

po, fra colpe *nautiche* e tecniche e colpe *commerciali*, restringendo alle prime la portata della clausola d'esonero (1943). La larga, rapida diffusione di queste clausole, impose in breve la redazione di regole uniformi, che, elaborate nella Conferenza dell'Aja del 1921, ne presero appunto il nome. Queste Regole, di natura prettamente convenzionale, furono accolte dagli armatori inglesi, ed in seguito, ai fini d'introdurle per via indiretta nelle singole legislazioni interne, furono ritoccate dalla Conferenza diplomatica di Bruxelles del 1923, e fanno oggi parte della convenzione del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico. Ma, ancor prima di questa convenzione, anzi anteriormente alla redazione delle Regole dell'Aja 1921, la distinzione fra colpe nautiche e colpe commerciali, e l'esclusione delle seconde dalle clausole d'esonero, aveva già avuto una prima sanzione legislativa mercè l'*Harter Act* 1893 e le leggi su esso modellate, tuttora vigenti.

Riassumendo: l'irresponsabilità dell'armatore verso i propri caricatori, per le avarie cagionate alle merci da una colpa nautica del capitano o dell'equipaggio, o è sancita da esplicite norme di legge, o è convenzionalmente stipulata dalle parti, sia mediante richiamo, nelle polizze di carico, delle Regole dell'Aja, sia mediante inserzione in quelle di speciali clausole esonerative.

Per quel che c'interessa, poichè il pilota pratico, data la natura delle sue funzioni, non può commettere che colpe nautiche e non commerciali (1944), egli va indubbiamente elencato fra le persone cui di solito l'armatore non deve rispondere.

---

(1943) Polizza di carico di Amburgo e Brema 1886; polizza di carico dei cereali del Mar Nero, dell'Azoff e del Danubio 1890; Congresso di Amburgo 1885, di Anversa 1885 e di Genova 1892; Corte di Rouen 29 agosto 1883 (*Giorn. di giur. del trib. di Havre*, 33, II, 227), 12 marzo 1888 (*Autran*, VI, 33). Cfr. F. BERLINGIERI, *cit.*, p. 27 e note 1, 2, 3.

(1944) Fu giudicato dalla giurisprudenza americana, in applicazione dell'*Harter Act*, che la rottura di un ormeggio, per non avere il pilota ormeggiato la nave in luogo adatto, è danno conseguente da colpa nell'amministrazione (*management*) della nave. Quindi, sempre colpa *tecnica*, pur non precisamente *nautica*. Cfr. HUGHES, *Handbook of Admiralty Law*, 2<sup>a</sup> ed., pp. 191, 192, in F. BERLINGIERI, *cit.*, pp. 54, 55 e *nota*.