essere espressa in modo univoco, mentre invece a me sembra non discutibile che non una di quelle disposizioni che parlano di doveri e di obblighi del capitano, si presta ad essere interpretata piuttosto nel senso che della eventuale violazione degli obblighi medesimi esso capitano non già risponde di fronte ai terzi con cui contratta in tale qualità, ma sibbene di fronte al suo preponente ». Nel medesimo senso egli si era espresso nel suo lavoro *Noleggio*, S. E. L., Milano, 1916, estratto dalla *Enciclopedia giurid. ital.*, vol. XI, parte I, pag. 60 segg., n. 34 segg. Tuttavia,