

## Parte speciale

### LA COLPA NAUTICA

Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti (art. 422, comma 2, cod. nav.).

Gli elementi sopra descritti sono contenuti nell'art. IV della Convenzione:

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

- a) Des actes négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
- c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- d) D'un "acte de Dieu";
- e) De faits de guerre;
- f) Du fait d'ennemis publics;
- g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une autorité judiciaire;
- h) D'une restriction de quarantaine;
- i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
- j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- k) D'émeutes ou de troubles civils;
- l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- n) D'une insuffisance d'emballage;
- o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;
- p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

Tra questi rischi - specifici della navigazione - acquista particolare importanza il primo tra i pericoli eccettuati. Trasposto anch'esso da un'altra convenzione, il COGSA<sup>1</sup>:

- a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

Ciò che viene definito come *administration du navire*<sup>2</sup> nella convenzione è identificato con la colpa commerciale (della quale il vettore risponde sempre), mentre le colpe *dans la navigation*<sup>3</sup> (in the navigation) sono esimenti e meglio conosciute come “colpa nautica”. In estrema sintesi si può descrivere la colpa nautica (la cui trattazione approfondita verrà fatta in merito al trasporto marittimo) come la colpa nella navigazione: errore di rotta, inavvertenza di fanali, ancoraggio contro regola d’arte, ecc.

#### Note

1. Carriage of Goods by Sea Act 1924 – United States Code – Note 46 Appendix – Sezione 30701. Normativa di diritto uniforme statunitense che regola il trasporto merci via mare.
2. Amministrazione della nave.
3. Nella navigazione.