

## LA DIFFERENZA TRA COLPA NAUTICA E COLPA COMMERCIALE

La nozione di colpa nautica è stata approfondita dalla dottrina navigazionista solo in un periodo successivo all'emanazione del Codice della Navigazione in quanto oggetto di un testo dato alla stampa nel 1965 a Padova, da Giuseppe Riccardelli<sup>1</sup>

" La colpa nautica, venne definita dall'Autore come una specificazione della più ampia categoria della colpa professionale ed alla quale viene applicato il comune concetto di colpa, istituito mutuato dalla dottrina civilistica, che assume rilievo specifico nei contratti di utilizzazione della nave.

In occasione del noleggio di nave si poneva il problema se in presenza di colpa commerciale fosse da escludere quella definita come nautica.

In sostanza, dal punto di vista della tutela assicurativa le colpe commesse nell'esperimento delle mansioni di capitano della nave rientrerebbero nella copertura mentre mancherebbe la garanzia per l'assicurato relativamente alle funzioni *stricto sensu* armatoriali.

La definizione venne ripresa dagli studiosi Sergio Ferrarini<sup>2</sup> e Giorgio Righetti<sup>3</sup> dell'Università di Genova allorché esaminarono le principali regole disciplinatrici del regime della responsabilità vettoriale e venne evidenziata la necessità di precisare la nozione di colpa nautica per scinderla da quella di colpa commerciale.

Per la prima espressione il Codice della Navigazione riprende la formula della Convenzione di Bruxelles del 25 Agosto 1924 (Convenzione internazionale sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico firmata a Bruxelles conosciuta anche come Regole dell'Aja-Visby) che la caratterizzava come atto volontario produttivo di danno, come omissione volontaria e negligenza, imperizia, imprudenza, omissione di cura, attenzione, di osservanza di regole ed usi. Trattasi, dunque, di colpa in senso stretto, involontaria ma comunque censurabile. È ravvisabile, invece, colpa commerciale quando la mancanza di cure e di manutenzione ha inciso direttamente sul carico, o indirettamente alle parti della nave destinate alla custodia delle merci. Sono a carico del vettore i danni scaturiti da colpa personale sua propria o da colpa commerciale dei suoi preposti mentre si pongono a carico del proprietario delle merci i danni derivanti da colpa nautica e da quello chiamato in genere "fortuito".

Occorre precisare che la menzionata Convenzione scaturì dal compromesso tra l'esperienza degli ordinamenti di *civillaw* e quella di ordinamenti di *common law* oltre che tra i governi più sensibili alle richieste degli operatori marittimi e quelli più attenti alla tutela degli utenti di trasporto.

Infatti venne assecondata l'esigenza richiesta dagli operatori e, soprattutto, dagli assicuratori, di "tipizzare" la materia della responsabilità del vettore marittimo con la previsione degli eventi noti come *excepted perils* ossia pericoli eccezionali.

Perseguendo tali finalità la normativa convenzionale uniforme elenca una serie di ipotesi che esonerano il vettore dalla responsabilità per la perdita o l'avaria delle cose trasportate, collegate al fatto tecnico della navigazione o ad avvenimenti connessi all'attività di trasporto via mare, tra cui la *faute nautique* o colpa nautica.

Pertanto, la distinzione tra colpa nautica e colpa commerciale dei dipendenti e preposti del vettore costituisce uno dei più importanti criteri di ripartizione dell'onere della prova e della responsabilità per i danni subiti dalle merci trasportate tra il vettore e l'interessato al carico nel regime previsto dalle Regole dell'Aja-Visby. In particolare, la colpa nautica viene definita dall'art.4, par. 2 lett. a) delle Regole dell'Aja-Visby, come "*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*" e costituisce uno dei principali eventi esonerativi della responsabilità del vettore. La sua distinzione con la colpa commerciale, di carattere residuale, relativa ad ogni colpa degli ausiliari del vettore non rientrante nella colpa nautica e non menzionata dalle Regole dell'Aja-Visby, trova la sua origine nell'esigenza di limitare la portata della *negligence clause* grazie alla quale, prima dell'entrata in vigore delle Regole dell'Aja-Visby, il vettore veniva esonerato da qualsiasi colpa riferibile all'equipaggio.

La nozione di colpa nautica si distinguerebbe in colpa "*in the navigation*" e colpa "*in the management of the ship*" per indicare, rispettivamente, i comportamenti relativi all'attività nautica in senso stretto (ad es. errori di manovra, difetto di ancoraggio, ecc.) ovvero la manutenzione della nave, riferita a tutte le parti che attengono alla navigabilità (ad es. motori, scafo, ecc.); diversamente, la manutenzione della nave relativa alle parti strettamente connesse al suo uso commerciale (ad es. stive, impianti di raffreddamento, ecc.), rientra nel concetto di colpa commerciale.

La distinzione in parola è, comunque, tutt'altro che pacifica e i dubbi e le incertezze rilevati sia dalla dottrina che dalla giurisprudenza nella definizione e nell'applicazione della colpa nautica sono una delle ragioni che hanno portato all'esclusione di questa causa esonerativa della responsabilità del vettore sia nelle Regole di Amburgo del 1978 (mai ratificate dall'Italia) che nelle Regole di Rotterdam del 2009. In merito alla mancata inclusione della colpa nautica tra i pericoli eccezionali elencati dalle Regole di Rotterdam, determinante è stata l'introduzione del Codice ISM <sup>4</sup> che ha influenzato notevolmente gli oneri del vettore in merito alle obbligazioni relative alla navigabilità della nave, nonché l'evoluzione tecnica e lo sviluppo tecnologico oggi raggiunto nel campo del trasporto marittimo, determinando l'inattualità ed il sostanziale anacronismo del pericolo eccezionale in questione.

---

**Da una pubblicazione di Alfonso Mignone**

<sup>1</sup> G.Riccardelli, *La colpa nautica*, Bologna, 1965.

<sup>2</sup> S.Ferrarini, *Le assicurazioni marittime*, Milano 1981.

<sup>3</sup>G.Righetti, *Le convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea*, Milano 2008.

<sup>4</sup> International Safety Management. E' il codice internazionale per la gestione della sicurezza delle operazioni delle navi e per la prevenzione dell'inquinamento, è la norma per istituire un sistema per la gestione della sicurezza e per la prevenzione dell'inquinamento (cfr. Convenzione SOLAS – cap. IX).