

Interessa, inoltre, tener presente che l'armatore può, nei confronti degli interessati nel carico, esonerarsi con convenzione da ogni responsabilità per i danni alle merci derivanti dall'infrazione al disposto dell'art. 504, 2° comma, essendo valide, per comune consenso, tutte le clausole d'esonero da responsabilità per le colpe *nautiche e tecniche* del capitano e delle altre persone dell'equipaggio ⁽¹⁰⁴⁵⁾. Naturalmente, tali clausole non potranno dall'armatore essere opposte agli interessati nel carico, se le circostanze che accompagnano la contravvenzione al disposto dell'art. 504, 2° comma, dimostrano che il capitano ha agito con dolo ovvero ha commesso una colpa grave ⁽¹⁰⁴⁶⁾.

zione della sua responsabilità solo per le sue colpe nautiche e per quelle delle persone al servizio della nave.

Naturalmente i principi suesposti sulle limitazioni della responsabilità dell'armatore potranno valere nei confronti degli interessati nel carico soltanto in quelle legislazioni che, come l'italiana, non esonerano ancora, per forza di legge, gli armatori dal rispondere per le colpe nautiche del capitano e delle altre persone dell'equipaggio.

(1045) La distinzione fra colpe nautiche e colpe commerciali del capitano, e l'esclusione delle seconde dalle clausole d'esonero è il concetto che informa l'*Harter Act* degli Stati Uniti del 13 febbraio 1893 e le leggi su di esso modellate (Canadese, Australiana, della Nuova Zelanda), le Regole dell'Aja del 1921, la convenzione internazionale di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico e leggi su di questa modellate (inglese, ecc.). Cfr. F. BERLINGIERI, *Nuove note sulle regole dell'Aja* 1921, Genova, 1922, pag. 26 segg.; Id., *Verso l'unificazione ecc.*, op. cit., pag. 327 segg.

Poiché l'Italia non ha ancora introdotto nella legislazione interna i principi della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico, l'armatore non è esonerato *ope legis* dalla responsabilità per le colpe nautiche del capitano o dell'equipaggio (art. 4, n. 2 della Convenz.), ma occorre ch'egli inserisca un'apposita clausola nella polizza di carico.

(1046) Questa eccezione è, si può dire, universalmente accettata. Cfr. ASCOLI, *Il contratto di noleggio*, allegato n. 3 al verbale dell'adunanza dell'8 gennaio 1906, in *Atti della Commissione reale per la riforma del codice per la mar. merc.*, vol. II, Roma, 1907, p. 41 segg.; BRUNETTI, op. cit., II, 158, segg.; Id., *Le clausole d'irresponsabilità nei contratti di trasporto per mare*, in *Riv. del dir. comm.*, 1911, I, 268; E. VIDARI, *Le clausole d'irresponsabilità in materia marittima*, *ibid.*, 1904, I, 515; DE RUGGIERO, op. cit., II, p. 118 segg.; Cassaz. Torino, 4 maggio 1917 con nota di A. BRUNETTI, *ibid.*, 1918, II, 133; Appello di Genova, 13 luglio 1923, con nota di G. B. MORAGLIA, *ibid.*, 1924, II, 545; Id., 25 luglio 1930, *Giur. ital.* 10 aprile 1931, II, pag. 179; App. Roma 30 agosto 1928, in *Dir. mar.* 1928, pag. 380 segg.;