
GLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE DELLE NAVI E IL PROBLEMA DELLA LORO RESPONSABILITÀ VERSO TERZI

Alessandro Cardinali

A.A. 2021/2022

INDICE

INTRODUZIONE	1
PARTE PRIMA GLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE	4
CAPITOLO I ALLE ORIGINI DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE E DELLE LORO FUNZIONI	5
1. INTRODUZIONE ALLA NOZIONE DI ENTI DI CLASSIFICAZIONE: CENNI E PROBLEMATICHE	5
2. NAVE, NAVIGABILITÀ E SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	8
2.1. LA NAVE E I SUOI ELEMENTI ESSENZIALI	8
2.2. NAVIGABILITÀ NEI RAPPORTI PRIVATISTICI E CLASSIFICAZIONE	12
2.3. NAVIGABILITÀ E SICUREZZA	18
3. NASCITA ED EVOLUZIONE DEI REGISTRI DI CLASSIFICAZIONE	24
3.1. I PRIMI REGISTRI DI CLASSIFICAZIONE	24
3.2. I REGISTRI IN ITALIA	27
3.3. GLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE E L'AVVENTO DELLA NORMATIVA SULLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	30
CAPITOLO II GLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE NEL CONTESTO ATTUALE	35
4. LE ATTIVITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE: PREMESSE E CONTESTO	35
5. LA CLASSIFICAZIONE DELLE NAVI	38
5.1. IL CONTENUTO DELLE ATTIVITÀ DI CLASSIFICAZIONE	38
5.2. LA RILEVANZA DELLA CLASSIFICAZIONE DELLE NAVI NEI RAPPORTI TRA PRIVATI	42
5.3. IACS E AUTOREGOLAMENTAZIONE	49
6. L'ATTIVITÀ STATUTARIA DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE	50
6.1. LE ISPEZIONI E I CERTIFICATI STATUTARI	50
6.2. L'AFFIDAMENTO DI ATTIVITÀ AD ENTI DI CLASSIFICAZIONE COME <i>RECOGNIZED ORGANIZATIONS</i>	53
PARTE SECONDA LA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE VERSO TERZI	57
CAPITOLO III INTRODUZIONE ALLA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE	58
7. FATTISPECIE DI RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE	58
7.1. PREMessa. ESATTEZZA DELLE ATTESTAZIONI, DELLE PRESTAZIONI E RESPONSABILITÀ	58
7.2. LA POSIZIONE DEI TERZI DANNEGGIATI E IL PROBLEMA DELL'AFFIDAMENTO	60
7.3. PERCHÉ L'AZIONE NEI CONFRONTI DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE?	66
8. CENNI SULLA RESPONSABILITÀ CONTRATTUALE DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE VERSO L'ALTRO CONTRAENTE	71
8.1. CASISTICA	71
8.2. LE SOLUZIONI ADOTTATE IN ALTRI ORDINAMENTI	74
8.3. SPUNTI E CRITICHE SULLE SOLUZIONI SINORA ADOTTATE	79
9. RESPONSABILITÀ E NAVIGABILITÀ: IL <i>NON-DELEGABLE DUTY TO MAKE A SHIP SEAWORTHY</i>	80
9.1. CENNI SUL <i>NON-DELEGABLE DUTY TO MAKE A SHIP SEAWORTHY</i>	80
9.2. GLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE: AUSILIARI DELL'OBBLIGATO ALLA NAVIGABILITÀ DELLA NAVE?	84
9.3. LE CONSEGUENZE SULLA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE	86
10. QUESTIONI RELATIVE A GIURISDIZIONE E LEGGE APPLICABILE	92
10.1. PREMESSE	92
10.2. SPUNTI SULLA LEGGE APPLICABILE	93
10.3. GIURISDIZIONE E IMMUNITÀ	96
CAPITOLO IV LA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE VERSO TERZI NEGLI ORDINAMENTI STRANIERI	101
11. REGNO UNITO	101
11.1. QUADRO NORMATIVO E CASISTICA	101
11.2. LE DECISIONI	102
11.3. CONSIDERAZIONI E SPUNTI SULLE SOLUZIONI ADOTTATE NELL'ORDINAMENTO DEL REGNO UNITO	105
12. STATI UNITI	107
12.1. QUADRO NORMATIVO E CASISTICA	107
12.2. LE DECISIONI	111
12.3. CONSIDERAZIONI E SPUNTI SULLE SOLUZIONI DELL'ORDINAMENTO STATUNITENSE	115
13. FRANCIA	117
13.1. QUADRO NORMATIVO E CASISTICA	117
13.2. ALCUNE CONSIDERAZIONI SULLA GIURISPRUDENZA FRANCESE	119

14.	GERMANIA	126
CAPITOLO V LA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE VERSO TERZI NELL'ORDINAMENTO ITALIANO ..		130
15.	LA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE DAVANTI ALLE CORTI ITALIANE	130
16.	RESPONSABILITÀ NEI CONFRONTI DEI TERZI CHE HANNO FATTO AFFIDAMENTO SULLE ATTESTAZIONI	135
16.1.	RESPONSABILITÀ PER INFORMAZIONI INESATTE E TUTELA DELL'AFFIDAMENTO NELL'ORDINAMENTO ITALIANO	135
16.2.	APPLICAZIONI IN SETTORI DIVERSI DA QUELLO DELLE OPERAZIONI IN AMBITO MARITTIMO	139
16.3.	SULLA CONFIGURABILITÀ DI UNA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE VERSO TERZI PER INFORMAZIONI INESATTE..	150
17.	RESPONSABILITÀ NEI CONFRONTI DEI TERZI COLPITI DAL SINISTRO IN CUI È COINVOLTA LA NAVE.....	160
17.1.	LA NAVIGAZIONE DELLA NAVE SUBSTANDARD COME FATTO CONNESSO ALL'ENTE DI CLASSIFICAZIONE	160
17.2.	VERSO UNA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE PER OMISSIONE	164
17.3.	I DANNI RISARCIBILI	170
18.	ALCUNE CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA CONFIGURABILITÀ DI UNA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI DI CLASSIFICAZIONE VERSO TERZI NELL'ORDINAMENTO ITALIANO.....	173
CONCLUSIONI		178
BIBLIOGRAFIA		182
SENTENZE CITATE		197
	GIURISPRUDENZA ITALIANA	197
	GIURISPRUDENZA EUROPEA.....	198
	GIURISPRUDENZA STRANIERA.....	198
	<i>Francia</i>	198
	<i>Regno Unito</i>	199
	<i>Stati Uniti d'America</i>	199
	<i>Germania</i>	200

INTRODUZIONE

Nel 2020, due sentenze, una della Corte di giustizia, l'altra delle sezioni unite della Corte di cassazione, si sono pronunciate nei confronti di (società ed enti del gruppo) RINA, decidendo le questioni di giurisdizione emerse nel corso dei rispettivi giudizi.

I giudizi in parola erano stati entrambi instaurati davanti al Tribunale di Genova per l'accertamento della responsabilità civile di RINA in relazione al tragico evento della *Al Salam Boccaccio 98*, traghetto battente bandiera panamense, andato a fuoco nel Mar Rosso, nel cui naufragio persero la vita oltre mille persone. RINA, dapprima come Ente Registro Italiano Navale e poi come RINA S.p.A., era infatti il registro di classificazione della nave ed è stato accusato di aver negligenemente compiuto le attività a questo demandate.

Gli esiti delle decisioni della Corte di giustizia e delle sezioni unite cui si è fatto cenno conducono all'affermazione della giurisdizione del giudice italiano, davanti al quale sono pertanto destinate a proseguire le vicende giudiziarie inerenti al coinvolgimento di RINA nelle responsabilità connesse al sinistro.

In tale contesto, appare presentarsi con rinnovato interesse il problema della responsabilità degli enti di classificazione.

Si tratta di un tema o, forse – come il titolo della presente trattazione lo qualifica – di un problema, che ha acceso il dibattito tra gli studiosi del diritto marittimo e che ha trovato soluzioni non univoche nella giurisprudenza, prevalentemente straniera, che sinora lo ha affrontato. Il problema interroga la possibilità, per colui che è danneggiato in conseguenza di uno stato difettoso della nave, di individuare un soggetto *ulteriore* contro cui avanzare pretese risarcitorie. Ci si riferisce agli enti di classificazione come ad un possibile altro, forse nuovo o ennesimo, attore della scena delle operazioni marittime, chiamato a rispondere in relazione alle condizioni della nave. Nuovo non certo perché tali enti siano di recente creazione, essendo i primi di essi comparsi all'alba della rivoluzione industriale, bensì perché non inserito nei consolidati equilibri di distribuzione di rischi e responsabilità affermatasi nel diritto della navigazione.

Tale diritto speciale, infatti, vede la propria peculiarità nelle esigenze derivanti dai rischi della navigazione, cui sono connessi molti dei suoi istituti più antichi (tra cui spicca l'esempio delle avarie comuni).

Per quanto attiene alle condizioni della nave e ai danni che da queste possono derivare, il diritto della navigazione individua nell'armatore il principale centro di imputazione, ritenendolo colui che, avendo il controllo della nave, è tenuto a rispondere dello stato della stessa.

Dalla prospettiva dei soggetti interessati al successo della spedizione o, più in generale, alle condizioni della nave, il fatto che l'armatore ne sia responsabile offre un centro di imputazione al quale indirizzare i tentativi di recuperare le perdite subite a causa del cattivo stato della nave.

Tuttavia, l'efficacia deterrente della responsabilità civile dell'armatore si rivela non sempre sufficiente a prevenire la navigazione di navi in cattivo stato o comunque non sicure. Proprio per prevenire tale pericolo e le sue eventuali conseguenze pregiudizievoli si pone l'esigenza di verificare, in dati momenti della vita di una nave, il suo stato.

Gli enti di classificazione nascono con lo scopo, tuttora alla base della loro attività, di ispezionare le navi, controllando così indirettamente e, soprattutto, indipendentemente l'operato di chi effettivamente può intervenire sulle condizioni delle navi nella loro disponibilità, ossia l'armatore. L'esito di talune di queste ispezioni è riportato in un registro, consultabile da parte di chi vi abbia interesse. Per questo gli enti in questione sono spesso chiamati anche registri di classificazione o registri navali (ciò non deve tuttavia indurre a confondere gli organismi di cui si tratta con i soggetti conservatori dei registri tenuti per attuare la pubblicità navale, detti registri d'iscrizione della nave).

Altre verifiche dello stato delle navi sono svolte, sempre dagli stessi enti su delega degli Stati di bandiera, i quali perseguono obiettivi quali la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino anche alla luce di impegni contratti sul piano internazionale.

Il ruolo così sommariamente descritto degli enti, o registri, o ancora società, di classificazione può indurre questi ultimi in responsabilità quando questi manchino di rilevare che le condizioni della nave non corrispondono a quelle che sono chiamati a verificare? Sono essi suscettibili di divenire obbligati, o coobbligati, al risarcimento del danno in un contesto in cui le norme di diritto della navigazione individuano come obbligato *per eccellenza* (seppur a date condizioni) l'armatore?

La risposta a tali quesiti assume tanta più rilevanza se si tiene conto che questi si presentano spesso di fronte ad avvenimenti dal particolare impatto sociale, quali disastri ambientali o tragici naufragi – come quello appunto dell'*Al Salam Boccaccio 98*.

Tuttavia, anche all'infuori della casistica legata a grandi sinistri, la responsabilità delle società di classificazione appare assumere connotati meritevoli d'indagine. In particolare, suscita interesse determinare se l'influenza che le verifiche eseguite da tali enti può avere sulle attività di quanti operano nel settore marittimo è tale da giustificare una responsabilità dei registri di classificazione in quelle situazioni in cui tali verifiche non siano compiute in modo corretto.

Il problema della responsabilità degli enti di classificazione si pone anzitutto su un piano civilistico, ma, al contempo, appare fortemente influenzato dai già citati elementi del diritto speciale della navigazione, con i suoi equilibri e ripartizioni di rischi e responsabilità relativi alle attività nautiche. A tali complessità si sommano due ulteriori aspetti, anch'essi tipici di tale diritto speciale, quali la commistione di elementi privatistici e pubblicistici, che – come si vedrà – permeano le questioni afferenti alle qualità della nave, e la sovrapposizione di diversi livelli ordinamentali che intervengono a regolare il fenomeno.

La presente trattazione si propone, anzitutto, di indagare le attività degli enti di classificazione, considerandone la funzione e l'evoluzione che queste hanno avuto nel tempo.

Per condurre tale indagine, sembra non potersi prescindere da una breve disamina della nozione di nave, che consenta di apprezzare il rilievo che le qualità di tale bene assumono sin da tempi antichi. Proprio con riferimento alle qualità della nave, nel diritto della navigazione viene in rilievo la nozione fondamentale di *navigabilità*, la quale si presta ad essere letta in più significati di cui si dà conto distinguendo tra la portata del concetto nei rapporti tra privati e la sua rilevanza in materia di sicurezza della navigazione.

Definite tali premesse, viene ripercorsa la storia dei registri di classificazione, elemento di supporto nella comprensione del loro ruolo attuale nonché della loro natura che, come evidenziato in apertura della trattazione, fanno sì che il concetto di ente di classificazione mal si presti ad essere racchiuso in una definizione.

Giunti ai tempi più recenti della storia delle società di classificazione, ci si dedica all'analisi di tali organismi e delle loro attività nell'attuale contesto del settore marittimo, approfondendo separatamente le attività di classificazione delle navi dalle cosiddette attività statutarie.

In tale sede, possono essere individuati elementi utili per le successive valutazioni relative a quello a cui ci si è sopra riferiti come il problema della responsabilità. È quindi funzionale all'indagine relativa alla sua soluzione l'esame dei contenuti delle attività (sia di classificazione che statutaria) dei registri, delle modalità con cui queste vengono compiute, della portata delle attestazioni che ne derivano, dei rapporti in cui tanto le attività quanto le attestazioni si inseriscono e di altri aspetti connessi.

L'argomento della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi è approfondito nella seconda parte della trattazione.

Questo viene dapprima introdotto con degli esempi di vicende giudiziarie al fine di individuare precisamente la questione e distinguerla da quella – che pur presenta profili comuni – della responsabilità dei registri nei confronti dei propri clienti.

Tra i profili comuni sia alla responsabilità verso terzi che a quella verso i committenti, vi è la problematica relativa al rapporto tra la navigabilità della nave (e gli obblighi a questa connessi) e i doveri delle società di classificazione. Inoltre, dati i molteplici elementi di estraneità che normalmente emergono nelle vicende scaturenti dallo stato delle navi, vengono affrontate le soluzioni in concreto adottate in relazione a legge applicabile e giurisdizione.

Sul duplice presupposto che, come già avvertito, la materia è influenzata da fonti normative che superano i confini nazionali o regionali e che essa è stata affrontata con maggior frequenza in ordinamenti all'infuori del nostro (nel cui ambito le decisioni giurisprudenziali sono poche), il tema della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi è studiato, in un primo momento, attraverso l'analisi delle esperienze straniere. In particolare, ci si sofferma sulle soluzioni adottate dalle corti statunitensi, inglesi e francesi, evidenziando una certa contrapposizione tra gli orientamenti prevalenti presso i giudici dei Paesi di *common law* e quelli espressi dalle decisioni delle corti degli Stati di diritto continentale. Più sinteticamente sono percorsi i termini in cui la questione è stata affrontata in Germania.

Infine, la responsabilità degli enti di classificazione verso terzi è analizzata secondo le norme, gli istituti e le elaborazioni del nostro ordinamento. Dopo una rassegna delle decisioni che hanno affrontato l'argomento, esso viene trattato distinguendo due fattispecie di responsabilità.

Una prima riguardante la situazione in cui il terzo danneggiato lamenta il pregiudizio subito in conseguenza di un comportamento posto in essere facendo affidamento sull'informazione inesatta proveniente dal registro. In tale prospettiva, un contributo può essere ricercato in fattispecie che presentano profili di affinità con quella in esame, quali la responsabilità per informazioni inesatte rese dalle banche, dalle società di revisione e dalle agenzie di rating. Tali fattispecie sono analizzate evidenziando quegli aspetti che sembrano in una certa misura riproporsi in alcune controversie in cui sono coinvolti gli enti di classificazione.

Una seconda ipotesi che ricorre quando il terzo danneggiato consideri la società di classificazione responsabile per non aver adottato una condotta doverosa che avrebbe consentito di evitare l'evento da cui ha avuto origine il danno da questi sofferto. Anche in relazione a tali ipotesi possono essere individuate delle analogie con fattispecie di responsabilità appartenenti ad altri settori. In particolare, sono affrontati punti di contatto con la responsabilità dei sindaci e degli organismi di vigilanza.

I due diversi percorsi attraverso i quali sembra possibile inquadrare e configurare una responsabilità degli enti di classificazione offrono delle risposte al problema della loro responsabilità verso terzi che appaiono sollecitate dalle nuove esigenze prospettate dalla rivoluzione in atto nel mondo dei trasporti, il quale si prepara ad accogliere tecnologie come la conduzione delle navi da remoto e i veicoli a guida autonoma. Infatti, con l'ingresso di dette tecnologie nell'ambito del complesso degli elementi che vanno a comporre le condizioni della nave, il ruolo dei registri di classificazione appare destinato a riaffermarsi acquisendo importanza crescente.

PARTE PRIMA
Gli enti di classificazione

Capitolo I

Alle origini degli enti di classificazione e delle loro funzioni

1. Introduzione alla nozione di enti di classificazione: cenni e problematiche

L'introduzione della nozione di enti di classificazione pone da subito alcune questioni.

Anzitutto, l'espressione si riferisce a numerose entità costituite con forme differenti in diversi ordinamenti ⁽¹⁾. Anche all'interno dello stesso ordinamento, vi sono esempi di registri che nel corso del tempo hanno mutato forma organizzativa e natura giuridica ⁽²⁾.

Inoltre, tali enti svolgono varie funzioni, perlopiù riconducibili a due ampi e distinti ambiti: la classificazione delle navi e l'attività statutaria (anche detta regolamentare o di certificazione delle navi) ⁽³⁾.

La prima è la funzione per cui tali organismi sono stati creati e da cui hanno preso il nome ⁽⁴⁾. Essa consiste nella valutazione delle navi secondo regolamenti propri dell'ente per certificarne il valore tecnico-costruttivo ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Cfr. le stime riportate da H. JESSEN, *The Liability of Classification Societies – Some Practical Issues*, in *CMI Yearbook 2014*, 275, 276, secondo cui, nel settore marittimo, oltre cento organizzazioni private forniscono servizi come «*classification societies*». Il *Global Integrated Shipping Information System (GISIS)*, reso accessibile dall'*International Maritime Organization (IMO)* presso <https://gisis.imo.org> (ultimo accesso 1 marzo 2022), vede elencate oltre 170 Recognized Organization.

⁽²⁾ È il caso del Registro italiano navale, RINA, su cui si veda *infra* § 3.2. In generale, si riferiscono agli enti di classificazione rispettivamente come «*empresas privadas*» e «*entidades privadas*» I. ARROYO, *Curso de derecho marítimo*, Barcelona, 2001, 355 e J.L. GABALDÓN GARCÍA-J.M. RUIZ SOROA, *Manual de derecho de la navegación marítima*, 241. Similmente, M. FERRI, *Attività di certificazione delle navi svolte da società private su delega di Stati: tra immunità e tutela giurisdizionale delle vittime*, in *Riv. dir. int.* 2020, 789, li qualifica come «società private». Per C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H*, 22 *Tul. Mar. L.J.* 163 (1997-1998), 164, «*Classification societies are generally non-profit organizations*». Cfr. A.M. ANTAPASSIS, *Liability of Classification Societies*, 11 *EJCL* (2007), 3.

⁽³⁾ Su tale distinzione in dottrina, cfr. P. BOISSON, *Responsabilité de sociétés de classification: Faut-il remettre en cause les principes du droit maritime?*, in *DMF* 1995, 109; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Dir. mar.* 2003, 3, 7; J.L. PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues*, 36 *JMLC* 487 (2005); A. BRAËN, *La responsabilité de la sociétés de classification en droit maritime canadien*, 52 *McGill L.J.* 495 (2007), 497; D. MICALLEF, *A Legal Analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies*, in *CMI Yearbook 2014*, 223, 224; F. GOEBEL, *Classification Societies: Competition and Regulation of Maritime Information Intermediaries*, Zürich, 2017, 42. La distinzione è riportata anche nel documento della IACS, *Classification Societies – what, why and how?* accessibile su www.iacs.org.uk (ultimo accesso 1 marzo 2022) che introduce così il ruolo attuale degli enti di classificazione: «*The purpose of a Classification Society is to provide classification and statutory services and assistance to the maritime industry and regulatory bodies as regards maritime safety and pollution prevention, based on the accumulation of maritime knowledge and technology*».

⁽⁴⁾ P. ROSSI, *Registro italiano navale*, in *Enc. Dir.* XXXIX/1988, 500.

⁽⁵⁾ Cfr. P. CHAUVEAU, *Traité de droit maritime*, Paris, 1958, 85; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 282; B. FRANCHI, *La classificazione delle navi nella terminologia tecnico-giuridica*, in *Trasp.* 50-52 1990, 169; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2020, 50.

La seconda riguarda atti compiuti dalle società di classificazione per conto delle autorità amministrative degli Stati. Questi ultimi sono titolari della funzione di controllare che le navi rispettino i requisiti fissati dalla normativa vigente, ma trovano nei registri soggetti assai ben attrezzati a svolgere tali compiti per loro conto ⁽⁶⁾.

Classificazione e attività statutaria, come si vedrà più avanti, hanno presupposti, finalità e natura diversi. Con una certa approssimazione si può tuttavia individuare sin da ora un loro elemento comune, oltre che nel coinvolgimento degli enti di classificazione, nel fatto che entrambe prevedono verifiche e valutazioni aventi ad oggetto le navi secondo standard prefissati.

I caratteri appena tratteggiati appaiono sufficienti per esprimere quegli elementi di eterogeneità che contraddistinguono i diversi soggetti che operano come registri di classificazione, considerati a ragione manifestazione del particolarismo del diritto marittimo ⁽⁷⁾, per cui la relativa nozione mal si presta ad essere racchiusa in una definizione ⁽⁸⁾.

Non è probabilmente casuale il fatto che le fonti normative che contemplano tali enti non ne diano definizioni. Anzi, è stato osservato che, prudentemente, la normativa di riferimento abbia evitato di definire tale nozione, ricorrendo piuttosto a concetti (e relative definizioni) con cui ci si riferisce a determinati aspetti delle attività degli organismi in esame ⁽⁹⁾. In particolare, nelle fonti sia nazionali che sovranazionali si è affermato l'uso dell'espressione *recognized organization* per indicare le società di classificazione che agiscono nel secondo dei due ambiti di attività sopra illustrati, ossia compiono la cosiddetta attività statutaria in quanto a ciò espressamente autorizzati dagli Stati ⁽¹⁰⁾.

⁽⁶⁾ H. HORMANN, *Classification societies*, 5 *WMU J Marit Affairs* 2006, 5, 7; J. DE BRUYNE, *Tort Law and the Regulation of Classification Societies: Between Public and Private Roles in the Maritime Industry*, 27 *Eur. Rev. Priv. Law* 2-2019, 429, 431; J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, Victoria-Gasteiz, 2006, 35; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, Milano, 2010, 414.

⁽⁷⁾ G. RIPERT, *Droit Maritime*, I, Paris, 1950, 291; M.T. GÓMEZ PRIETO, *Las sociedades de clasificación de buques*, in *Anuar. der. mar.* XI-1994, 257, 261 (nota 6).

⁽⁸⁾ A prescindere dalle peculiarità relative alla nozione di enti di classificazione, le insidie che gli operatori del diritto devono considerare nel definire i concetti sono efficacemente riassunte in un noto frammento di Lucio Giavoleno Prisco, contenuto nel titolo *De regulis iuris* del Digesto (D. 50, 17, 202): «*Omnis definitio in iure civili periculosa est: parum est enim, ut non subverti posset*».

⁽⁹⁾ In questo senso J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 29. Fa eccezione il D.lg. 7 settembre 2018, n. 114 (Attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE), in cui – curiosamente – il legislatore ha definito il termine «organismo di classificazione» (art. 1 lett. r)). Con riguardo a tale provvedimento si veda tuttavia quanto specificato alla nota successiva.

⁽¹⁰⁾ La locuzione (tradotta in italiano con «organismo riconosciuto») è impiegata dal Reg. (CE) n. 391/2009 del 23 aprile 2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, dove è definita all'art. 2 lett. e) come «qualsiasi organismo riconosciuto a norma del presente regolamento». Il concetto utilizzato dal regolamento si ricava dalla lettura dell'art. 2 c) in combinazione con l'art. 1 del regolamento stesso, a norma del quale «Il presente regolamento stabilisce le misure che devono essere adottate dagli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino, perseguendo nel contempo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. Ciò comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici e di controllo delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali». Pressoché identica utilizzazione del concetto è fatta dalla Dir. 2009/15/CE del 23 aprile 2009 relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime. Ai sensi della Dir. 2009/16/CE del 23 aprile 2009 relativa

Il quadro delineato indurrebbe quindi a resistere a quella che è stata definita la «coazione a definire» del giurista ⁽¹¹⁾. Tuttavia, in adesione all'opinione secondo cui «definire gli istituti è compito più della dottrina che del legislatore» ⁽¹²⁾, sembra potercisi unire agli sforzi di altri autori nell'individuare una nozione di massima di enti di classificazione ⁽¹³⁾.

al controllo da parte dello Stato di approdo, l'espressione ha il significato di «compagnia di classificazione o altro organismo privato che svolge funzioni amministrative per conto dell'amministrazione dello Stato di bandiera» (art. 2, n. 19). Secondo C. INGRATOCCI, *Sicurezza e certificazione navale: considerazioni in tema di responsabilità degli organismi riconosciuti*, in atti del convegno dell'Università degli Studi Magna Grecia di Catanzaro del 13-14 febbraio 2009 *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea* (a cura di U. La Torre-A.L.M. Sia), Soveria Mannelli, 2011, 115, 118 (nota 9), il legislatore europeo, con la definizione di *recognized organization* ha rinunciato a qualificare gli enti di classificazione sul piano strutturale, ma ne avrebbe indicato la destinazione funzionale. Nell'ordinamento italiano, la locuzione organismi riconosciuti è utilizzata dal D.lg. 14 giugno 2011, n. 104 (Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime), il cui art. 2 contiene una definizione che rinvia al concetto descritto dal Reg. (CE) n. 391/2009. Si riferiscono invece agli enti di classificazione come «enti tecnici» la L. 5 giugno 1962, n. 616 (Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) e il D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare). Le definizioni riportate nei due provvedimenti (rispettivamente art. 3 lett. f) e art. 1 n. 9), attraverso il richiamo dell'art. 3 del D.lg. C.p.S. 22 gennaio 1947, n. 340 (Riordinamento del Registro Italiano Navale) conducono a intendere tale nozione come istituti di classificazione ai quali sono devoluti le operazioni o funzioni attinenti all'accertamento e al controllo delle condizioni di navigabilità, all'assegnazione della linea di massimo carico, alla stazzatura delle navi, alla sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, alla prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo, e, in genere, al controllo tecnico sulle costruzioni navali e all'esercizio della navigazione. Il sopra richiamato D.lg. 7 settembre 2018, n. 114 pur avendo adottato la dicitura di organismi di classificazione, similmente alle altre fonti citate nella presente nota, si riferisce ad essi con esclusivo riguardo all'attività statutaria svolta nell'ambito della navigazione interna.

⁽¹¹⁾ L'espressione è utilizzata da D. QUAGLIONI, *Il diritto e le definizioni*, in atti delle giornate di studio di Trento del 30-31 ottobre 2015 *Le definizioni nel diritto* (a cura di F. Cortese-M. Tomasi), Napoli, 2016, 13, 19. Nella dottrina italiana sono rare le definizioni degli enti di classificazione, ma si è teso piuttosto a descriverne le funzioni, prevalentemente in chiave storica. Così P. ROSSI, *Registro italiano navale*, cit. 500; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 413; G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in atti del convegno di Acireale del 27-31 agosto 2001 *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti*, Messina, 2002, 339, 340; F. D'ANIELLO, *Registro italiano navale, Enc. giur.* XXVI/1991, 1; G. CILIBERTI, *Il ruolo delle società di classificazione*, in atti del convegno di Castello di Santa Severina 13-14 giugno 2002 *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione* (a cura di A. Zanelli), Napoli, 2004, 115; E. VOLLI, *Registro italiano navale*, in *Noviss. Dig. It.*, XV/1968, 210; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit. 50. Si riferisce ai «più antichi organismi di controllo tecnico delle navi», per poi procedere con la descrizione delle origini degli stessi, M. RIMABOSCHI, *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso Redwood*, in *Dir. mar.* 2011, 37, 38.

⁽¹²⁾ E. SPASIANO, *Sugli art. 38 e 39 del progetto di codice marittimo*, in *Riv. dir. nav.* 1937, I, 216, 224.

⁽¹³⁾ M.T. GÓMEZ PRIETO, *La sociedades de clasificación de buques*, ADM XI, 1994, 257, 259; J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 30; I. ARROYO, *Curso de derecho marítimo*, cit. 355; P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, [1994] LMCLQ, 363, 364; J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, 45 JMLC 181 (2014), 181; C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective*, cit. 164; M. FERRI, *Attività di certificazione delle navi svolte da società private su delega di Stati*, cit. 789; J.L. GABALDÓN GARCÍA-J.M. RUIZ SOROA, *Manual de derecho de la navegación marítima*, cit. 241; E. SULLIVAN, *Marine Encyclopaedic Dictionary*, London, 1999, 94; M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*,

Riposando dunque sul minor rigore che l'«avventura del definire»⁽¹⁴⁾ richiede alla dottrina rispetto a quello imposto al legislatore, gli enti di classificazione possono essere descritti, in prima approssimazione, come organismi di varia natura che, dotati di particolari competenze tecniche, verificano e attestano la conformità delle navi a standard da essi stessi elaborati nonché a quelli determinati dalla legge.

Se da una parte una simile descrizione può rendere un'idea delle funzioni, o meglio, delle attività degli enti di classificazione nell'ambito dell'industria marittima, la comprensione del loro ruolo all'interno di quest'ultima non appare poter rinunciare ad un'indagine relativa all'origine e all'evoluzione tanto degli enti stessi quanto delle loro attività. Quali sono i soggetti che richiedono che le navi siano sottoposte a verifiche? Qual è il contenuto degli standard in base ai quali sono eseguite le verifiche? E qual è il risultato cui esse tendono?

Prima di addentrarsi in tali questioni, tuttavia, è opportuno soffermarsi sulle peculiarità del bene nave che rendono necessario o comunque utile che essa sia oggetto di verifiche da parte di esperti.

2. Nave, navigabilità e sicurezza della navigazione

2.1. La nave e i suoi elementi essenziali

La nave è un oggetto concepito per una finalità specifica: muoversi nell'acqua, ossia navigare⁽¹⁵⁾. Navigare, tuttavia, è un'attività che può essere intrapresa per svariate finalità e con diverse modalità. La nave deve conseguentemente possedere qualità tali da consentirle di fronteggiare le situazioni che la particolare navigazione intrapresa pone, sicché non tutte le navi presentano o devono presentare le stesse qualità: una petroliera che percorre rotte transoceaniche richiede qualità diverse rispetto a un traghetto che collega due estremi di uno stretto nel Mar Mediterraneo o a un'imbarcazione da diporto e così via.

Sul piano fattuale, le qualità della nave incidono quindi fortemente sull'esito di una spedizione. Ciò fa sì che il diritto intervenga a vario titolo sulle qualità delle navi, prendendo in considerazione interessi di diversa natura. Come è stato autorevolmente sostenuto, infatti, «l'adeguata tutela dei vari interessi della spedizione è esigenza globale, che impone adempimenti etici, amministrativi, legali»⁽¹⁶⁾.

22 *Tul. Mar. L.J.* 75 (1997-1998), 77; D.L. O'BRIEN, *The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States Law*, 7 *U.S.F. Mar. L.J.* 403 (1995), 403; J.D. RAY, *Derecho de la navegacion*, I, Buenos Aires, 1992, 319.

⁽¹⁴⁾ L'espressione è utilizzata da A. SCIALOJA, *La definizione della nave nel progetto di codice marittimo*, in *Riv. dir. nav.* 1935, I, 248, che, con riferimento alle definizioni legislative e, in particolare a quella assai tormentata di nave, su cui ci si soffermerà brevemente *infra* (paragrafo § 2.1), avvertiva: «Questa delle definizioni è materia assai delicata. Quando il legislatore vuol correre la pericolosa avventura del definire, deve anzitutto conoscere lo scopo che si propone di raggiungere, poiché le definizioni dei codici sono una cosa diversa dalle definizioni del vocabolario».

⁽¹⁵⁾ Cfr. il frammento di Ulpiano «*navis etenim ad hoc paratur ut naviget*» D. 7.1.12.1 (Ulp. 17 ad Sab.)

⁽¹⁶⁾ G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 148, 159.

La necessità che la nave presenti determinate caratteristiche e qualità è avvertita sin da tempi remoti⁽¹⁷⁾. A tal proposito sembra potersi richiamare la disposizione del codice di Hammurabi contenuta al n. 235, secondo cui: «Qualora un costruttore di navi costruisca una barca per qualcuno, e non la faccia stagna, se durante quello stesso anno quella barca è inviata lontano e patisca danno, il costruttore di navi smonterà la barca e la rimonterà stagna a proprie spese. La barca stagna egli darà al proprietario»⁽¹⁸⁾.

Nella sua semplicità, infatti, la disposizione individua una qualità della nave (la tenuta stagna) e un impiego rispetto alla quale essa è richiesta (i viaggi lontano), prevedendo le conseguenze nell'ordine dei rapporti privati tra due soggetti per il caso in cui la qualità non sussista.

Attualmente, si osserva che le più elementari qualità delle navi, quali l'attitudine a galleggiare e navigare, vengono richiamate in diversi ordinamenti per definire il concetto stesso di nave⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁷⁾ Cfr. i riferimenti alle disposizioni del diritto dei Rodii (900 A.C.) di W. ASHBURNER, *The Rhodian Sea-Law: Nomos Rodion nautikos*, London, 1909, 185, e B.S. SHAH, *Seaworthiness – A Comparative Survey*, 8(1) *Malaya Law Rev.* 95 (1966), il quale ritiene che «*Of course, no passage deals explicitly with the obligation of the ship-owner to provide the ship in a good state with its proper tackle and sufficient number of skilful mariners, yet merchants were recommended by the Sea Law to make inquiries that the ship was watertight*».

⁽¹⁸⁾ Testo così tradotto in italiano da P. BONFANTE, *Le leggi di Hammurabi re di Babilonia: (a. 2285-2242 a.C.)*, Milano, 1903, 39.

⁽¹⁹⁾ In Francia, così dispone l'art. L5000-2 del *Code de transports*: «*Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code: 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci; 2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial*» (l'attitudine a galleggiare è altresì richiamata nella definizione di *Bateau* di cui all'art. L4000-3: «*toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer*»). Negli Stati Uniti: «*The word "vessel" includes every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water*» (1 U.S.C. §3). In Spagna, la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima* Spagnola distingue sulla base delle dimensioni del veicolo tra *buque* (artículo 56) e *embarcación* (artículo 57). La prima è descritta in relazione alla sua capacità di navigare (per mare) e di trasportare: «*Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros*». In Germania, secondo quanto riportato da D. SCHWAMPE, *Transport Law in Germany*, Alphen aan den Rijn, 2018, 47, non vi sarebbe una definizione di nave (*Schiff*), ma viene fatto riferimento ad una consolidata giurisprudenza del *Bundesgerichtshof* secondo cui «*a ship is a vehicle of not only negligible size, which contains a hollow space but has the purpose and capability to carry goods or passengers on or under the water*». Nel Regno Unito, il *Merchant Shipping Act 1995* riporta la seguente definizione: «*"ship" includes every description of vessel used in navigation*» (section 313(1)), definita «*problematic*» da G.M. GAUCI, *Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, or Is It Merely a Contrivance*, 47 *JMLC* 479 (2016), 481. Per quanto attiene alle definizioni di nave adottate dagli strumenti internazionali di diritto uniforme, M. MUSI, *La nozione di nave*, Bologna, 2020, 152, evidenzia il legame tra lo *scope of action* di ciascuna Convenzione e il significato attribuito ai termini *Ship* o *Vessel*. Così, ad esempio, limitandoci in questa sede a riportare le definizioni di cui alle Convenzioni richiamate nella presente trattazione, la Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico, resa esecutiva con R.d.I. 6 gennaio 1928, n. 1958 (Approvazione delle Convenzioni internazionali di diritto marittimo, firmate in Bruxelles, fra l'Italia ed altri Stati, il 25 agosto 1924 e il 10 aprile 1926), e dal Protocollo del 21 dicembre 1979, reso esecutivo con la L. 12 giugno 1984, n. 244 (Ratifica ed esecuzione del protocollo di modifica della convenzione Internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come emendata dal protocollo del 23 febbraio 1968, aperto alla firma a Bruxelles il 21 dicembre 1979), in vigore in Italia dal 22 novembre 1985, prevede all'art. I lett. d) che «*'Navire' signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises per mer*»; la Convenzione di New York dell'11 dicembre 2008 sui contratti di trasporto internazionale di cose interamente o parzialmente marittimo (cosiddette

Regole di Rotterdam) dispone all'art. 1, paragrafo 25: «*“Ship” means any vessel used to carry goods by sea*»; la Convenzione di Londra del 2 novembre 1973, resa esecutiva con la L. 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973), modificata dai Protocolli del 17 febbraio 1978, reso esecutivo con la L. 4 giugno 1982, n. 438 (Adesione ai protocolli relativi alle convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione) e del 26 settembre 1997, reso esecutivo con L. 6 Febbraio 2006, n. 57 (Adesione al Protocollo del 1997 di emendamento della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978, con Allegato VI ed Appendici, fatto a Londra il 26 settembre 1997), nonché da interventi adottati in sede IMO (Convenzione MARPOL), dispone all'art. 2: «*“Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersible, floating craft and fixed or floating platform*»; la Convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969 sulla responsabilità civile per danni da inquinamento di idrocarburi (Convenzione CLC), resa esecutiva, insieme alla Convenzione di Bruxelles del 18 dicembre 1971 sull'istituzione di un Fondo internazionale per il risarcimento di danni da inquinamento di idrocarburi (Convenzione *Fund*), con L. 6 aprile 1977, n. 185 (Ratifica delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, con allegato, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969, e adesione alla convenzione istitutiva di un Fondo Internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971, e loro esecuzione). Le due Convenzioni sono state considerate «*sister conventions*», in quanto «*intended as whole to cover the entire field of liability for oil pollution damage and as such intricately linked to one another*» (L.A.W. HUNTER, *The Proposed International Compensation Fund for Oil Pollution Damage*, 4 *JMLC* 117 (1972-1973), 119. Sia la Convenzione CLC che la Convenzione *Fund* sono state emendate in più occasioni con i Protocolli di Londra del 1976, 1984, 1992, 2000. Delle due, solo la Convenzione CLC riporta una definizione di nave («*“Ship” means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard*»), mentre la Convenzione *Fund*, rinvia alla definizione data dalla prima. La definizione della Convenzione CLC è stata fonte di discussioni in relazione alle *floating storage and offloading units* (cosiddette FSOs), inducendo l'International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC) a richiedere il parere legale A. VAUGHAN LOWE, consultabile nella documentazione IOPC/OCT11/4/4, Annex 1, presso <https://core.ac.uk/download/pdf/82971023.pdf> (ultimo accesso 2 aprile 2022). Le difficoltà derivanti dalle definizioni di nave che ricorrono alla nozione di *sea-going vessel* furono evidenziate nel risalente caso *Salt Union v. Wood*, [1893] 1 QB 370 da Lord Coleridge: «*I cannot conceive anything more likely to lead to confusion and difficulty than if we were to give a construction to the word “sea-going,” which would involve the magistrates entertaining a variety of considerations - such as whether the ship might go to sea, or might be sent to sea, or was capable of going to sea - and would involve their deciding whether those conditions precedent to the exercise of their jurisdiction were made out*». Altre Convenzioni definiscono singole fattispecie di unità (ad esempio, *passenger ship*, *cargo ship*, *tanker*, ecc.), senza prevedere una definizione generale di nave. Tra queste, la Convenzione di Londra del 1° novembre 1974, resa esecutiva con la L. 23 maggio 1980, n. 313 (Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione), modificata con i Protocolli del 17 febbraio 1978, resi esecutivi con la L. 4 giugno 1982, n. 438 (Adesione ai protocolli relativi alle convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione) e dell'11 novembre 1988, reso esecutivo con L. 5 ottobre 1991, n. 343 (Ratifica ed esecuzione del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottato dalla Conferenza internazionale sul sistema armonizzato di visite e rilascio certificati, Londra 11 novembre 1988) e integrata dall'Accordo di Stoccolma del 28 febbraio 1996, nonché dai numerosi provvedimenti adottati in sede IMO, su cui si veda *infra* (Convenzione SOLAS), la cui definizione più di carattere generale è dettata dalla Regola 2

Nell'ordinamento italiano, tali nozioni non trovano una menzione espressa. L'art. 136 c.nav. prevede infatti: «Per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo». Si ritiene tuttavia che la disposizione in questione presupponga nel concetto di *costruzione destinata al trasporto per acqua* gli elementi oggettivi della galleggiabilità e dell'attitudine alla navigazione: in difetto di tali elementi, la destinazione della nave a qualsivoglia specie di navigazione risulterebbe preclusa ⁽²⁰⁾.

Un primo ordine di qualità della nave sembra allora rinvenibile in tutte quelle caratteristiche tecnico-costruttive che realizzano gli elementi di fatto della galleggiabilità e dell'attitudine a navigare, impressi dall'uomo nei materiali lavorati per la realizzazione di una costruzione che possa spostarsi sull'acqua ⁽²¹⁾.

Gli elementi in questione possono essere riscontrati successivamente al varo e la loro sussistenza è determinante per individuare il regime applicabile al bene in quanto consentono di qualificare una costruzione come nave ⁽²²⁾.

Tuttavia, una costruzione che sia galleggiante e in grado di spostarsi nell'acqua non è sol per questo idonea a compiere qualunque tipologia di navigazione.

Il diritto della navigazione non si limita quindi a considerare gli elementi necessari ad individuare il bene nave, ma si preoccupa anche di determinare le qualità che questa deve avere quando intraprende la navigazione.

Con riferimento a tali qualità viene in rilievo il concetto – fondamentale in materia – di navigabilità ⁽²³⁾.

del Capitolo V, dove si afferma che «*For the pupose of this chapter [...] 'All ships' means any ship, vessel or craft, irrespective of type and purpose*». Similmente, la Convenzione di Londra del 5 aprile 1966, resa esecutiva con D.P.R. 8 aprile 1968, n. 777 (Esecuzione della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, adottata a Londra il 5 aprile 1966), modificata dal Protocollo dell'11 novembre 1988, reso esecutivo con D.P.R. 28 settembre 1990, n. 371 (Regolamento recante esecuzione del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulle linee di carico, con allegati, fatto a Londra l'11 novembre 1988), nonché dai successivi interventi in sede IMO (Convenzione LL), si limita a riportare le definizioni di nozioni quali *fishing vessel*, *new ship* ed *existing ship*, senza precisare il significato dei termini *vessel* o *ship*.

⁽²⁰⁾ D. GAETA, *Nave (dir. nav.)*, in *Enc. Dir.* XXVII/1977 603. Nello stesso senso A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 264; M. MUSI, *La nozione di nave*, cit. 33. *Contra* S. BONDUÀ, *Nave in costruzione e abbandono*, in *Riv. dir. nav.* 1943-1948, I, 207, 208.

⁽²¹⁾ Cfr. G. RIGHETTI, *Nave*, in *Noviss. Dig. It.*, XI/1965, 85; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, Milano, 1987, 927; M. LOPEZ DE GONZALO, *Nave*, in *Enc. giur. (Approfondimenti Enciclopedici del Diritto on-line)* 2012, accessibile al sito [https://www.treccani.it/enciclopedia/nave_\(Diritto-on-line\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/nave_(Diritto-on-line)/) (ultimo accesso 16 novembre 2021). Per C. SEVERONI, *Nave*, in *Dizionari del diritto privato, Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 253 il legislatore non ha specificato le caratteristiche che la costruzione deve possedere per poter essere considerata nave. Cfr. M. GRIGOLI, *La nave nella giurisprudenza*, Padova, 1986, 1, il quale considera «non immune da censure» il testo recepito dall'art. 136 c.nav. per l'individuazione dei dati di qualificazione della fattispecie «nave».

⁽²²⁾ Cass. 1° giugno 1995 n. 6134, in *Giust. civ.* 1996, I, 157, con nota adesiva di M. GRIGOLI, *Sui tratti discretivi fra nave e relitto di nave*, 159, ha affermato che l'attitudine a navigare non può essere desunta dal solo galleggiamento della costruzione. Nello stesso senso, prima dell'entrata in vigore del codice della navigazione, Cass. 1° febbraio 1913, in *Foro it.* 1913, I, 273.

⁽²³⁾ Il rapporto tra navigabilità e attitudine alla navigazione non è considerato in modo univoco. Ci si sente di aderire all'orientamento secondo cui occorre tenere distinti i concetti di attitudine alla navigazione e navigabilità, considerando l'attitudine alla navigazione un elemento essenziale della nave e la navigabilità una semplice qualità della medesima (D. GAETA, *Riparazione della nave e prevenzione degli infortuni sul lavoro. Precisione sui concetti di nave e navigabilità*, in *Riv. dir. nav.* 1962, II, 189, 198, nota a Cass. 9 febbraio 1962 n. 319, criticata dall'autore nella parte in cui definisce la nave come «qualsiasi costruzione capace di muoversi

Con il termine navigabilità ci si riferisce all'insieme delle qualità che rendono la nave idonea a intraprendere la navigazione. Tale idoneità sembra tuttavia declinarsi diversamente secondo il contesto in cui viene valutata, ossia, secondo lo standard richiesto nei rapporti tra privati, o secondo uno standard positivamente dettato dalla normativa ⁽²⁴⁾.

2.2. Navigabilità nei rapporti privatistici e classificazione

In un'economia meno complessa di quella degli odierni traffici marittimi e, invero, assai semplice se a questa paragonata, l'idoneità della nave in relazione ad una determinata spedizione potrebbe costituire una vicenda che si esaurisce negli interessi del suo armatore: se questi impiega in prima persona la nave per il trasporto di merce propria senza assicurare né la prima né la seconda, egli patisce gli eventuali svantaggi derivanti dall'impiego di una nave non idonea allo scopo. In altri termini, il soggetto che ha il controllo sulle qualità della nave è colui che risente delle conseguenze di eventuali carenze che questa dovesse presentare. Da tale coincidenza di fattori sull'armatore deriverebbe una situazione per cui rimarrebbero nella sua sfera tanto l'interesse quanto la possibilità pratica di valutare e far sì che la nave possieda tutte le qualità che la rendano idonea ad affrontare

in condizioni di sicurezza nel proprio ambiente naturale, per forza di propulsione propria, soggiacente alla direzione dell'uomo», con cui secondo lo stesso è fatta confusione tra attitudine a navigare e navigabilità, considerate dall'autore rispettivamente elemento essenziale e semplice qualità della nave). Rilevano altresì la necessità di distinguere l'attitudine alla navigazione dalla navigabilità G. RIGHETTI, *Nave*, cit. 84; M. LOPEZ DE GONZALO, *Nave*, cit.; M. CARRETTA, *La nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano 2007, 299, 327; in giurisprudenza, Cass. 1° giugno 1995 n. 6134, cit. 159. Similmente, G. LEFEBVRE, *L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance*, in *Cahiers de droit*, vol. 31, n° 1, 1990, 81, 84, osserva che la nozione di *navigabilité* «*dépasse le simple concept de flottabilité*». A tale orientamento se ne contrappone un altro che vede i due concetti come pressoché sovrapponibili. In particolare, si riferisce alla navigabilità come elemento essenziale della fattispecie nave Cass. 31 ottobre 1956 n. 4096, in *Riv. dir. nav.* 1957, II, 248, 259, con nota adesiva di R. ALBANO, *Sui concetti di nave e di navigabilità*, 254, secondo il quale «anche se la definizione della nave, contenuta nell'art. 136, primo comma cod. nav., si impernia fondamentalmente sull'elemento della destinazione, non è a dubitare che tale elemento abbia come suo necessario presupposto un altro elemento e precisamente la navigabilità, intesa come attitudine e idoneità fisica della nave ad un determinato impiego: attitudine che deriva, a sua volta, dal possesso di particolari requisiti richiesti dalla legge per la sicurezza della navigazione». Per G. RIPERT, *Droit maritime*, cit. 276, «*La navigabilité de l'engin flottant est un caractère indispensable. Elle détermine le commencement et la fin de la personnalité du navire*». *Contra* G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 148, 149 (nota 1), il quale esclude che la definizione di nave, oltre all'elemento della «destinazione al trasporto» abbia come necessario presupposto la navigabilità, intesa come attitudine e idoneità fisica della nave ad un determinato impiego.

⁽²⁴⁾ Cfr. F. SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte marítimo de mercancías: Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Cizur Menor, 2010, 324. Similmente, G. RICCARDELLI, *Navigabilità della nave all'inizio del viaggio e dottrina degli stages*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 224, 227: «Nessuno dubita che la idoneità viene richiesta non solo in relazione alla destinazione in concreto ad un determinato impiego (idoneità tecnica specifica), come richiede per ogni nave che imprende la navigazione l'art. 164 cod. nav. (norma intesa a salvaguardare il principio fondamentale che informa il regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare), ma anche con riguardo ad ogni singolo contratto di trasporto, in considerazione del percorso da compiere, delle condizioni atmosferiche e della natura del carico (e che quindi gli obblighi del vettore sussistono ogni qual volta abbia inizio un nuovo trasporto, indipendentemente dalla provenienza della nave, in parte carica, da altro porto. Gli obblighi riguardano infatti il vettore e non l'armatore e vanno riferiti ad ogni autonoma prestazione di trasporto non solo di carico parziale».

le probabili circostanze del viaggio che intende intraprendere, vale a dire che essa sia navigabile (in inglese *seaworthy*) ⁽²⁵⁾.

L'interesse affinché la nave sia navigabile smette di essere prerogativa esclusiva dell'armatore già quando altre persone viaggiano a bordo della sua nave. Tali persone (passeggeri o equipaggio), infatti, rischiano che la propria incolumità sia pregiudicata, o la loro attività lavorativa impedita, dall'inidoneità della nave a compiere il viaggio. Il numero dei soggetti interessati alla navigabilità si arricchisce quando sulla nave viaggia merce altrui (interessati al carico) o il viaggio sia eseguito nell'interesse altrui (noleggiatori). Sotto il primo profilo, una nave priva di determinate qualità potrebbe infatti danneggiare la merce o comportarne la perdita in danno all'interessato al carico. Per quanto attiene al viaggio nell'interesse altrui, il suo completamento potrebbe essere precluso o ritardato se la nave risultasse innavigabile. L'idoneità della nave al compimento dei viaggi in cui è impiegata è poi fondamentale allorché un terzo assicuri i rischi della navigazione poiché incide in maniera determinante sull'entità del rischio.

Questa breve disamina degli interessi che sorgono attorno alle qualità della nave appare sufficiente a suggerire come, nella realtà moderna del settore marittimo, caratterizzata da un elevato grado di complessità, la navigabilità assuma rilievo in una molteplicità di operazioni ⁽²⁶⁾.

Per quanto attiene ai rapporti tra privati, tale istanza è anzitutto presa in considerazione dalla legge e dai contratti ponendo a carico delle parti obblighi di mettere o mantenere la nave in stato di navigabilità (in *common law*, ci si riferisce a tale obbligo come *undertaking of seaworthiness*) ⁽²⁷⁾. Con

⁽²⁵⁾ Cfr. il *legal test of seaworthiness* spesso richiamato in *common law* e formulato da Mr Justice Channell in *McFadden v. Blue Star Line*, [1905] 1 K.B. 697, 703, «*A vessel must have that degree of fitness which an ordinary careful and prudent owner would require his vessel to have at the commencement of her voyage having regard to all the probable circumstances of it. To that extent the ship-owner, as we have seen, undertakes absolutely that she is fit, and ignorance is no excuse. If the defect existed, the question to be put is, would a prudent owner have required that it should be made good before sending his ship to sea had he known of it? If he would, the ship was not seaworthy within the meaning of the undertaking*».

⁽²⁶⁾ H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, 19 *Tul. Mar. L. J.* 1 (1994-1995), 3; F. FRANCHINA, *The Seaworthiness: an old warranty for a new duty*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2017, 73.

⁽²⁷⁾ In relazione al trasporto, la Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico, prevede all'art. III(1) lett. a) che il vettore impieghi «*una diligence raisonnable pour [...] mettre le navire en état de navigabilité*». Il *common law* pone a carico dello *ship owner* l'assunzione di un *implied undertaking* relativo allo stato di navigabilità della nave ogniqualvolta questi contragga l'obbligo di trasportare dei beni su una nave. Cfr. T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, London, 19th ed. (by A.A. Mocatta) 1984, 83. Negli ordinamenti interni di Regno Unito e Stati Uniti, in relazione al trasporto marittimo di merci, trovano comunque applicazione rispettivamente il *UK Carriage of Goods by Sea Act 1936* e il *US Carriage of Goods by Sea Act 1936*, i quali riproducono le norme internazionali sopra citate. Similmente, il codice della navigazione, con l'art. 421, «riproduce quasi letteralmente l'art. 3 § 1 della Convenzione che disciplina le obbligazioni del vettore relative alla nave», così F. BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 37. Ritengono applicabile per analogia l'art. 421 c.nav. al trasporto marittimo di persone S. ZUNARELLI-A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto di persone*, cit. 117. Lo stesso codice pone obblighi relativi allo stato di navigabilità della nave a carico del locatore di nave (art. 379) e del noleggiante (art. 386). Per quanto attiene al rapporto di arruolamento, un' *implied obligation* di utilizzare tutti mezzi ragionevoli per far sì che la nave sia navigabile è posta a carico dello *ship owner* dal *UK Merchant Shipping Act 1995* (art. 42). Il codice della navigazione prevede che l'innavigabilità assoluta e l'innavigabilità per un periodo superiore a sessanta giorni siano cause di risoluzione del contratto di arruolamento (art. 434). Con riferimento al contratto di assicurazione, il *Marine Insurance Act 1906* prevede un *implied warranty* relativo alla navigabilità della nave nelle polizze a viaggio (art. 39). Il codice della navigazione si riferisce alla inabilità assoluta alla navigazione della nave e alla sua innavigabilità nell'individuare i presupposti per l'abbandono agli assicuratori della nave (art. 540) e delle merci (art. 541).

riguardo a tali obblighi, un contributo assai importante è dato dal *common law* con la cosiddetta *doctrine of seaworthiness*, all'interno del cui ambito confluisce una sterminata e continuamente alimentata casistica che non è questa la sede per ripercorrere ⁽²⁸⁾. Basti qui considerare che, sebbene il contenuto degli obblighi legati alla navigabilità della nave sia piuttosto vario ⁽²⁹⁾ e risenta tra le altre cose del tipo di contratto in cui è inserito ⁽³⁰⁾, essi risultano generalmente gravare sulla parte

⁽²⁸⁾ Infatti, la da più parti richiamata relatività del concetto di *seaworthiness* fa sì che il suo contenuto debba essere valutato in relazione a più fattori. In tal senso T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, cit. 82; ZHANG-E. PHILLIPS, *Safety First: Reconstructing the Concept of Seaworthiness under the Maritime Labour Convention 2006*, 67 *Marine Policy* 54 (2016); F. FRANCHINA, *The Seaworthiness*, cit. 74. Ritengono che significato e scopo della *doctrine of seaworthiness* possano essere intesi nello stesso senso sia nel contesto dei contratti di trasporto che in quello dell'assicurazione marittima L. KAN SO-P. SOOKSRIPAISARNKIT, *Seaworthiness and Autonomous Ships: Legal Implications in the 21st Century*, 35 *Austl. & N.Z. Mar. L.J.* 21 (2021). Una rassegna esemplificativa di difetti della nave che hanno condotto a un giudizio di *unseaworthiness* della stessa è riportato da N.R. FOSTER, *The Seaworthiness Trilogy: Carriage of Goods, Insurance, and Personal Injury*, 40 *Santa Clara L. Rev.* 473 (1999-2000), 481, secondo cui «*There are many breach of warranty of seaworthiness cases that consider what constitutes a "seaworthy condition". For example, courts have found vessels unseaworthy based on the following types of "defects": slippery decks, a heavy load; a defective hull; defective or damaged equipment or appliances (e.g., engines, generators, pumps, pipes); failure of navigational equipment (but not failure to maintain radar); obstructions on deck; defective hatches; and the possibility of arrest*». Cfr. G. LEFEBVRE, *L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance*, cit. 85 e ss. Evidenza come la «*seaworthiness [...] permeates the whole law of admiralty to such an extent that any serious student of maritime law must come to grips with its applications and intricacies*» G.H. CHAMLEE, *The Absolute Warranty of Seaworthiness: A History and Comparative Study*, 24 *Mercer L. Rev.* 519 (1973). Tra i diversi ambiti in cui viene in rilievo la nozione di *seaworthiness* vi è, negli Stati Uniti, quello degli infortuni di marittimi, dove, secondo F.L. TETREAU, *Seamen Seaworthiness and the Rights of Harbor Workers*, 39 *Cornell L. Q.* 381 (1953-1954), 387 «*virtually every recent case involving mariner's injuries, and even those resulting from the assault of a fellow crew member, mentions the term "seaworthiness" and is decided on the court's determination whether, in the particular case, the vessel was "unseaworthy."*». Per quanto attiene l'*undertaking of seaworthiness* nelle polizze assicurative, l'analisi di C.B. ANDERSON, *The Evolution of the Implied Warranty of Seaworthiness in Comparative Perspective*, 17 *JMLC* 1 (1986) 3, ne individua le differenze tra polizze a viaggio e polizze a tempo, confrontando la legge inglese con quella nordamericana.

⁽²⁹⁾ T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, cit. 83. Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 2010, 272-273, il quale, considerando che «nell'obbligo di apprestamento della nave in condizioni di navigabilità, devono comprendersi non solo il compimento di tutti quegli atti che sono necessari per la corretta esecuzione del viaggio, ma anche di tutti quelli che riguardano "la regolare conservazione del carico durante la navigazione" in funzione delle sue specifiche caratteristiche» conclude che sia «evidente, pertanto, come le prestazioni dovute dal vettore non siano "tipizzabili" e/o "predeterminabili in astratto", dovendo essere, invece, valutate caso per caso ed in funzione delle specifiche caratteristiche delle esigenze proprie della situazione concreta».

⁽³⁰⁾ P. ZHANG-E. PHILLIPS, *Safety First: Reconstructing the Concept of Seaworthiness under the Maritime Labour Convention 2006*, cit. 54; B.S. SHAH, *Seaworthiness*, cit. 102.

che si trova nella posizione di conoscere le qualità della nave, di verificarne le condizioni nel tempo ⁽³¹⁾ e di intervenire di conseguenza ⁽³²⁾.

La violazione di tali obblighi consente al creditore, interessato alla navigabilità, ma privo del controllo della nave, di attivare i rimedi messi a disposizione dall'ordinamento, tra cui quello fondamentale di ottenere il risarcimento dei danni sofferti a causa dell'innavigabilità ⁽³³⁾. La tutela risarcitoria,

⁽³¹⁾ Il *common law* ha elaborato la cosiddetta *doctrine of stages*, in virtù della quale la navigabilità della nave dovrebbe essere riferita ad ogni fase o tappa in cui poteva frazionarsi il viaggio (*Thin v. Richards*, [1892] 2 QB 141 (C.A.); *The Vortigen*, [1899] Prob. 140 (C.A.)). Cfr. B.S. SHAH, *Seaworthiness*, cit. 106 e ss. La Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico, nel prevedere all'art. III, che gli obblighi del vettore relativi alla navigabilità debbano essere adempiuti «*avant et au début du voyage*» è stata considerata rifiutare la dottrina degli *stages* (*The Makedonia* [1962] 1 Lloyd's Rep. 316). Cfr. G. RICCARDELLI, *Navigabilità della nave all'inizio del viaggio e dottrina degli stages*, cit. 229; F. BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit. 44; S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit. 307. Cass. 20 marzo 1959 n. 883, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 299 ha ritenuto che l'art. 421 c.nav. richieda l'idoneità della nave con riferimento ai singoli contratti di trasporto. Rilevano che «Se non si può disconoscere che la giurisprudenza, valorizzando il dato letterale della norma, appare prevalentemente orientata nel senso contrario, si deve ricordare che sia nel quadro normativo della Convenzione di Amburgo del 1978 [art. 5, Regole di Amburgo] che in quello delle Regole di Rotterdam [art 16, § 1, Regole di Rotterdam], l'obbligo del vettore connesso alla garanzia della navigabilità della nave è configurato come un obbligo che permane per tutta la durata del viaggio» S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit. 381. Cfr. D.A. LAURENCE DEFOSSEZ, *Seaworthiness: The Adequacy of the Rotterdam Rules Approach*, 28 *U.S.F. Mar. L.J.* 237 (2015-2016), 244 e ss. Il tempo in cui il vettore deve esercitare una ragionevole diligenza nel mettere la nave in stato di navigabilità ai sensi della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico venne in rilievo nella vicenda della nave *Tern*. La decisione resa in Lodo arb. 13 aprile 1988, in *Dir. mar.* 1989, 539, nella cui motivazione era stata affermata la non configurabilità di un «obbligo di intervento del vettore durante il viaggio per assicurare la navigabilità della nave eventualmente compromessa per un avvenimento verificatosi nel corso del viaggio» in quanto «stravolgerebbe la funzione della norma [Art. IV-I] e si trasformerebbe un obbligo che deve essere assolto in un determinato momento temporale in un obbligo continuativo», fu riformata da App. Genova 17 novembre 1990, in *Dir. mar.* 1991, 1027, la quale individuò un «obbligo di eseguire con diligenza il trasporto», il quale secondo la Corte non potrebbe «che riguardare l'uso dell'ordinaria diligenza [...] nel mantenimento della navigabilità della nave durante il viaggio» (riferendosi all'orientamento, ritenuto minoritario nella nota redazionale, di cui fu espressione Cass. 22 luglio 1965 n. 1714, in *Foro. it.* 1965, I, 1888, a sua volta richiamata anche da App. Genova 26 novembre 1969, in *Dir. mar.* 1970, 148). La sentenza d'appello fu cassata da Cass. 28 ottobre 1994 n. 8922, in *Dir. mar.* 1996, 353. In sede di rinvio App. Genova 5 giugno 2000, in *Dir. mar.* 2001, 1120, affermò comunque la continuità dell'obbligo di mettere la nave in stato di navigabilità, seppur su presupposti diversi (in particolare, ritenendo che la previsione di una clausola del *charterparty* che impone l'obbligo continuativo di navigabilità – la cosiddetta *maintenance clause*, su cui si veda *infra* 5.2 – renda continuativo l'obbligo iniziale di navigabilità previsto dalla normativa.

⁽³²⁾ In *common law* si ritiene che l'*undertaking of seaworthiness* «*arises not from the shipowner position as a common carrier, but from his acting as a shipowner*». Così T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, cit. 82.

⁽³³⁾ Cfr. R.K. FOLEY, *A Survey of the Maritime Doctrine of Seaworthiness*, 46 *Or. L. Rev.* 369 (1996-1967): «*Seaworthiness is a concept utilized to attach liability to shipowners for certain consequences*». A tal riguardo, si osserva che già l'*Ordonnance de Louis XIV* del 1681 dava diritto al *Marchand* che provasse che la nave fosse *incapable de naviger* al momento dell'inizio del viaggio di essere risarcito del danno derivatogli dal fatto che la nave fosse costretta in corso di viaggio a fermarsi per essere riparata: «*Si toutesfois le Marchand prouvoit que lorsque le Vaisseau a fait voile, il étoit incapable de naviger, le Maître perdra son fret, & répondra des dommages & intérêts du Merchant*» (art. XII del Titolo III, libro terzo). Cfr. R.J. VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'aout 1681*, Paris, 1776, 54, ripreso anche da C. ABBOTT, *Treatise of*

tuttavia, presuppone il fatto che un danno si sia già verificato ⁽³⁴⁾ e la dimostrazione del fatto dell'in-navigabilità, la quale può essere anche assai difficile visto che, come è stato efficacemente espresso, «*the evidence of unseaworthiness quite frequently rests at the bottom of the sea*» ⁽³⁵⁾.

Pertanto, un operatore avverso al rischio, o che di una ragionata assunzione dei rischi fa il proprio mestiere (si pensi agli assicuratori), non trova nella promessa che la nave sia navigabile un elemento sufficiente ad orientare le proprie scelte: prima ancora di entrare in un contratto, egli ha bisogno di informazioni relative alle qualità della nave ed è consapevole che il suo interlocutore, pur essendo colui che in principio è depositario di tali informazioni in quanto ha il controllo della nave, non sarà neutrale, essendo la sua controparte nella negoziazione.

Come può tale operatore ottenere informazioni in merito alla navigabilità della nave? La risposta piuttosto ovvia è che egli può verificare personalmente le qualità della nave attraverso una visita da cui ricavare quanto necessario alle proprie opportune valutazioni.

Tuttavia, capire se una nave sia navigabile può essere un processo assai oneroso e difficile da condurre occasionalmente per chi non esercita in concreto e in modo continuato un controllo su di essa. Le navi sono diventate nel tempo oggetti sempre più complessi e il compimento di valutazioni su di esse richiede anzitutto competenze tecniche molto elevate e quindi, normalmente, l'intervento di periti da retribuire per la loro attività. Oltre alle competenze, sono necessari dati relativi alla nave, con riferimento alla sua progettazione, costruzione nonché agli eventuali interventi di manutenzione e riparazione eventualmente eseguiti sulla stessa. Infine, la nave deve essere ispezionata, cosa che, a seconda delle sue dimensioni, può richiedere diversi giorni. Pertanto, anche avendo libero accesso alla nave e ai suoi dati, la relativa elaborazione e l'attività ispettiva sono dispendiose sia in termini di tempo che di denaro e tengono la nave ferma a lungo, con conseguenti perdite di ricavi per l'armatore ⁽³⁶⁾. Indagini di questo tipo condotte da ciascun operatore interessato alla navigabilità di una nave ne ridurrebbero sensibilmente i periodi in cui questa sarebbe pronta per essere impiegata.

Il sistema di classificazione delle navi, come si vedrà più avanti, nasce proprio per fronteggiare l'asimmetria informativa tra armatore e assicuratori dello scafo e si è esteso fino a servire anche gli altri soggetti che, come si è visto sopra, hanno interesse alla navigabilità della nave ⁽³⁷⁾.

Con la classificazione, i privati si affidano alle verifiche di soggetti – i registri di classificazione – specializzati e terzi rispetto alle contrattazioni di cui è oggetto la nave, evitando così di compiere ciascuno individualmente e volta per volta accertamenti (o quanto meno taluni accertamenti) dello stato delle navi ⁽³⁸⁾. Le società di classificazione ne seguono le diverse fasi della vita utile ed

the Law relative to Merchant Ships and Seamen in four parts, London, 5th ed. (by J.H. Abbott) 1827, 258 e G.H. CHAMLEE, *The Absolute Warranty of Seaworthiness*, cit. 522.

⁽³⁴⁾ Cfr. le parole di Viscount Simonds in *Overseas Tankship (UK) Ltd. V. Morts Dock & Engineering Company Ltd*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 1, 9: «*there can be no liability until the damage has been done*».

⁽³⁵⁾ M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 85.

⁽³⁶⁾ Cfr. M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 85.

⁽³⁷⁾ Cfr. l'analisi economica delle funzioni della classificazione di F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 151, secondo cui «*classification societies can be described as information intermediaries for shipping markets*». Cfr. J. DE BRUYNE, *A Conceptual and Comparative Analysis of the Obligations of Third-Party Certifiers*, 44 *Ohio N.U. L. Rev.* 203 (2019), 204

⁽³⁸⁾ Invero, nei formulari di *charterparty*, sono previste ispezioni all'inizio e alla fine del periodo di impiego della nave (cosiddette *on-off hire surveys*), in cui entrambe le parti partecipano per il tramite di un proprio perito (cfr. le clausole 5 del NYPE 2015 e 7 del BARECON 2017). Tuttavia, sembra potersi escludere che tali ispezioni siano volte all'accertamento dello stato di navigabilità, essendo piuttosto finalizzate al rilievo in contraddittorio delle condizioni della nave in due momenti diversi per poter verificare che al termine del contratto la nave sia nelle condizioni in cui era all'inizio salva la normale usura (cfr. la clausola 10 del

effettuano ispezioni a intervalli periodici prestabiliti, nonché su segnalazione di particolari avvenimenti (non, quindi, in relazione al singolo viaggio o contratto). I vari operatori possono così attingere ai risultati dell'attività degli enti di classificazione e decidere rapidamente se vale la pena entrare in un contratto per le prestazioni di una certa nave ⁽³⁹⁾.

Premesso che la relazione tra navigabilità e classificazione incide sui profili di responsabilità dei registri e pertanto sarà affrontato più compiutamente nella parte seconda della presente trattazione ⁽⁴⁰⁾, appare opportuno sin da ora sgombrare il campo da potenziali ambiguità. Sebbene la classificazione sia uno strumento utile a quegli stessi soggetti che sono interessati alla navigabilità della nave e sia considerata «*strong indicia of seaworthiness*» ⁽⁴¹⁾, il fatto che una nave sottoposta alle verifiche di un ente sia classificata non costituisce garanzia di navigabilità della stessa ⁽⁴²⁾. Ciò è peraltro accuratamente ribadito dalle società di classificazione nelle proprie condizioni generali di contratto ⁽⁴³⁾.

BARECON 2017) o le quantità di carburante residue. La necessità di accertare le qualità delle navi per le diverse categorie di operatori ha condotto a diverse iniziative (perlopiù in periodi in cui la fiducia nell'attività degli enti di classificazione è entrata in crisi) di P&I Club, assicuratori, *charterer* (specialmente compagnie petrolifere) e istituti di credito, sulle quali cfr. P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea: Back to Basics to Prepare for the Future*, in 18 *Marine Policy* 363 (1994), 371 e ss.

⁽³⁹⁾ Secondo A.M. ANTAPASSIS, *Liability of Classification Societies*, cit. 4, così facendo gli enti di classificazione vanno incontro a due esigenze fondamentali del commercio, velocità e sicurezza.

⁽⁴⁰⁾ si veda *infra* il paragrafo § 9.

⁽⁴¹⁾ Così M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 83. Similmente, N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg, 2007, 57 ritiene che «*The fact that a vessel has a valid classification certificate gives only a first indication that the vessel is seaworthy [...] By contrast, if a vessel is surveyed by a classification society, but not considered fit enough to be classed, it is evident that it has to be considered unseaworthy*». Cfr. V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 423, secondo cui le visite cui è sottoposta ogni nave classificata sono svolte «ai fini di un giudizio generale di navigabilità», precisando tuttavia che «la mancanza della classificazione non costituisce presunzione di innavigabilità né, correlativamente, il rilascio del certificato equivale, di per sé, ad adempimento dell'obbligo di navigabilità che incombe sull'armatore». Per S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit. 273, il fatto che i certificati dei registri non abbiano che valore di «elementi presuntivi della diligenza del vettore» è espressione dell'impossibilità di predeterminare i comportamenti dovuti dal vettore per mettere la nave in stato di navigabilità ai sensi della normativa internazionale uniforme. Mettono inoltre in relazione la classificazione alla navigabilità H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 3 e A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 282.

⁽⁴²⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 7; D. MICALFEE, *A Legal Analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies*, cit. 224; F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 255-256; BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies: A Comparative Perspective*, Berlin-Heidelberg, 2005, 6; B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, 19 *U.S.F. Mar. L.J.* 183 (2006-2007), 196; J. DE BRUYNE, *A Conceptual and Comparative Analysis of the Obligations of Third-Party Certifiers*, cit. 223; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 35. Cfr. però F. BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit. 42, secondo il quale «La navigabilità della nave deve infatti essere assicurata in base al programma di visite della società di classificazione al fine del mantenimento della classe».

⁽⁴³⁾ Cfr. l'art. 3 delle *General Conditions of the Rules (RINA Rules for the Classification of Ships (1° luglio 2021))* §3.3 «*The classification of a ship, or the issuance of a certificate or other document connected with classification or certification and in general with the performance of Services by the Society shall have the validity conferred upon it by the Rules of the Society at the time of the assignment of class or issuance of the certificate; in no case shall it amount to a statement or warranty of seaworthiness, structural integrity, quality or*

Se la classificazione non garantisce che la nave sia navigabile, quali informazioni rende agli operatori? Il fatto che una nave sia classificata significa che essa, alla luce delle verifiche compiute dal registro, è risultata conforme agli standard descritti nei regolamenti elaborati dall'ente stesso ⁽⁴⁴⁾. Si tratta quindi di informazioni relative alle qualità della nave (che nel linguaggio comune, come si è detto, vengono spesso richiamate usando l'espressione *navigabilità*), ma non coincidono necessariamente con quelle qualità che la nave deve avere affinché il debitore degli obblighi di navigabilità possa essere considerato adempiente, né esse esauriscono quelle che, come si vedrà al paragrafo successivo, richiede l'ordinamento per ragioni di sicurezza.

Il sistema di classificazione sembra utile proprio in quanto, pur lasciando il giudizio sulla navigabilità in capo al soggetto che ha il controllo della nave e che pertanto è individuato come responsabile dell'innavigabilità in relazione agli obblighi assunti, consente agli operatori di agire sulla base di un surrogato della nozione di navigabilità: la conformità della nave agli standard qualitativi prefissati dall'ente di classificazione nei propri regolamenti che trova espressione nella classe.

Fermi restando gli effetti dell'innavigabilità, l'operatore del settore marittimo può, senza sincerarsi personalmente e preventivamente delle concrete condizioni della nave, presumere che la nave risponda a certi standard (quelli fissati dai regolamenti dell'ente) e condurre la propria attività negoziale sulla base del fatto che essa è *in classe*, ossia che sia risultata conforme ai regolamenti del registro in cui è iscritta, ricavando da questo fatto informazioni sulle sue qualità.

Con riferimento al proposito di individuare le ragioni per cui le navi devono essere verificate da soggetti esperti, quanto sin qui detto, consente di dare una prima risposta. Le qualità della nave giocano un ruolo determinante in molti rapporti privati e normalmente devono essere verificate dalla parte del rapporto che ha il controllo della nave. Gli operatori che non hanno detto controllo necessitano – già a partire dalla fase anteriore alla costituzione del rapporto che coinvolge la nave – di informazioni relative alle sue qualità. Parte di tali informazioni sono ottenute attraverso le verifiche di cui si compone il sistema di classificazione, condotte da soggetti esperti e indipendenti quali le società di classificazione.

2.3. Navigabilità e sicurezza

Nel precedente paragrafo 2.2 si è visto che le qualità della nave rilevano nei rapporti tra gli operatori privati del settore marittimo, a tutela essenzialmente del loro interesse a proteggere i propri investimenti. Tali interessi di natura privatistica non esauriscono tuttavia il panorama degli interessi che attualmente ruotano attorno alla navigazione marittima.

fitness for a particular purpose or service of any Ship, structure, material, equipment or machinery inspected or tested by the Society» e §3.5 «The Rules, surveys and activities performed by the Society, reports, certificates and other documents issued by the Society are in no way intended to replace the duties and responsibilities of other parties including, without limitation, Governments, designers, ship builders, manufacturers, repairers, suppliers, contractors or sub-contractors, Owners, operators, charterers, underwriters, sellers or intended buyers of a Ship or other product or system surveyed. These documents and activities do not relieve such parties from any fulfilment, warranty, responsibility, duty or obligation (also of a contractual nature) expressed or implied or in any case incumbent on them, nor do they confer on such parties any right, claim or cause of action against the Society. With particular regard to the duties of the ship Owner, the Services undertaken by the Society do not relieve the Owner of his duty to ensure proper maintenance of the Ship and ensure seaworthiness at all times». Si veda inoltre IACS, *Classification Societies – what, why and how?* cit. 3. ⁽⁴⁴⁾ Sul punto, è abbastanza consolidata la giurisprudenza degli Stati Uniti, sulla quale si veda *infra* § 12.

Se in un passato non molto lontano le condizioni della nave erano considerate rilevanti unicamente per proteggere i beni dei mercanti e degli armatori e quindi incentrate sul carico ⁽⁴⁵⁾, oggi non si dubita dell'esigenza che la nave debba essere idonea a salvaguardare «il suo carico più pregiato», ossia la vita umana ⁽⁴⁶⁾. Nel tempo si è inoltre fatta avanti l'idea dell'esistenza di un «bene-ambiente» di cui «nessuno è titolare in via esclusiva, né lo Stato, né gli enti territoriali né i privati» ⁽⁴⁷⁾ per il quale le navi possono rappresentare una minaccia ⁽⁴⁸⁾.

In quest'ottica, l'armatore che intraprende la navigazione, anche quando non intrattiene rapporti privati in relazione alla spedizione, vede sommarsi al proprio interesse affinché la nave abbia le qualità necessarie a compiere il viaggio altri interessi superindividuali: dalla navigazione di una nave sprovvista di idonee qualità (ad esempio perché priva di sufficiente potenza per manovrare) può derivare un urto tra navi con il conseguente pericolo per la vita delle persone a bordo. Dall'urto, poi potrebbero derivare fuoriuscite di eventuali carichi inquinanti o del carburante utilizzato per la propulsione.

Attualmente, si ritiene quindi che attorno alla navigazione, accanto agli – se non al di sopra degli – interessi dei privati, vi siano interessi pubblici quali la salvaguardia della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento delle navi, spesso racchiusi all'interno della nozione più generale di sicurezza marittima ⁽⁴⁹⁾.

La tutela di questi interessi passa anche per la determinazione e implementazione di requisiti minimi di qualità delle navi e vi è quindi un'ampia produzione normativa che detta, tra le altre cose, una disciplina sulle qualità delle navi, individuando degli standard di sicurezza a cui la nave deve essere conforme per poter navigare ⁽⁵⁰⁾.

Anche con riferimento alle qualità della nave previste da tale normativa si ricorre all'espressione *navigabilità*. Nel nostro ordinamento, una disposizione chiave per quanto attiene ai requisiti di idoneità delle navi è rappresentata dall'art. 164 c.nav., il quale prevede, al primo comma: «La nave che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata». La norma prosegue rinviando a leggi e regolamenti dove

⁽⁴⁵⁾ G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Noviss. Dig. it.*, XVII/1967, 292; H. HORMANN, *Classification societies*, cit. 6.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, cit. 152.

⁽⁴⁷⁾ Così G. CANGELOSI, *L'ambiente nuova frontiera del diritto*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2010, 113, 116.

⁽⁴⁸⁾ F. ATTARD, *IMO's Contribution to International Law Regulating Maritime Security*, 45 *JMLC* 479 (2014), 491.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. W. D'ALESSIO, *I percorsi della sicurezza in mare: dalla salvaguardia della vita umana alla difesa dai rischi di terrorismo internazionale*, in *Studi in onore di Umberto Lanza*, III, Napoli, 2008, 1605, 1612 (nota 21): «Le stesse peculiarità del fatto tecnico della navigazione sono di per sé idonee ad attribuire connotazioni pubblicistiche alla relativa disciplina, finalizzata al perseguimento del fine superiore della sicurezza, da intendersi non già come diritto fondamentale del singolo individuo, bensì come interesse dello Stato a garantire l'incolumità collettiva». Cfr. M.L. CORBINO, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Dig. comm.* XIII/1996, 410 e G. CAMARDA, *La sicurezza nel diritto della navigazione: molteplicità di norme ed unicità di approccio sistematico*, in *Dir. trasp.* 2010, 261, 270; C. INGRATOCI, *Sicurezza e certificazione navale*, cit. 115.

⁽⁵⁰⁾ Con particolare riferimento alla protezione dell'ambiente marino, va osservato che, con l'accresciuta sensibilità alla tematica ambientale, standard relativi alle cosiddette prestazioni ambientali delle navi sono stati elaborati da diversi registri di classificazione e inseriti nei propri regolamenti, seppur come elementi ulteriori e non preclusivi dell'assegnazione della classe (cosiddette *additional class notations*, su cui si veda *infra* § 5.1). Si vedano ad esempio le notazioni di classe volontarie previste da RINA (CLEAN-SEA; CLEAN-AIR; GREEN PLUS, GREEN STAR ecc.) per le navi le cui caratteristiche o dotazioni consentono una riduzione dell'inquinamento (§6.8 (*Pollution prevention*), Parte A, Capitolo 1, Sezione 2, delle *RINA Rules for the Classification of Ships* (1° luglio 2021).

sono stabiliti «i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo la loro categoria e secondo la specie di navigazione cui sono adibite» ⁽⁵¹⁾.

L'ordinamento impone quindi il rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione (cui l'art. 164 rinvia) che individuano diverse categorie di navi e di navigazione, dettandone i corrispondenti requisiti. La navigabilità, nell'accezione di tale norma, è determinata dal «possesso dei requisiti richiesti da leggi e regolamenti, affinché la nave possa compiere in sicurezza la navigazione alla quale è destinata» ⁽⁵²⁾.

Tali provvedimenti cui rinvia la norma sono molteplici e sono spesso adottati in sede internazionale sulla base della ormai consolidata convinzione che il compito di garantire la sicurezza dei trasporti «presenta una dimensione che supera i confini degli Stati ed appare governabile solo con regole universali o regionali applicabili da tutti gli attori dell'attuale comunità internazionale – siano essi Stati, organizzazioni internazionali, società armatoriali, ecc. – che agiscono nel settore» ⁽⁵³⁾.

L'esigenza che ciascuno Stato adotti misure necessarie affinché sulle navi che battono la propria bandiera sia garantita la sicurezza della navigazione, infatti, trova espressione anzitutto nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (UNCLOS) ⁽⁵⁴⁾. Tra queste misure, l'art. 94 della Convenzione include quelle riferite a «*construction, equipment and seaworthiness of ships*» (comma 3, lett. a).

La medesima disposizione prevede che gli Stati, nell'adottare tali misure, si conformino alle regolamentazioni internazionali e a fare quanto necessario per assicurarne l'osservanza (comma 5).

In particolare, la principale fonte internazionale che, nell'intervenire sulla sicurezza della navigazione, detta requisiti delle navi e delle relative dotazioni, è la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS). Incide inoltre sui requisiti della nave e, seppur con

⁽⁵¹⁾ Si ritiene che l'art. 164 c.nav., attraverso l'espressione «secondo la loro categoria e secondo la specie di navigazione cui sono adibite», fornisca un concetto di navigabilità relativo. In tal senso D. GAETA, *Riparazione della nave e prevenzione degli infortuni sul lavoro. Precisazione sui concetti di nave e navigabilità*, cit. 199 e G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, cit. 149 (nota 1). Infatti, le condizioni di navigabilità fissate dalla normativa variano in funzione dell'impiego a cui è destinata. La nozione di navigabilità intesa come rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione appare quindi, sì, relativa, ma – confrontata con il concetto di navigabilità rilevante nei rapporti tra privati – risulta astratta: ogni nave rientra in una categoria ed è destinata ad una specie di navigazione e deve rispettarne i requisiti prestabiliti dalle norme sulla sicurezza della navigazione, che diventano così standard di navigabilità. La relatività della nozione di navigabilità di cui all'art. 164 c.nav. è altresì sostenuta da M. LOPEZ DE GONZALO, *Nave*, cit. e A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 282; G. RIGHETTI, *Nave*, cit. 84. Eccezion fatta per quest'ultimo autore, la navigabilità viene descritta in relazione alla sicurezza.

⁽⁵²⁾ A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 282. Per G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, cit. 150, l'art. 164 c.nav. è una norma delimitatoria degli obiettivi della disciplina generale, che tende a «inquadrare tutto il complesso delle disposizioni, rappresentando la serie panoramica degli oggetti delle diverse normazioni, unificate sotto il tema delle condizioni di navigabilità».

⁽⁵³⁾ A. DEL VECCHIO, *Tutela della safety e misure comunitarie per i trasporti marittimi*, in *Riv. dir. nav.* 2010, 125. Cfr. G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, cit. 172.

⁽⁵⁴⁾ Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982, integrata dall'Accordo di applicazione della sua parte XI, fatto a New York il 29 luglio 1994, entrambi resi esecutivi con la L. 2 dicembre 1994, n. 689 (Ratifica ed esecuzione della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dell'accordo di applicazione della parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994).

finalità diverse, sulla sicurezza della navigazione, la Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966, come modificata dal protocollo del 1988 e interventi successivi (LL) ⁽⁵⁵⁾.

Alla normativa delle Convenzioni internazionali in materia di sicurezza si affianca una normativa interna per le navi che non sono soggette alla disciplina internazionale ⁽⁵⁶⁾.

Per quanto attiene alla protezione dell'ambiente marino, anch'essa trova nella Convenzione UNCLOS una prima fonte ⁽⁵⁷⁾. L'art. 194 della Convenzione prevede l'impegno degli Stati nell'adozione tutte le misure coerenti con la stessa necessarie a prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marittimo. Tra queste, sono incluse le misure volte a minimizzare la «*pollution from vessels, in particular measures for preventing accidents and dealing with emergencies, [...] regulating the design, construction, equipment, operation and manning of vessels*» (comma 3, let. b). La Convenzione richiede agli Stati di agire attraverso le organizzazioni internazionali competenti per stabilire regole internazionali e standard volti a prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento marino proveniente dalle navi (art. 211, comma 1).

La principale fonte di tali regole è la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) ⁽⁵⁸⁾, le cui regole – a differenza di quelle contenute nelle Convenzioni SOLAS e LL ⁽⁵⁹⁾ – non si applicano esclusivamente alle navi impegnate in viaggi internazionali. Sul piano internazionale, quindi, la Convenzione UNCLOS, nel bilanciare la libertà del mare e, in particolare, la libertà della navigazione con le istanze di sicurezza della navigazione e di protezione dell'ambiente marino, fissa principi la cui implementazione è affidata, oltre che all'adozione di misure da parte degli Stati, ad ulteriori accordi internazionali e all'intervento di organizzazioni internazionali ⁽⁶⁰⁾. Per quanto attiene agli accordi internazionali, le Convenzioni SOLAS e MARPOL, entrambe in vigore in Italia, costituiscono fonti di primaria importanza nei rispettivi ambiti. Con riferimento alle organizzazioni internazionali, un ruolo fondamentale è affidato alla *International Maritime Organization* (IMO) ⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁵⁾ Per le altre convenzioni in materia di sicurezza marittima cfr. F. ATTARD, *IMO's Contribution to International Law Regulating Maritime Security*, cit. 489.

⁽⁵⁶⁾ In particolare, tra tutte la L. 5 giugno 1962, n. 616 (Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) e il D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare).

⁽⁵⁷⁾ La cui Parte XII è dedicata a *Protection and preservation of the marine environment*.

⁽⁵⁸⁾ Per quanto attiene ai requisiti dettati dalla normativa interna per la finalità di preservazione dell'ambiente marino, cfr. L. 7 marzo 2001, n. 51 (Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo), dal cui art. 1 si evince come la preservazione dell'ambiente marino sia intesa come strettamente correlata alla sicurezza marittima.

⁽⁵⁹⁾ La Convenzione SOLAS prevede alla Regola 1 lett. a): «*Unless expressly provided otherwise, the present regulations apply only to ships engaged on international voyages*». Similmente, l'art. 4(2) della Convenzione LL dispone: «*The present Convention shall apply to ships engaged on international voyages*».

⁽⁶⁰⁾ Per M. REUSS-J. PICHON, *The European Union's Exercise of Jurisdiction Over Classification Societies*, 67 *ZaöRV* 119 (2007), 122 «*As a framework convention, UNCLOS sets out general principles and duties, whereas the enactment of detailed rules for maritime safety and their implementation are left to other international and national bodies*». Nello stesso senso, F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 63. Cfr. Le considerazioni di M.P. RIZZO, *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione: il ruolo dello stato costiero e dello stato del porto*, in *Dir. mar.* 2013, 543, 556, secondo cui «dall'esame della normativa internazionale e comunitaria si ricava il convincimento che il principio della libertà di navigazione non possa pretendere oggi un'attuazione incondizionata, ma vada bilanciato con le norme ed i principi a presidio della sicurezza della navigazione e a tutela dell'ambiente marino». Per una rassegna delle principali convenzioni in materia di ambiente marino A. BOGLIONE, *La réparation des dommages de pollution doit-elle se faire sur le fondement de la Convention CLC ou du droit penal interne? La reponse italienne*, in *Riv. dir. trasp.* I/2008, 1, 26.

⁽⁶¹⁾ C. INGRATOCCI, *Obblighi e responsabilità dello Stato della bandiera*, in *Riv. dir. nav.* 2013, II, 791, 796.

L'IMO è un'agenzia delle Nazioni Unite specializzata nelle questioni marittime, inizialmente costituita come *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) con la Convenzione internazionale relativa alla creazione di una Organizzazione marittima consultiva intergovernativa del 1948⁽⁶²⁾. Tra le competenze principali dell'IMO vi sono l'implementazione di un sistema di cooperazione tra gli Stati nell'ambito della regolamentazione e delle prassi amministrative riguardanti le materie tecniche che investono a vario titolo la navigazione marittima nel commercio internazionale e la promozione dell'adozione dei più alti standard praticabili nelle materie della sicurezza marittima, dell'efficienza della navigazione e della prevenzione e controllo dell'inquinamento marino proveniente dalle navi⁽⁶³⁾. L'IMO ha un ruolo fondamentale nel processo di uniformazione degli standard relativi alle navi. Essa promuove ed elabora i testi delle convenzioni internazionali per l'uniformazione del diritto marittimo⁽⁶⁴⁾ e adotta misure attraverso atti non vincolanti quali raccomandazioni, codici e linee guida.

Nel perseguimento degli obiettivi sopra accennati, gli strumenti IMO incidono sulle modalità attraverso le quali gli Stati devono agire per assicurare l'osservanza degli standard fissati dalla normativa internazionale. Di conseguenza, per tutte quelle attività che gli Stati affidano agli enti di classificazione, gli strumenti IMO si riflettono sulle attività di questi ultimi.

La materia della sicurezza marittima è stata inoltre oggetto di disciplina da parte dell'Unione europea sia per recepire la legislazione internazionale e dettare norme di armonizzazione delle legislazioni interne degli Stati membri, sia per perseguire attivamente e indipendentemente la finalità di adottare elevati standard di sicurezza⁽⁶⁵⁾. L'Unione europea interviene quindi in tale ambito esercitando i poteri ad essa attribuiti dagli articoli 91, paragrafo 1, lettera c) e 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE)⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶²⁾ Convenzione di Ginevra del 6 marzo 1948, resa esecutiva con la L. 22 maggio 1956, n. 909 (Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale relativa alla creazione di una Organizzazione marittima consultiva intergovernativa ed Atto finale firmati a Ginevra il 6 marzo 1948). L'IMCO è stata rinominata IMO con gli emendamenti adottati a Londra il 17 novembre 1977, resi esecutivi con la L. 25 gennaio 1983, n. 41 (Accettazione ed esecuzione di emendamenti alla convenzione del 6 marzo 1948 relativa all'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima, adottati a Londra il 17 novembre 1977 ed il 15 novembre 1979).

⁽⁶³⁾ Cfr. art. 1 della Convenzione IMO.

⁽⁶⁴⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *Il Legal Committee dell'IMO e i lavori per l'unificazione del diritto marittimo*, in *Dir. mar.* 1999, 252. Le versioni attuali delle Convenzioni SOLAS, LL e MARPOL sono il risultato dell'attività dell'IMO. La Convenzione SOLAS del 1974, in particolare, ha introdotto una procedura di tacita accettazione degli emendamenti che consente un agile aggiornamento degli standard ivi previsti. Sul punto, F. ATTARD, *IMO's Contribution to International Law Regulating Maritime Security*, cit. 489.

⁽⁶⁵⁾ F. PELLEGRINO, *La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Costa Concordia*, in *Riv. dir. nav.* 2014, 107, 128. Per A. DEL VECCHIO, *Tutela della safety e misure comunitarie per i trasporti marittimi*, cit. 128, l'origine dell'intervento europeo in materia di *safety* può farsi risalire al 1979 con il Regolamento (CEE) n. 954/79 del Consiglio, del 15 maggio 1979, concernente la ratifica da parte degli Stati membri della convenzione delle Nazioni Unite relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime o l'adesione di tali Stati alla convenzione. Per C. INGRATOCCI, *Sicurezza e certificazione navale*, cit. 116 (nota 4), l'avvio delle politiche europee nel settore può farsi risalire alla Comunicazione del 24 febbraio 1993 «Per una politica comune della sicurezza marittima» (COM (93), 66 def.). Nello stesso senso PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies*, cit. 501.

⁽⁶⁶⁾ L'Unione europea è parte della Convenzione UNCLOS dal 1998. Cfr. 98/392/CE: Decisione del Consiglio del 23 marzo 1998 concernente la conclusione, da parte della Comunità europea, della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 e dell'accordo del 28 luglio 1994 relativo all'attuazione della parte XI della convenzione. Tra gli interventi in sede UE riferiti alle qualità delle navi si possono citare la Dir. 2009/45/CE del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da

Il rispetto degli standard fissati nelle varie fonti sopra analizzate necessita di essere verificato. In particolare, per quanto attiene agli standard che si riferiscono alle qualità delle navi, di nuovo, simili verifiche dovranno essere condotte da individui dotati di competenze tecniche elevate e che possano intervenire in diverse parti del mondo. Pertanto, gli Stati di bandiera, ai quali è in principio affidata la funzione di vigilare sull'osservanza delle norme in materia dei requisiti delle navi, come si vedrà, delegano le verifiche che implicano le visite e ispezioni delle navi ad organismi specializzati⁽⁶⁷⁾. Le visite e ispezioni delle navi in questione hanno uno scopo essenzialmente preventivo, quello di evitare che intraprendano la navigazione navi prive dei requisiti di idoneità previsti dalla normativa e che sono considerate più esposte a rischio di incidenti⁽⁶⁸⁾.

In sintesi, da quanto si è visto nel presente paragrafo, si può concludere che attorno alle qualità della nave sono riconosciuti interessi pubblici quali la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino. La tutela di tali interessi trova espressione in un'ampia produzione normativa di fonte internazionale, europea ed interna che impone dettagliati standard tecnico-costruttivi alle navi. L'osservanza di questi standard deve essere vigilata da parte degli Stati (di bandiera e, sussidiariamente, di approdo) ai quali è tuttavia consentito di delegare ad organismi specializzati quella parte delle verifiche sugli standard delle navi che si sostanzia nell'esecuzione di visite e ispezioni.

passaggeri, il Reg. (CE) n. 725/2004 del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, il Reg. (UE) n. 530/2012 del 13 giugno 2012, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo.

⁽⁶⁷⁾ Sull'attività degli enti di classificazione svolta per conto degli Stati di bandiera, si veda più ampiamente *infra* paragrafo § 6.2. Oltre alle verifiche (per conto) dello Stato di bandiera (*Flag State Control*), le finalità di sicurezza della navigazione sono perseguite attraverso il controllo delle navi, a prescindere dalla loro bandiera, da parte delle autorità costiere dello Stato di approdo (*Port State Control*). L'attività di *Port State Control* è eseguita sulla base di accordi regionali, tra cui viene in rilievo – per l'area geografica in cui rientra l'Italia – il *Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU)* del 26 gennaio 1982 che coinvolge l'Europa e l'Atlantico del nord. Si tratta un «accordo amministrativo di natura tecnico-operativo», R. TRANQUILLI-LEALI, *La sicurezza in ambito portuale e i poteri dell'Autorità marittima*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 515, 539. Nello stesso senso P. SIMONE, *Il Paris MoU del 1982 e il contributo dell'Unione europea al rafforzamento dei poteri di controllo dello Stato di approdo*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2007, consultabile presso www.giureta.unipa.it (ultimo accesso 1 marzo 2022), il quale, rispetto alle ispezioni della nave, afferma che «L'ispezione a bordo, inizialmente limitata alla verifica della presenza, veridicità e regolarità dei documenti e certificati pertinenti così come al controllo delle condizioni generali della nave, diventa più dettagliata e capillare in assenza dei suddetti documenti e certificati o se esistono fondati motivi per ritenere che la nave o il suo equipaggio non soddisfino appieno le prescrizioni contenute in uno degli strumenti convenzionali di riferimento. Il Paris MoU chiarisce quali possano essere i “buoni motivi” che possono dar luogo a ispezioni più accurate». Cfr. E. TURCO BULGHERINI, *Port State Control*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 765; M.M. COMENALE PINTO, *Port State Control*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione* (a cura di M.P. Rizzo-C. Ingratoci), Milano, 2014, 89. La base giuridica per l'applicazione degli standard richiesti dalla normativa dello Stato di approdo è ricondotta al «generale potere attribuito dal diritto internazionale consuetudinario allo Stato del porto, potere che le Convenzioni IMO riconoscono e utilizzano al fine di meglio perseguire le finalità pubblicistiche in vista delle quali sono state elaborate» da P. CELLE, *Il “Port State Control” nel diritto internazionale*, in *Dir. mar.* 2007, 712, 744. Le norme del *Paris MoU* sono state inoltre trasfuse nella Dir. 95/21/CE del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati Membri, successivamente sostituita dalla già citata Dir. 2009/16/CE, attuata in Italia dal D.lg. 24 marzo 2011 n. 53 (Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri).

⁽⁶⁸⁾ J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 32.

3. Nascita ed evoluzione dei registri di classificazione

3.1. I primi registri di classificazione

L'origine della classificazione delle navi si fa risalire ad un luogo preciso, la *Lloyd's Coffee House* di Londra ⁽⁶⁹⁾. Nei suoi locali di *Lombard Street*, nel cuore del distretto economico-finanziario della città, già alla fine del diciassettesimo secolo, gli esponenti dell'imprenditoria marittima si incontravano per condurre i propri affari ⁽⁷⁰⁾.

Il proprietario della *coffee house*, Edward Lloyd raccoglieva le informazioni che circolavano al suo interno e che potessero essere utili agli avventori del suo locale ⁽⁷¹⁾. Trai clienti più affezionati a questo luogo, vi erano in particolare gli assicuratori che nella caffetteria potevano apprendere quali fossero le navi potenzialmente assicurabili e le informazioni sulle stesse messe loro a disposizione da Lloyd ⁽⁷²⁾. Inizialmente, tali informazioni venivano lette ad alta voce da un giovane cameriere e, a partire dal 1696, furono stampate in una sorta di bollettino chiamato *Lloyd's News* ⁽⁷³⁾. Lloyd smise di stampare *Lloyd's News* in seguito ad un ordine ricevuto dalla *House of Lords* con cui gli venne intimato di rettificare delle affermazioni pubblicate sul suo bollettino, ma continuò a far circolare nella *coffee house* una *Ship's List*, scritta a mano, che riportava, per ciascuna nave che poteva necessitare di essere assicurata, il nome, una breve descrizione e i tipi di trasporto in cui veniva usata ⁽⁷⁴⁾. La lista cominciò a essere stampata a partire dal 1726 nel quotidiano di nuova fondazione chiamato *Lloyd's List*, pubblicazione ancora attiva ai giorni nostri.

a) *Lloyd's Register of Shipping*

La *Ships' List* riportava alcune caratteristiche delle navi che vi comparivano e fu utilizzata da un'associazione di assicuratori che frequentavano la *Lloyd's Coffee House* come base per compilare e mantenere un registro delle navi, che fu pubblicato per la prima volta nel 1764 ⁽⁷⁵⁾. In tale registro erano indicati il nome della nave e dei suoi proprietari, i porti serviti dalla nave, la sua portata, l'anno di costruzione, le armi a bordo e il numero dei componenti dell'equipaggio. Soprattutto, il registro riportava una colonna, dove erano descritti attraverso simboli le qualità delle condizioni dello scafo e delle dotazioni della nave. I simboli corrispondevano ad una scala di giudizio in cui la qualità dello scafo era valutata indicando una vocale (dalla A per gli scafi migliori, alla U per quelli peggiori) e la qualità delle dotazioni era espressa attraverso le lettere G (*good*), M (*middling*) e B (*bad*), sicché la migliore valutazione di una nave era rappresentata dal simbolo AG ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁶⁹⁾ P. ROSSI, *Registro italiano navale*, cit. 501; M.T. GÓMEZ PRIETO, *Las sociedades de clasificación de buques*, cit. 261.

⁽⁷⁰⁾ A. BROWN, *300 Years of Lloyd's*, Colchester, 1988, 18.

⁽⁷¹⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 8.

⁽⁷²⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 364; B. D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 188.

⁽⁷³⁾ A. BROWN, *300 Years of Lloyd's*, cit. 18.

⁽⁷⁴⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 9.

⁽⁷⁵⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 364.

⁽⁷⁶⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 367.

Non è pacifico se tale registro fosse alla base delle successive pubblicazioni che presero il nome di *Green Book*, stampate a partire dal 1775 ⁽⁷⁷⁾. In ogni caso, con la divulgazione (seppur riservata ad una cerchia ristretta di assicuratori) di informazioni sulle qualità della nave, furono gettate le prime basi dell'odierno sistema di classificazione. Infatti, per redigere il registro e compilare il campo relativo al giudizio su scafo e dotazioni, le navi erano sottoposte a visite di periti dotati delle competenze tecniche di cui gli assicuratori erano privi ⁽⁷⁸⁾. In esito alle ispezioni, potevano essere assegnati alle navi diversi gradi di affidabilità – da qui le espressioni classe e classificazione delle navi – rappresentati attraverso combinazioni dei segni sopra citati. I simboli di classe racchiudevano le informazioni sulle qualità delle navi utili agli assicuratori per valutare il rischio da assicurare.

Per poter accedere a tali informazioni, gli assicuratori dovevano accettare le regole dell'associazione, le quali prevedevano l'uso esclusivo delle informazioni da parte degli associati, sanzionandone la diffusione all'esterno ⁽⁷⁹⁾. Le informazioni avevano un indubbio valore per gli assicuratori, che, a fronte del pagamento della quota associativa ottenevano annualmente copia della pubblicazione, beneficiando dei risultati di ispezioni della nave i cui costi erano sostenuti dall'associazione. Le restrizioni alla riproduzione delle copie del registro rendevano il valore delle informazioni monetizzabile, consentendo il sostentamento del registro e il pagamento dei costi delle ispezioni.

Nel 1797, i criteri di valutazione delle navi cambiarono e la classe iniziò ad essere assegnata non più in base alle ispezioni, bensì in considerazione del cantiere di costruzione, attribuendo ai cantieri del Tamigi la classe per un periodo più lungo rispetto alle navi costruite altrove ⁽⁸⁰⁾. La reazione degli armatori e costruttori del nord dell'Inghilterra, svantaggiati da tale modifica in quanto le loro navi risultavano meno assicurabili di quelle provenienti dai cantieri a sud di Londra, fu piuttosto rapida e nel 1799 fondarono il *New Register Book of Shipping* ⁽⁸¹⁾. Tale registro, anche detto *Red Book* in contrapposizione al *Green Book*, agiva in concorrenza con quest'ultimo ed era basato sul sistema delle ispezioni delle navi anziché sui cantieri di provenienza. Tra gli associati non vi erano solo assicuratori, ma anche mercanti e, soprattutto, armatori.

Dopo un periodo di non facile coesistenza, nel 1834, *Register of Shipping* e *New Register Book of Shipping* si fusero nel *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*, dal 1914 *Lloyd's Register of Shipping* (LR).

b) Il *Bureau Veritas*

Nel frattempo, dal lato opposto della Manica, in Francia, il settore assicurativo soffriva della scarsa informazione sulle qualità delle navi, basata sui giornali locali e sulle copie che arrivavano da Londra di *Lloyd's List* ⁽⁸²⁾. Anche qui su iniziativa degli assicuratori fu fondato, nel 1828 ad Anversa, il *Bureau de renseignements pour les Assurances maritimes*, poi divenuto *Bureau Veritas*, e nel 1829 il primo registro elaborato fu pubblicato con il nome di *Lloyd's Français* ⁽⁸³⁾.

⁽⁷⁷⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 9, considera il "*Green Book*" come pubblicazione del *Register of Shipping*. F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 47, mette in dubbio le origini comuni del *Green Book* e del *Register of Shipping*, sulla base della diversità dei simboli utilizzati per indicare le qualità dello scafo e delle dotazioni della nave. Nel *Green Book* la classe più alta era rappresentata dal simbolo A1.

⁽⁷⁸⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 46; P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 367.

⁽⁷⁹⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 9.

⁽⁸⁰⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 48 e ss., ipotizza che il cambiamento potesse essere dovuto ad una flessione del valore delle informazioni fornite dal *Green Book* a sua volta riconducibile ad una dinamica di *market of lemons* o al tentativo di ridurre i costi delle ispezioni, valutando i cantieri anziché le navi.

⁽⁸¹⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 10.

⁽⁸²⁾ J.P. GOVARE, *Le Bureau Veritas*, in *Studi in onore di Francesco Berlingieri*, Roma, 1933, 251.

⁽⁸³⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 365.

A differenza del *Green Book*, che era riservato agli (assicuratori) associati, il *Bureau Veritas* si presentava come utile «1° *aux assureurs*, [...] 2° *Aux armateurs* [...] 3° *Au commerce* [...] 4° *A l'humanité*»⁽⁸⁴⁾. Ciò non impedì comunque l'insorgere di tensioni con gli armatori e i cantieri navali che, in modo analogo con quanto avvenne in Inghilterra, si unirono per fondare un registro concorrente al *Bureau Veritas*, denominato *Registre Maritime*⁽⁸⁵⁾.

Il *Bureau Veritas* si distinse sin dalle origini per l'integrità degli agenti scelti per le ispezioni delle navi. Il valore delle informazioni riportate nel registro era poi accresciuto dal fatto che le valutazioni del singolo incaricato all'ispezione seguivano circolari tecniche volte a limitare la discrezionalità dell'incaricato⁽⁸⁶⁾. La valutazione sulle qualità della nave teneva sì conto dell'età della nave, ma insieme a numerosi altri fattori⁽⁸⁷⁾.

L'uniformità dei criteri di valutazione e il rigore applicato nelle ispezioni in località diverse, insieme allo spostamento della propria sede e pubblicazione a Parigi nel 1832, consentì al *Bureau Veritas* di raggiungere e attrarre un numero assai elevato di assicuratori e, conseguentemente, di armatori, anche stranieri.

Il successo riscosso dal *Bureau Veritas* sin dai suoi primi anni di attività sembra fondarsi su determinati elementi che caratterizzano tutt'oggi gli enti di classificazione. I servizi da questo offerti proponevano una classificazione imparziale in quanto basata su regole uniche per tutte le ispezioni e tendente a fornire informazioni sull'affidabilità delle navi attraverso il parere di esperti dislocati sul territorio⁽⁸⁸⁾.

Attorno alla metà del diciannovesimo secolo sia il *Lloyd's Register* che il *Bureau Veritas* introdussero importanti novità.

Nel riordino compiuto per superare la crisi sofferta durante il periodo di competizione tra registri, il neocostituito *Lloyd's Register* anzitutto tornò al sistema di assegnazione della classe sulla base delle ispezioni⁽⁸⁹⁾. Inoltre, le informazioni del nuovo registro erano destinate all'intera industria marittima, rappresentata anche negli organi di governo dell'ente, e non più ai soli assicuratori⁽⁹⁰⁾. Anche sotto il profilo finanziario, il registro smise di guardare agli assicuratori come unici interlocutori e iniziò a percepire dagli armatori dei compensi per la classificazione delle loro navi⁽⁹¹⁾.

Risultati simili furono portati nel funzionamento del *Bureau Veritas* dall'introduzione della *cote à terme*. Con il sistema della *cote à terme*, la classe assegnata in seguito ad un'ispezione (a differenza della *cote d'office*) aveva una durata di un certo numero di anni e veniva comunicata anche agli armatori, cosa che rappresentava un discreto vantaggio per questi ultimi, i quali sapevano che, sottoponendo la nave alle visite del registro, se ottenevano una buona valutazione, salvo imprevisti, avrebbero mantenuto la classe e il conseguente trattamento da parte degli assicuratori per un certo

⁽⁸⁴⁾ Cfr. il testo della circolare con cui i fondatori del *Bureau Veritas* annunciarono la sua creazione al pubblico, riportato da J. BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, Paris, 1922, 324 (nota 1). Cfr. M.T. GÓMEZ PRIETO, *Las sociedades de clasificación de buques*, cit. 264, secondo cui nonostante i propositi della circolare «*debe admitirse que el Bureau Veirtas nació, al igual que las demás Sociedades de Clasificación, principalmente en beneficio de los aseguradores marítimos*».

⁽⁸⁵⁾ J. BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, cit. 325.

⁽⁸⁶⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 54. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 10.

⁽⁸⁷⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 368.

⁽⁸⁸⁾ cfr. H. HORMANN, *Classification societies*, cit. 6, secondo cui «*These are already the roots of the main qualifications, for which the classification societies in our modern world stand: impartiality and technical competence*».

⁽⁸⁹⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 51.

⁽⁹⁰⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 10.

⁽⁹¹⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 52.

periodo di tempo ⁽⁹²⁾. La *cote à terme* divenne tanto utile per gli armatori che questi, per ottenerla, erano disposti a pagare di tasca propria le ispezioni del Bureau Veritas ⁽⁹³⁾.

Il cambiamento probabilmente più significativo cui addivennero entrambi i registri fu tuttavia l'adozione di propri regolamenti per uniformare i rispettivi criteri di valutazione e assegnazione della classe. Ciò avvenne nel 1835 con l'adozione da parte del *Lloyd's Register* delle regole per la costruzione delle navi in legno, dietro le pressioni della Camera dei comuni che aveva individuato la causa dell'aumento degli incidenti marittimi nella scarsa qualità delle visite degli enti di classificazione riconducibile all'assenza di standard uniformi nel giudizio dei periti ⁽⁹⁴⁾. Il *Bureau Veritas*, spinto dall'esigenza portata dalla *cote à terme* di uniformare ulteriormente le modalità delle visite, adottò le proprie regole per la classificazione delle navi in legno nel 1851 ⁽⁹⁵⁾. A tali regole seguirono nello stesso secolo le regole di entrambi i registri sulle navi in ferro e in acciaio.

Il *Lloyd's Register* e il *Bureau Veritas* sono tutt'oggi enti di classificazione attivi sul mercato e competono con gli organismi che sono stati creati in altri Paesi dove, sull'esempio del sistema di cui beneficiarono le flotte mercantili inglesi e francesi, sorsero istituti analoghi ⁽⁹⁶⁾.

Tra gli enti di classificazione sorti nel solco dell'esperienza tracciata dal *Lloyd's Register* e il *Bureau Veritas* vi è il Registro italiano, progenitore della *holding* che oggi opera sotto il marchio RINA.

3.2. I registri in Italia

Il Bureau Veritas, che come si è visto espanse rapidamente all'infuori dei confini francesi il proprio ambito di operatività, classificò le navi anche in Italia fino al 1860 ⁽⁹⁷⁾. Nel 1861, l'Associazione della Mutua Assicurazione Marittima fondò a Genova il Registro Italiano, il quale, già nei primi anni di attività classificò centinaia di navi espandendosi rapidamente sul territorio ⁽⁹⁸⁾.

Nel 1870, il Registro italiano venne riconosciuto come stabilimento di pubblica utilità ed elevato ad ente morale ⁽⁹⁹⁾. Lo statuto fu sottoposto ad approvazione sovrana nel 1871 e prevedeva la costituzione di un ufficio per le classificazioni dei bastimenti sotto la denominazione di Registro Italiano, retto da una struttura formata da un consiglio generale, composto da rappresentanti delle camere di commercio delle città marittime, direttori delle associazioni di mutua assicurazione e presidenti

⁽⁹²⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 369.

⁽⁹³⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 369. Per J.P. GOVARE, *Le Bureau Veritas*, cit. 253, i diritti percepiti dal Bureau Veritas per le ispezioni e le spese imposte per il mantenimento della classe condussero ad una certa avversione nei confronti del registro da parte degli armatori i quali fondarono nel 1861 un organismo concorrente denominato *Registre Maritime* il quale ebbe tuttavia vita piuttosto breve.

⁽⁹⁴⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 53.

⁽⁹⁵⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 369.

⁽⁹⁶⁾ Nel 1862 è stato fondato a New York, l'*American Bureau of Shipping*, nel 1864 a Christania il *Det Norske Veritas*, nel 1867 ad Amburgo il *Germanischer Lloyd* e a Tokio, nel 1877 il *Teikoku Kaiji Kyokai*. Cfr. G. CILIBERTI, *Il ruolo delle società di classificazione*, cit. 116, e M.T. GÓMEZ PRIETO, *Las sociedades de clasificación de buques*, cit. 264 e ss.

⁽⁹⁷⁾ P. ROSSI, *Registro italiano navale*, cit. 501.

⁽⁹⁸⁾ RINA riporta che a cinque anni dalla fondazione aveva raggiunto i numeri di quarantanove agenzie e millecinquecento navi classificate. Informazioni accessibili presso www.rina.org (ultimo accesso 1 marzo 2022).

⁽⁹⁹⁾ R.d. 29 settembre 1870, n. 5900 (Col quale l'Ufficio del Registro italiano per la classificazione dei bastimenti, residente in Genova, è riconosciuto come Stabilimento di pubblica utilità ed elevato ad Ente morale).

dei comitati delle società di assicurazioni marittime a premio fisso, e da un consiglio delegato, nominato dal consiglio generale e formato da sei consiglieri scelti, un direttore e un segretario ⁽¹⁰⁰⁾.

Il Registro Italiano dovette coesistere e competere per un breve periodo con un altro ente di classificazione costituito in Italia nel 1909, il Registro Nazionale, alle cui visite era stato riconosciuto valore equivalente rispetto alle visite e perizie ufficiali ⁽¹⁰¹⁾. Nel 1910, tuttavia, i due registri si fusero istituendo il Registro nazionale italiano ⁽¹⁰²⁾. Il nuovo registro fu eretto a ente morale nello stesso anno con approvazione del relativo statuto, il quale affidava ad un consiglio di amministrazione la direzione e amministrazione dell'ente, con delega ad un comitato direttivo per il «disbrigo degli affari» ⁽¹⁰³⁾. La composizione del consiglio di amministrazione era assai variegata rispetto a quella già vista del consiglio generale del Registro Italiano fissata nello statuto approvato nel 1871: oltre ai rappresentanti delle camere di commercio delle città marittime e ai rappresentanti del settore assicurativo, erano rappresentati l'autorità marittima, il settore della cantieristica navale, armatori e società di navigazione ⁽¹⁰⁴⁾. Una certa ingerenza statale sul nuovo registro sembra potersi individuare, oltre che nella composizione degli organi, nel fatto che per la modifica dei regolamenti fosse richiesta l'approvazione del Ministero della marina ⁽¹⁰⁵⁾.

Nel 1921 fu incorporato il Veritas Adriatico di Trieste e venne costituito ed eretto in ente morale il Registro Italiano ⁽¹⁰⁶⁾. Il Registro Italiano divenne oggetto di una profonda opera di riordino, con la quale: furono attribuite al registro – in via esclusiva (articoli 2 e 6) – nuove competenze quali l'assegnazione della linea di massimo carico, l'esecuzione delle visite previste sia dal codice della marina mercantile che dalla normativa in materia di sicurezza, nonché le funzioni che erano attribuite da leggi e regolamenti ai periti stazzatori; la classificazione venne resa obbligatoria per talune categorie di navi (art. 7); al certificato di classe del Registro Italiano in corso di validità venne assegnato il valore di «riconoscimento di buono stato di navigabilità» per poter intraprendere la navigazione (art. 4); diverse posizioni all'interno degli organi del registro furono riservate a nomina regia o ministeriale (articoli 11, 13, 15) ⁽¹⁰⁷⁾.

Una ulteriore risistemazione dell'ente risale al 1936 quando, in virtù delle competenze attribuite al Registro Italiano con riferimento al controllo sulle condizioni degli aeromobili, si rese necessario «coordinare le vigenti disposizioni in materia e di apportarvi opportune modifiche» per disciplinare l'ente che veniva rinominato Registro Italiano Navale ed Aeronautico (RINA) ⁽¹⁰⁸⁾.

Con riferimento a questo periodo, la dottrina ha ritenuto che, quanto meno in seguito all'intervento del 1936, il registro fosse persona giuridica pubblica che «si poneva come un organo indiretto dell'Amministrazione dello Stato, che esercitava in condizione di monopolio la classificazione delle

⁽¹⁰⁰⁾ R.d. 1° giugno 1871, n. 302 (Che approva lo Statuto del Registro italiano per la classificazione dei bastimenti).

⁽¹⁰¹⁾ D. Ministro della Marina 23 dicembre 1909.

⁽¹⁰²⁾ E. VOLLI, *Registro italiano navale*, cit. 211.

⁽¹⁰³⁾ R.d. 9 ottobre 1910, n. 731 (Che approva l'annesso statuto del «Registro nazionale italiano» per la visita e classifica delle navi e dei galleggianti addetti alla navigazione marittima e interna).

⁽¹⁰⁴⁾ Cfr. l'art. 3 del R.d. 9 ottobre 1910, n. 731.

⁽¹⁰⁵⁾ art. 9 del R.d. 9 ottobre 1910, n. 731. Cfr. P. Rossi, *Registro italiano navale*, cit. 501, per il quale solo con il R.d.l. 11 novembre 1926, n. 2138 (su cui si veda *infra*) lo stato assunse una ingerenza notevole nel funzionamento dell'istituto.

⁽¹⁰⁶⁾ R.d. 9 giugno 1921, n. 898 (applicazione di tassa di esercizio ed erezione in ente morale).

⁽¹⁰⁷⁾ R.d.l. 11 novembre 1926, n. 2138 (Riordinamento del Registro italiano per la classificazione delle navi).

⁽¹⁰⁸⁾ R.d.l. 9 luglio 1936, n. 1513 (Riordinamento del Registro Italiano Navale ed Aeronautico).

navi ed altre funzioni che prima erano esclusivamente o parallelamente esercitate da organi diretti della pubblica Amministrazione»⁽¹⁰⁹⁾.

Tale configurazione fu radicalmente modificata dall'ennesima opera di riordino dell'ente, attuata appena una decina di anni dopo, nel 1947⁽¹¹⁰⁾. Al tempo, le attribuzioni dell'ente in campo aeronautico erano già state trasferite al neoinstituito Registro aeronautico italiano, espressamente qualificato dall'ordinamento come ente di diritto pubblico⁽¹¹¹⁾.

Invece, con riferimento al Registro Italiano Navale, il legislatore volle conferire all'ente carattere privato⁽¹¹²⁾. Ciononostante, la natura dell'ente risultante dalla riforma è stata oggetto di incertezze e opinioni contrastanti per diverso tempo⁽¹¹³⁾. Nel 1998, il legislatore, nel dare attuazione alla liberalizzazione promossa in sede europea, prevede che «Il Registro italiano navale, nella sua qualità di ente privato già autorizzato all'esercizio della classificazione ed alle operazioni di stazzatura, continua ad operare in base alle proprie disposizioni statutarie e con i propri mezzi patrimoniali e finanziari»⁽¹¹⁴⁾. Di lì a poco, l'ente Registro Italiano Navale cedette l'azienda alla neocostituita RINA S.p.A. di cui risulta essere a tutt'oggi socio di maggioranza. Attualmente i servizi di classificazione e quelli riguardanti l'attività statutaria sono quindi svolti da società di diritto privato appartenenti al gruppo RINA.

Al di là di tale aspetto, la riforma del 1947 rimosse, almeno sul piano formale, il monopolio del Registro Italiano Navale sulla classificazione delle navi in Italia, rendendo tale attività esercitabile dietro autorizzazione ministeriale⁽¹¹⁵⁾.

Con la liberalizzazione dei servizi di classificazione, l'ordinamento italiano non ha più disposto sul Registro Italiano Navale e il suo ordinamento interno, affidato al proprio statuto. Le società del gruppo RINA sono quindi trattate al pari degli altri organismi riconosciuti con cui lo Stato italiano ha stipulato accordi per la delega di servizi di certificazione statutaria⁽¹¹⁶⁾.

⁽¹⁰⁹⁾ Così G. PESCATORE, *Natura giuridica del Registro italiano navale*, in *Foro it.* 1954, III, 33. Nello stesso senso P. ROSSI, *Registro italiano navale*, cit. 502. Attribuiscono natura pubblica all'istituto anche anteriormente al 1935 E. CARBONI, *Il registro italiano navale ed aeronautico*, Milano, 1938, 27 e A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, I, Torino, 1929, 365.

⁽¹¹⁰⁾ D.lg.C.p.S. 22 gennaio 1947, n. 340 (Riordinamento del Registro Italiano Navale).

⁽¹¹¹⁾ R.d.l. 24 novembre 1938, n. 1912 (Istituzione del Registro aeronautico italiano). Cfr. M. GRIGOLI, *Registro Aeronautico Italiano, Enc. Dir.* XXXIX/1988, 490, 497. Le competenze del Registro aeronautico italiano sono state assorbite dall'ENAC (Ente nazionale dell'aviazione civile), istituito con D.lg. 25 luglio 1997, n. 250 (Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.)).

⁽¹¹²⁾ G. PESCATORE, *Natura giuridica del Registro italiano navale*, cit. 34.

⁽¹¹³⁾ Cfr. TAR Liguria, 12 settembre 2007, in *Dir. trasp.* 2009, 179, con nota di V. CUCCU, *Natura giuridica del Registro italiano navale e del RINA s.p.a. e disciplina dell'attività svolta su delega di governi stranieri*, 186; TAR Liguria 16 maggio 2014, in *Dir. Mar.* 2015, 673, con nota di C. INGRATOCI, *Natura delle attività svolte dal Rina Service S.p.a. e diritto di accesso*, 674; R. ALBANO, *Sulla natura del Registro Italiano Navale*, in *Riv. dir. nav.* 1956, II, 167; G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit.

⁽¹¹⁴⁾ Art. 13, comma 3, D.lg. 3 agosto 1998, n. 314 (Attuazione della direttiva 94/57/CE, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, e della direttiva 97/58/CE che modifica la direttiva 94/57/CE).

⁽¹¹⁵⁾ Art. 1 D.lg.C.p.S. 22 gennaio 1947, n. 340. Sul punto, cfr. P. ROSSI, *Registro italiano navale*, cit. 502, il quale (nel 1988) parlava di «monopolio in via di fatto» del Registro italiano.

⁽¹¹⁶⁾ Sugli accordi in quesitone, si veda *infra* il paragrafo § 6.

3.3. Gli enti di classificazione e l'avvento della normativa sulla sicurezza della navigazione

Proprio negli anni in cui vennero istituiti la maggior parte degli enti di classificazione tuttora attivi, l'industria marittima attraversò un periodo di straordinari cambiamenti che ebbero un impatto dirompente su molti aspetti della navigazione. Le innovazioni, partendo dall'introduzione di nuove tecnologie che hanno trasformato il settore (si pensi all'introduzione della propulsione meccanica o alla sostituzione degli scafi in legno – utilizzato per millenni come materiale di costruzione per eccellenza, se non unico, del mezzo nautico – con gli scafi metallici), si estesero fino ad altrettanto rivoluzionarie concezioni del fenomeno della navigazione.

Si ritiene infatti che fino alla metà del diciannovesimo secolo l'idoneità della nave a compiere un determinato viaggio fosse percepita come una prerogativa degli operatori del settore marittimo, sull'assunto che il loro interesse a proteggere i propri investimenti costituisca un incentivo sufficiente affinché le navi che intraprendessero la navigazione fossero anche abbastanza sicure da portare a termine la spedizione ⁽¹¹⁷⁾. La natura e il contenuto degli interessi collegati alla spedizione facevano sì che l'attenzione sulle condizioni della nave tendesse essenzialmente alla conservazione del carico e della nave stessa e che fosse quindi orientata a beni di natura patrimoniale ⁽¹¹⁸⁾.

La rivoluzione industriale portò nel settore marittimo l'introduzione della propulsione meccanica e degli scafi in metallo e con questi un maggior rischio per la navigazione marittima.

In tale contesto, gli enti di classificazione – come si è visto – da un lato iniziavano ad affermarsi e dall'altro si adeguavano ai cambiamenti dell'industria elaborando nuovi regolamenti, con cui venivano definiti gli standard per le navi a scafo metallico. La loro attività tradizionale contribuiva indirettamente alla sicurezza della navigazione ⁽¹¹⁹⁾, ma i regolamenti su cui tale attività era basata non erano intesi come norme sui requisiti di costruzione e manutenzione delle navi ⁽¹²⁰⁾.

Al contempo, la navigazione marittima mercantile vedeva crescere la propria importanza nella mente dei poteri statali, impegnati in una competizione tra potenze per assicurarsi l'approvvigionamento di materie prime. Ciò indusse diversi Stati europei all'intervento diretto per potenziare e rendere competitive le rispettive marine mercantili nazionali ⁽¹²¹⁾.

Gli Stati iniziarono a intervenire con sempre maggiore incidenza sulla navigazione marittima e, accanto a misure incentivanti, vennero introdotte norme sui requisiti delle navi per poter intraprendere la navigazione, in principio riferendosi prevalentemente alla carica delle stesse ⁽¹²²⁾. In Italia, il codice della marina mercantile del 1865 all'art. 77, con una disposizione che può considerarsi una sorta di antenato della norma vigente di cui al già richiamato art. 164 c.nav., prevedeva che «Ogni nave che intraprende una navigazione, deve trovarsi in buono stato di navigabilità, e soddisfare alle condizioni di sicurezza e di buona costruzione che saranno prescritte dal regolamento. Inoltre dovrà essere munita degli attrezzi, corredi ed strumenti che saranno parimente determinati dal regolamento» ⁽¹²³⁾. Già tale codice prevedeva l'esecuzione di visite delle navi volte ad accertarne il «buono stato di navigabilità» (articoli 78-84) ⁽¹²⁴⁾.

In questa fase iniziale di regolazione dei requisiti delle navi da parte degli Stati vi sono alcune prime tracce del coinvolgimento degli enti di classificazione. Nel Regno Unito, il *Merchant Shipping Act* del 1883 autorizzava gli Stati ad applicare i regolamenti di classe per impedire la navigazione di navi

⁽¹¹⁷⁾ cfr. B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 190.

⁽¹¹⁸⁾ H. HORMANN, *Classification societies*, cit. 6; G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, cit. 292.

⁽¹¹⁹⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 371.

⁽¹²⁰⁾ B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, 191.

⁽¹²¹⁾ G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, in *Studi Storici* 1974, 3, 624.

⁽¹²²⁾ B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 191.

⁽¹²³⁾ R.d. 25 giugno 1865 n. 2364 (Per l'approvazione e pubblicazione del Codice di commercio).

⁽¹²⁴⁾ In particolare, era prevista un'apposita visita «principalmente diretta a verificare che la nave non sia eccessivamente caricata» (art. 80).

sovraccaricate ⁽¹²⁵⁾. Nel da poco unificato Regno d'Italia, il Regolamento di esecuzione del codice per la marina mercantile dedicava la sezione II del capo XVI (Delle visite ai bastimenti), alle «visite ai bastimenti per parte delle istituzioni di registro marittimo» ⁽¹²⁶⁾. In particolare, l'art. 522 del Regolamento in questione, con una norma che sembra anticipare l'odierno meccanismo del riconoscimento ⁽¹²⁷⁾, prevedeva che «Con particolare disposizione del ministero della marina saranno designate le istituzioni di registro marittimo nazionale, le cui visite e perizie dovranno considerarsi equivalenti alle visite e perizie ufficiali determinando la forma e gli effetti dei certificati delle istituzioni suddette giusta l'art. 79 del codice per la marina mercantile».

Tuttavia, in dottrina, almeno con riferimento alla situazione nel Regno Unito, si dubita dell'effettiva osservanza delle disposizioni del tempo in materia di requisiti delle navi, considerando che fosse possibile, ancora all'inizio del ventesimo secolo, costruire, armare ed equipaggiare navi a proprio piacimento ⁽¹²⁸⁾.

Un ulteriore intervento statale sui requisiti delle navi collocabile in tale periodo è rappresentato dall'introduzione delle marche di bordo libero, che divenne oggetto di accordi bilaterali tra stati ⁽¹²⁹⁾. Anche queste iniziative sembrano espressione di istanze che oscillano tra la sicurezza della navigazione e la tradizionale protezione dei beni ⁽¹³⁰⁾ e sono considerate da alcuni all'origine dell'attività statutaria degli enti di classificazione ⁽¹³¹⁾.

Una decisa svolta e presa di coscienza sull'opportunità di regolamentare la navigazione marittima al fine di tutelarne la sicurezza seguì il tragicamente famoso affondamento del *Titanic* nel 1912, da più parti considerato l'avvenimento da cui è scaturita l'attuale normativa in materia di sicurezza marittima ⁽¹³²⁾. In quell'occasione emerse tra le altre cose l'esigenza che le navi passeggeri rispondessero a determinati requisiti di compartimentazione e fossero dotate di un numero idoneo di imbarcazioni di soccorso, a loro volta aventi date caratteristiche. Come già osservato, andò affermandosi l'idea che, per perseguire l'obiettivo di prevenire simili disastri, fosse necessario adottare misure uniformi a livello internazionale applicabili alle navi impegnate in viaggi internazionali ⁽¹³³⁾.

⁽¹²⁵⁾ B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 191.

⁽¹²⁶⁾ R.d. 20 novembre 1879, n. 5166 (Che approva il regolamento per la esecuzione del testo unico del Codice per la marina mercantile).

⁽¹²⁷⁾ sul riconoscimento si veda *infra* il paragrafo § 6.2. Si noti che il regolamento prevedeva che la *mercede dovuta agli ispettori governativi* per ogni visita e ispezione fossero pagate direttamente dal comandante o dall'armatore all'ispettore governativo (art. 506).

⁽¹²⁸⁾ B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 191. Per F. PELLEGRINO, *La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Costa Concordia*, cit. 107, «Sino alla fine dell'Ottocento la regolamentazione inerente alla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare aveva carattere frammentario e di tipo esclusivamente nazionale: ogni Paese rivierasco applicava alle proprie navi norme interne». Nello stesso senso A. RIZZO, *Sicurezza della vita umana in mare*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2011, 395.

⁽¹²⁹⁾ H. HORMANN, *Classification societies*, cit. 6.

⁽¹³⁰⁾ cfr. F. PELLEGRINO, *La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Costa Concordia*, cit. 107, che si riferisce ad una «logica esclusivamente basata sull'utilità mercantilistica» della normativa internazionale, citando l'esempio delle regole di York e Anversa del 1890.

⁽¹³¹⁾ H. HORMANN, *Classification societies*, cit. 6.

⁽¹³²⁾ G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, cit. 292; B. D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 191, F. PELLEGRINO, *La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Costa Concordia*, cit. 109; A. RIZZO, *Sicurezza della vita umana in mare*, cit. 396.

⁽¹³³⁾ G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, cit. 292; B. D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 191; A. DEL VECCHIO, *Tutela della safety e misure comunitarie per i trasporti marittimi*, cit. 125.

Con l'elaborazione di standard internazionali sui requisiti delle navi, la costruzione e il mantenimento delle stesse sono senza dubbio diventati fenomeni regolati ⁽¹³⁴⁾. Gli Stati vincolati a detti standard assunsero il compito di controllarne l'osservanza e, per farlo, si rivolsero a quei soggetti che già avevano accumulato esperienza e competenza tecnica sulle qualità delle navi, ossia gli enti di classificazione ⁽¹³⁵⁾.

Le ragioni a supporto di questa scelta, oltre al sapere tecnico sopra citato, sono ricondotte ad ulteriori vantaggi che derivavano dall'evoluzione dei registri come soggetti operanti internazionalmente. Secondo alcuni, infatti, lo svolgimento diretto da parte dello Stato di bandiera della nave dell'attività statutaria sulla stessa in un porto di altri Stati presentava i limiti dell'esercizio di poteri sovrani di uno stato nel territorio di altro Stato previsti dal diritto internazionale; problema che non si sarebbe posto quanto meno con riferimento agli enti di classificazione costituiti in forma privata e che agiscono secondo il diritto privato, senza minacciare la sovranità dello Stato del porto in cui operano ⁽¹³⁶⁾. Altri, più semplicemente rilevano la convenienza di affidare ad un'entità che già sia operativa attraverso una rete di persone competenti su scala mondiale rispetto alla costruzione di una simile struttura ⁽¹³⁷⁾.

Altri avvenimenti nefasti suggerirono nel tempo nuovi interventi normativi volti ad aggiornare tali misure o ad adottarne di nuove a tutela di ulteriori interessi.

Sotto il primo profilo si può menzionare l'affondamento dell'Andrea Doria che sollecitò l'intrapresa dei lavori che condussero all'adozione di nuove misure previste nella Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare del 1960 ⁽¹³⁸⁾.

Per quanto riguarda l'esigenza di tutelare nuovi interessi, il sollevamento dell'attenzione attorno alle drammatiche ripercussioni sull'ambiente dell'inquinamento proveniente dalle navi si fa risalire al disastro della *Torrey Canyon* del 1967 ⁽¹³⁹⁾. Ci si rese poi presto conto che la problematica non fosse circoscritta ai casi di incidente, ma che misure sulle dotazioni delle navi dovessero essere

⁽¹³⁴⁾ Attualmente, la costruzione di nave è regolata dal Titolo I del Libro secondo del codice della navigazione, il cui art. 235, primo comma, prevede che «Il controllo tecnico sulle costruzioni marittime è esercitato dal Registro italiano navale nei limiti e con le modalità stabilite da leggi e regolamenti». Tale controllo, se avente esito negativo, può condurre alla sospensione della costruzione ai sensi dell'art. 236, secondo comma, c.nav. Già agli inizi del secolo passato, A. SCIALOJA, *Sistema di diritto della navigazione*, cit. 140, in relazione alle norme del codice della marina mercantile del capo VII, si riferiva a «disposizioni attinenti alla sicurezza in rapporto al movimento della navigazione».

⁽¹³⁵⁾ V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 414.

⁽¹³⁶⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 51.

⁽¹³⁷⁾ H. HORMANN, *Classification societies*, cit. 7.

⁽¹³⁸⁾ Convenzione di Londra del 17 giugno 1960, resa esecutiva con L. 26 giugno 1966, n. 5381. Cfr. G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, cit. 292; A. RIZZO, *Sicurezza della vita umana in mare*, cit. 397.

⁽¹³⁹⁾ F. PELLEGRINO, *La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Costa Concordia*, cit. 120; E. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, in *Dir. mar.* 2014, 358; F. BERLINGIERI, *Progetto di convenzione internazionale per la disciplina della responsabilità per danni da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. mar.* 1968, 520. Sono considerate reazione all'incidente della *Torrey Canyon*, le Convenzioni "sorelle" CLC e *Fund*, nonché la Convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969 sull'intervento in altro mare in caso di inquinamento da idrocarburi, resa esecutiva con Legge 6 aprile 1977 n. 185 (Ratifica delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, con allegato, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969, e adesione alla convenzione istitutiva di un Fondo Internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971, e loro esecuzione), modificata estendendone la portata alle sostanze diverse dagli idrocarburi con il Protocollo di Londra del 2 novembre 1973, reso esecutivo con la Legge 29 settembre 1980 n. 662 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973) (Convenzione *Intervention*).

adottate anche per ridurre le conseguenze sull'ambiente marino delle operazioni di *routine* delle navi ⁽¹⁴⁰⁾. Numerosi incidenti di grave impatto ambientale si sono purtroppo succeduti da allora animando ulteriori interventi normativi, anche da parte della allora Comunità, oggi Unione europea ⁽¹⁴¹⁾.

⁽¹⁴⁰⁾ F. ATTARD, *IMO's Contribution to International Law Regulating Maritime Security*, cit. 491, secondo il quale da tali considerazioni presero le mosse le iniziative che condussero all'adozione della Convenzione MARPOL.

⁽¹⁴¹⁾ Ci si riferisce ad esempio agli avvenimenti in cui sono state coinvolte le petroliere *Exxon Valdez*, *Amoco Cadiz*, *Prestige* ed *Erika*, richiamati da E. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, cit. 358. Cfr. L. MICCICHÈ, *Le norme internazionali ed interne sulla sicurezza della navigazione marittima con particolare riferimento alle disposizioni relative al mezzo nautico*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2006, 16. Sul piano europeo, una reazione piuttosto decisa fu scatenata dal disastro dell'*Erika* del 1999, sui cui fatti e questioni giuridiche sollevate si veda *infra* paragrafo § 13. Ne risultò un'ampia produzione normativa cui, non a caso, ci si riferisce spesso con l'espressione *pacchetti Erika*, che ha coinvolto da vicino l'attività degli enti di classificazione. Con il cosiddetto *primo pacchetto Erika* l'allora normativa comunitaria sugli enti di classificazione (Dir. 94/57/CE del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime) venne modificata dalla Dir. 2001/105/CE del 19 dicembre 2001, che modifica la direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime; fu reso obbligatorio il controllo delle navi potenzialmente pericolose da parte dello Stato di approdo, intervenendo sulla Dir. 95/21/CE del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati Membri (controllo dello Stato di approdo), con l'adozione della Dir. 2001/106/CE del 19 dicembre 2001, che modifica la direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo). Viene inoltre considerato all'interno dei *pacchetti Erika*, sebbene, come rilevato da M.M. COMENALE PINTO, *Contro il rischio da inquinamento ambientale da idrocarburi: il doppio scafo*, in *Giust. civ.* 2005, II, 161 (nota 1), il dibattito sull'opportunità di bandire le petroliere monoscafo si accese già con l'incidente della *Sea Empress* del 1996, il Reg. (CE) n. 417/2002 del 18 febbraio 2002, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio. Lo scadenziario, in seguito all'incidente della *Prestige*, è stato reso più rigoroso dal Reg. (CE) n. 1726/2003 del 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CE) n. 417/2002 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, successivamente abrogato dall'attualmente vigente Reg. (UE) n. 530/2012 del 13 giugno 2012, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo. Con il *pacchetto Erika II* sono stati istituiti un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale (cosiddetto Safe-SeaNet), ad opera della Dir. 2002/59/CE del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio, e l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (AESM), con Reg. (CE) n. 1406/2002 del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima. Infine, il *pacchetto Erika III* ha riordinato le materia della sicurezza marittima e del controllo dello Stato di approdo con i seguenti provvedimenti: i già citati Dir. 2009/15/CE e Reg. (CE) n. 391/2009 con cui sono state fissate regole comuni per le società di classificazione; la parimenti citata Dir. 2009/16/CE con cui si è inteso aumentare l'efficacia dei controlli eseguiti nell'ambito del Port State Control (su cui si veda *supra* paragrafo 2.3); la Dir. 2009/21/CE del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera; la Dir. 2009/17/CE del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione; la Dir. 2009/18/CE del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di

Le diverse Convenzioni internazionali adottate sotto gli auspici dell'IMO accolsero la prassi degli Stati di bandiera di affidare a società di classificazione alcuni compiti rientranti nell'attività statutaria e introdussero disposizioni in cui veniva espressa la possibilità per gli Stati di compiere le visite e ispezioni previste dalle Convenzioni stesse per il tramite di *recognized organizations*, ossia enti di classificazione riconosciuti dagli Stati di bandiera ⁽¹⁴²⁾. Lo sviluppo degli strumenti IMO e l'intervento dell'allora Comunità europea hanno portato una discreta produzione normativa sull'attività – prevalentemente statutaria – dei registri, incidendo in modo preminente sulle loro strutture e modalità operative ⁽¹⁴³⁾.

Tali interventi sono stati in parte mossi dall'esigenza di superare alcuni problemi di inefficienza del controllo delle condizioni delle navi che è stato imputato alla scarsa qualità delle attività degli enti di classificazione sul finire degli anni '80. Tali problemi sono stati affrontati anche dai registri attraverso l'autoregolamentazione in sede IACS ⁽¹⁴⁴⁾.

inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio; il Reg. (CE) n. 392/2009 del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente; la Dir. 2009/20/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

⁽¹⁴²⁾ Sull'argomento si veda *infra* il paragrafo 6.1.

⁽¹⁴³⁾ Si veda *infra* il paragrafo § 6.2.

⁽¹⁴⁴⁾ Sulla IACS e le relative azioni si veda *infra* il paragrafo § 5.3.

Capitolo II

Gli enti di classificazione nel contesto attuale

4. Le attività degli enti di classificazione: premesse e contesto

Le esigenze e gli avvenimenti trattati nel Capitolo I segnano il percorso che ha condotto alla situazione attuale in cui le società di classificazione svolgono in ambito marittimo i due ordini di attività più volte menzionati: la classificazione delle navi e l'attività statutaria.

Comunemente, le prime vengono distinte dalle seconde riferendovisi rispettivamente come attività o funzioni privatistiche e pubblicistiche dei registri⁽¹⁴⁵⁾. Siffatta distinzione enfatizza il fatto che la seconda categoria di attività è eseguita su delega degli Stati di bandiera, i quali sono titolari della funzione di garantire il rispetto di certa normativa con riferimento al naviglio iscritto nei propri registri, mentre le cosiddette attività privatistiche sono eseguite dagli enti di classificazione in virtù di un rapporto di diritto privato. Cionondimeno, l'attività statutaria, oltre ad essere oggetto dell'accordo tra lo Stato di bandiera e la società di classificazione per la delega dell'esecuzione di alcune attività, è oggetto di un contratto tra quest'ultima e l'armatore⁽¹⁴⁶⁾.

Taluna dottrina ha poi sottolineato come la natura pubblica di un'attività non sia immediata conseguenza del fatto che questa sia svolta su delega dello Stato⁽¹⁴⁷⁾.

È vero anche che, come si è visto nei paragrafi 2.2 e 2.3 la classificazione nasce a tutela di interessi privati, mentre l'attività statutaria concerne l'attuazione di una normativa posta a tutela di interessi pubblici.

Attualmente, tuttavia, la natura degli interessi serviti dalla classificazione non è così nettamente relegabile alla sfera degli interessi privati: il rispetto degli standard previsti nei regolamenti dei registri è infatti richiesto dalla Convenzione SOLAS⁽¹⁴⁸⁾ e dalla Normativa europea⁽¹⁴⁹⁾, oltre ad essere condizione per il rilascio del certificato di navigabilità previsto nel nostro ordinamento per le navi non classificate⁽¹⁵⁰⁾. Inoltre, l'art. 2 del D.lg. C.p.S. 340/1947 individua alcune categorie di navi che devono essere classificate da enti autorizzati. Tali elementi effettivamente suggeriscono che la classificazione sia uno degli elementi che concorrono secondo la normativa in materia di sicurezza a far sì che una nave possieda i requisiti previsti dall'ordinamento⁽¹⁵¹⁾.

Anche la sicurezza della navigazione, secondo alcuni, travalicherebbe «il cerchio pubblicistico che in genere delimita, nell'interesse generale, i rapporti economici tra privati» in quanto «l'adempimento

⁽¹⁴⁵⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 43; H. JESSEN, *The Liability of Classification Societies*, cit. 276; F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 42; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 417; J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 30.

⁽¹⁴⁶⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 53.

⁽¹⁴⁷⁾ P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 364.

⁽¹⁴⁸⁾ Cfr. Regola 3-1, Parte A, Cap. II-1 Convenzione SOLAS. Considera la classe «oggi, gerarchicamente equiparata alle Regole Statutarie» F. SICCARDI, *Costruzione di nave. La legge, i contratti, la prassi*, Milano 2021, 189.

⁽¹⁴⁹⁾ Art. 11 della Dir. 2009/15/CE.

⁽¹⁵⁰⁾ Art. 22 del D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare).

⁽¹⁵¹⁾ Cfr. C. INGRATOCCI, *Obblighi e responsabilità dello Stato della bandiera*, cit. 801.

degli obblighi di sicurezza concorre all'identificazione del sinallagma tipico dell'obbligazione del trasporto, non solo di persone ma anche di cose»⁽¹⁵²⁾.

Al contempo, la classificazione e l'attività statutaria sono servizi che le società di classificazione offrono agli armatori e ai costruttori di navi, con i quali stipulano contratti mediante i quali si impegnano ad eseguire determinate prestazioni a fronte di un corrispettivo⁽¹⁵³⁾. La prassi vede l'armatore affidare allo stesso ente di classificazione tanto l'attività statutaria che quella di classificazione⁽¹⁵⁴⁾.

Tali considerazioni appaiono avvalorare la conclusione secondo cui i registri di classificazione «*have established a system of public safety based on private law contracts*»⁽¹⁵⁵⁾.

La questione della natura pubblica o privata delle attività delle società di classificazione è stata affrontata in alcune recenti pronunce giurisprudenziali in materia di giurisdizione sulle controversie riguardanti la loro responsabilità. All'atto di trattare la suddetta casistica si avrà dunque modo di approfondire la tematica in questione⁽¹⁵⁶⁾.

In questa sede sembra comunque opportuno osservare che la natura delle attività degli enti di classificazione è argomento controverso e, come rilevato, complesso, in quanto l'intreccio di aspetti pubblici e privatistici, tipico invero del diritto della navigazione, è notevole e riguarda diversi livelli ordinamentali⁽¹⁵⁷⁾.

⁽¹⁵²⁾ G. CAMARDA, *La sicurezza nel diritto della navigazione*, cit. 263.

⁽¹⁵³⁾ Per quanto attiene all'accordo negoziale sottostante all'esecuzione dell'attività di classificazione, cfr. J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 72 e V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 423-426, secondo cui il contratto è inquadrabile, a seconda dei casi, nell'appalto di servizi o nel contratto d'opera. Per la dottrina francese, nelle proprie osservazioni alla sentenza della Corte d'appello di Versailles resa nel caso *Elodie II* (per la quale si rinvia al successivo paragrafo § 13), P. DELEBECQUE, in *DMF* 1956, 727, qualifica il contratto come «*une forme de louage d'ouvrage*».

⁽¹⁵⁴⁾ Sul versante del rapporto tra organizzazione riconosciuta-Stato di bandiera, i provvedimenti di delega dello svolgimento dei servizi di certificazione statutaria per le navi registrate in Italia attualmente in vigore affidano i servizi in questione per le navi «classificate con l'organismo stesso». Cfr. per tutti D.M. 8 settembre 2017.

⁽¹⁵⁵⁾ Così J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies: A Comparative Perspective*, Berlin-Heidelberg, 2005, 6. Similmente, J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 31, con riferimento alle attività di classificazione ritiene che «*estas actividades esencialmente privadas de las sociedades de clasificación sirven también indirectamente a un interés público*». Cfr. M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 75, secondo cui «*Classification societies serve as the unofficial policemen for the maritime world, using independent verification processes to ensure that seaworthy vessels are in service*»; B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 188.

⁽¹⁵⁶⁾ Sull'argomento, si rinvia pertanto al paragrafo § 10.

⁽¹⁵⁷⁾ G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit. 339. Sulla commistione di elementi pubblicistici e privatistici, si osserva che la Relazione del Ministro Guardasigilli per l'approvazione del testo definitivo del codice della navigazione del 30 marzo 1942, dopo l'affermazione secondo cui «in materia di navigazione, gli istituti privatistici si innestano e vivono sugli istituti di carattere pubblico, compenetrandosi con questi a tal punto, da rendere inattuabile la separazione» (paragrafo 5), non manca di enfatizzare l'interdipendenza tra le norme amministrative e private del codice della navigazione, portando, tra diversi esempi, quelli della navigabilità, del ruolo del Registro italiano navale e dei certificati: «disciplinando il regime amministrativo delle navi e degli aeromobili, e più particolarmente trattando della navigabilità, il codice, dopo aver fissato le condizioni di navigabilità, i documenti dai quali queste debbono risultare, il regime delle ispezioni, e dopo avere stabilito la competenza al riguardo del Registro italiano navale e di quello aeronautico e dell'ispettorato compartimentale (per la navigazione interna), dispone che i certificati ed ogni

Nei paragrafi che seguono, si è scelto dunque di descrivere le attività dei registri distinguendo tra classificazione delle navi e attività statutaria senza attribuire natura pubblica o privata all'una o all'altra funzione.

Per completezza, vale la pena segnalare che attualmente gli enti di classificazione offrono una vastissima gamma di servizi anche all'infuori del settore marittimo, i quali per evidenti ragioni non rientrano nell'oggetto della presente trattazione.

Prima di procedere con l'esame delle singole attività, occorre soffermarsi sul contesto in cui queste sono svolte. Si è detto che esse sono oggetto di servizi prestati a fronte di un corrispettivo pagato dal committente. Ciò significa che le società di classificazione competono tra di loro per cercare di avere nei propri registri il maggior numero di navi possibile: tante più navi vengono classificate e certificate da un ente tanto maggiori saranno i suoi ricavi.

È stato osservato che da questa competizione derivano dei possibili conflitti di interesse ⁽¹⁵⁸⁾.

Infatti, poiché un elevato standard di qualità è oneroso da implementare per l'armatore, quest'ultimo, affacciandosi ad un mercato competitivo in cui può scegliere l'istituto di classificazione a cui rivolgersi, può essere attratto da quelli che adottano regolamenti che prevedono standard più bassi o che non applicano rigidamente standard elevati ⁽¹⁵⁹⁾.

L'interesse di taluni armatori – soprattutto di navi datate – può essere rivolto all'attestazione delle qualità della nave, più che alle qualità stesse. Questo può tradursi in pressioni nei confronti degli enti di classificazione o in pratiche come il *class hopping* ⁽¹⁶⁰⁾.

Tali fattori, secondo molti, hanno inciso sulla qualità dei servizi dei registri e, in passato, sono stati messi fortemente in discussione tanto il loro ruolo quanto la loro stessa indipendenza ⁽¹⁶¹⁾. Tanto che si arrivò a parlare di *crisis of class* ⁽¹⁶²⁾.

La situazione attuale vede alcuni correttivi messi a punto per mantenere una più elevata qualità dei servizi resi dalle società di classificazione, sia per quanto riguarda l'attività statutaria, che ha trovato interventi normativi sia in sede internazionale che europea, sia per quanto riguarda la classificazione, ambito nel quale le principali società hanno adottato iniziative di autoregolamentazione.

Infatti, il mantenimento della classe di navi in cattivo stato incide fortemente sulla reputazione del registro in cui la nave è inserita e può avere ripercussioni sulla credibilità dell'industria della classificazione ⁽¹⁶³⁾. I maggiori enti di classificazione hanno particolarmente a cuore gli aspetti legati alla

altra attestazione tecnica rilasciata dagli uffici predetti fanno fede fino a prova contraria». La complessità derivante dalla sovrapposizione di norme nazionali europee e internazionali è altresì rilevata da H. JESSEN, *The Liability of Classification Societies*, cit. 281.

⁽¹⁵⁸⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 259; J.L. PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies*, cit. 490; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 26; P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 372; H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 624.

⁽¹⁵⁹⁾ Cfr. P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 364.

⁽¹⁶⁰⁾ Il *class hopping* è solitamente richiamato con riferimento a situazioni critiche in cui l'armatore, scontento per le condizioni o raccomandazioni imposte da un istituto di classificazione, si rivolge ad un altro che lo ammette nei propri registri evitando gli interventi sulla nave imposti dal primo. Cfr. J.L. PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies*, cit. 493.

⁽¹⁶¹⁾ I. ARROYO, *Problemas juridicos relativos a la seguridad de la navegacion maritima (Referenda especial al "Prestige")*, *Anuar. der. mar.* XX-2003, 23, 39; H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 6; J.L. PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies*, cit. 492; M.T. GÓMEZ PRIETO, *Las sociedades de clasificación de buques*, cit. 295.

⁽¹⁶²⁾ J.L. PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies*, cit. 490.

⁽¹⁶³⁾ Cfr. i rilievi di P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 372 e ss., sulla situazione creatasi alla fine degli anni '80.

reputazione della propria attività e, attraverso la IACS, si autoregolano per trovare equilibri tra concorrenza e standard omogeni dei servizi prestati dai suoi membri ⁽¹⁶⁴⁾.

Per quanto attiene alle attività statutarie, gli Stati di bandiera in sede IMO e le istituzioni dell'Unione europea hanno elaborato e provvedono ad aggiornare una normativa finalizzata a regolamentare i requisiti minimi che i registri di classificazione devono avere per agire come organizzazioni riconosciute e a monitorarne le attività ⁽¹⁶⁵⁾.

5. La classificazione delle navi

5.1. Il contenuto delle attività di classificazione

Si ritiene tradizionalmente che attraverso la classificazione sia valutato il grado di fiducia o di affidabilità della nave ⁽¹⁶⁶⁾. Tale funzione della classificazione è ben rappresentata nell'originario sistema di classificazione, il quale, come si è visto, prevedeva una valutazione delle condizioni dello scafo e delle dotazioni della nave effettuata da un perito, che veniva tradotta in uno dei simboli della classe, assegnato in base al suo giudizio in una sorta di votazione (grado di affidabilità o *rating*) ⁽¹⁶⁷⁾.

Tuttavia, attualmente la classificazione non riserva tale spazio alla valutazione personale del perito, ma avviene secondo quanto dettagliatamente previsto dai regolamenti del registro. Nei regolamenti sono fissati gli standard e le modalità con cui i periti verificano la conformità delle navi a detti standard. Secondo alcuni, i simboli che si riferiscono alla classe della nave non servono più quindi ad indicare la percentuale di conformità della stessa alle regole dell'ente: se la nave è conforme agli

⁽¹⁶⁴⁾ Sulla IACS si veda il successivo paragrafo § 5.3. Con riferimento alla consapevolezza dei membri IACS in merito al ruolo della reputazione sulla propria attività, si riporta di seguito l'*incipit* del preambolo del IACS Code of Ethics: «*Classification Societies live on their reputation. Acceptance of their technical work can only be maintained by continuously proving integrity and competence. The decisive bodies by which demand for the work and therefore for the existence of the Classification Societies is ultimately governed are National Administrations and Underwriters*». Per F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 260, le società che fanno parte della IACS trovano nel meccanismo della reputazione incentivi sufficienti per non lasciare che il conflitto d'interessi sopra esposto finisca con l'incidere sulla qualità dei propri servizi.

⁽¹⁶⁵⁾ Per la normativa in questione si rinvia al successivo paragrafo § 6.

⁽¹⁶⁶⁾ P. ROSSI, *Registro italiano navale*, cit. 500; F. D'ANIELLO, *Registro italiano navale*, cit. 1; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 422; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 282; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 7 (nota 14); R. RODIÈRE, *Droit maritime, Le navire*, Paris, 1980, 60.

⁽¹⁶⁷⁾ La classe della nave era quindi determinata da una combinazione di lettere o numeri: ad esempio, nel *Green Book* erano assegnati diversi valori allo scafo attraverso le vocali, dove la A indicava la migliore qualità e la U la peggiore. Per quanto atteneva al giudizio sulle dotazioni, questo era espresso inizialmente attraverso le lettere G (*good*), M (*middling*) e B (*bad*). Dalla sostituzione delle lettere usate per indicare la qualità delle dotazioni con i numeri da 1 a 3 ha tratto origine il simbolo A1 (presente ancora oggi nei simboli della classe di alcuni registri tra cui il Lloyd's Register) che indicava che la nave si trovava nella migliore delle classi, combinando i valori più alti sia per lo scafo che per le dotazioni. Cfr. P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 367; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 5.

standard del registro, è in classe, altrimenti no. Non sarebbero quindi ammesse navi che non rispettino gli standard ⁽¹⁶⁸⁾.

Secondo altri, vi è stata un'evoluzione della classificazione da attività di valutazione per gradi (*rating*) ad attività di certificazione ⁽¹⁶⁹⁾.

In effetti, i regolamenti di diverse società di classificazione prevedono un simbolo principale, assegnato alle navi che vi si conformino ⁽¹⁷⁰⁾. Al contempo, tuttavia, enti di classificazione di primario rilievo prevedono tutt'oggi simboli relativi alla classe differenziati per il caso in cui la nave risponda ai requisiti previsti dai propri regolamenti e l'ipotesi alternativa in cui la nave, pur non conformandosi a tutti i suddetti requisiti, sia comunque ritenuta ammissibile nei propri registri ⁽¹⁷¹⁾.

Inoltre, il sistema delle notazioni di classe, le quali accompagnano il simbolo principale, fa sì che l'assegnazione della classe esprima diverse combinazioni di qualità della nave seppur nella cornice delineata dai regolamenti ⁽¹⁷²⁾.

Pur senza trascurare i rilievi della dottrina sopra richiamata, sembra potersi sostenere che la classificazione sia tuttora espressione dell'affidabilità della nave ⁽¹⁷³⁾.

Il simbolo principale della classe certamente non costituisce più una rappresentazione immediata della valutazione (libera e personale del perito) sull'affidabilità della nave. Esso, unitamente alle altre notazioni di classe assegnate, descrive invece a quali regole la nave si conforma, rappresentando quindi che la nave è stata classificata secondo i regolamenti di questo o quell'altro ente, da una parte, e che, nell'ambito di tali regolamenti, si attiene a queste o quelle regole.

In definitiva, la fiducia o affidabilità di una nave classificata risiede nei regolamenti a cui questa si attiene, in quanto può essere desunta dalle regole sottostanti all'assegnazione della classe. Anche per le navi classificate da enti che prevedono un solo simbolo principale, un certo grado di affidabilità potrà quindi essere ricavato dal fatto che una nave rispetta le regole di un registro anziché quelle

⁽¹⁶⁸⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 6. Appaiono esprimersi diversamente i regolamenti RINA e BV. Cfr. *Bureau Veritas Rules for the Classification of Steel Ships* (luglio 2021), Parte A, Capitolo 1, Sezione 2, §2.1.1, secondo cui: «*The class symbol expresses the degree of compliance of the ship with the rule requirements as regards its construction and maintenance*» e l'analoga disposizione di cui al §2.1.2 delle *RINA Rules for the Classification of Ships* (1 luglio 2021), Parte A, Capitolo 1, Sezione 2. In particolare, sull'ammissibilità di navi che non rispettino tutti i requisiti previsti dai regolamenti BV si veda *infra*.

⁽¹⁶⁹⁾ P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea*, cit. 369.

⁽¹⁷⁰⁾ Ad esempio il simbolo "C" è assegnato alle navi classificate da RINA che osservino i regolamenti di tale ente o regolamenti considerati equivalenti (*RINA Rules for the Classification of Ships* (1 luglio 2021), Parte A, Capitolo 1, Sezione 2, §2.1.2); il simbolo "100A1", è assegnato dal Lloyd's Register (*Lloyd's Register Rules and Regulations for the Classification of Ships* (luglio 2021), *Classification Regulations*, Parte 1, Capitolo 2, Sezione 2, §2.2.1); il simbolo "A1" è assegnato da American Bureau of Shipping (*ABS Rules for Conditions of Classification* (luglio 2021), Parte 1, Capitolo 1, Sezione 3, §1).

⁽¹⁷¹⁾ Così il Bureau Veritas, che assegna il simbolo "I" nella prima ipotesi e il simbolo "II" nella seconda (*Bureau Veritas Rules for the Classification of Steel Ships* (luglio 2021), Parte A, Capitolo 1, Sezione 2, §2.1.2 e 2.1.3). Anche il simbolo 100A1 del Lloyd's Register appare assegnabile a navi classificate per un particolare servizio il cui *anchoring and/or mooring equipment*, pur non rispondendo alle regole, è considerato adeguato per il servizio in questione (*Lloyd's Register Rules and Regulations for the Classification of Ships* (luglio 2021), *Classification Regulations*, Parte 1, Capitolo 2, Sezione 2, §2.2.2).

⁽¹⁷²⁾ Sulle notazioni di classe si veda anche *infra*.

⁽¹⁷³⁾ Cfr. J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 17, secondo il quale «*Puede afirmarse que las sociedades de clasificación venden esencialmente confianza*».

di un altro, oppure, dal fatto che la nave ha una *double class*, conformandosi quindi ai regolamenti di due registri ⁽¹⁷⁴⁾.

Passando dalla funzione della classificazione al suo contenuto, si osserva che questa si compone di diverse attività ⁽¹⁷⁵⁾.

Anzitutto, vi è l'elaborazione dei regolamenti, dove sono riportati gli standard, le indicazioni e i documenti sulla base dei quali vengono svolte le verifiche della nave, della sua struttura, dei relativi materiali, delle dotazioni, dei motori e di ogni altro componente interessato dai regolamenti. Dopodiché l'ente di classificazione, per ciascuna nave procede con l'esame dei progetti e dei calcoli e le ispezioni, i controlli e le prove, tendenti ad assicurare che la nave sia conforme alle previsioni dei regolamenti.

Se, una volta conclusa tale attività, le navi risultano conformi ai regolamenti, avviene l'assegnazione della classe e la conseguente emissione del certificato di classe.

La nave classificata è oggetto di ispezioni periodiche, occasionali e di rinnovo della classe eseguite per verificare che essa, anche dopo la sua entrata in servizio, rispetti le condizioni previste per il mantenimento della classe.

Per quanto attiene all'elaborazione dei regolamenti e al loro costante aggiornamento, si tratta di attività che ciascun ente di classificazione compie sia attraverso la ricerca sia mediante la raccolta e analisi di dati accumulati grazie alla pluriennale esperienza nel settore marittimo. Proprio il possesso di una grande mole di informazioni tecniche stratificate nel tempo fa sì che gli enti di classificazione siano percepiti come depositari delle conoscenze dell'industria marittima in merito alla tecnologia relativa alle navi ⁽¹⁷⁶⁾. In principio, ogni registro ha i propri regolamenti e dalla loro bontà dipende anche la sua reputazione, oltre che la scelta di un ente a dispetto di un altro in sede di progettazione di una nave di nuova costruzione ⁽¹⁷⁷⁾. Tuttavia, per le società di classificazione che ne sono membri, incidono sui rispettivi regolamenti le *Unified Interpretations*, gli *Unified Requiriments* e le *Common Rules* messi a punto in sede IACS ⁽¹⁷⁸⁾.

Un momento cruciale della classificazione è rappresentato dall'ispezione, o meglio, dalle ispezioni della nave. Le ispezioni hanno infatti luogo in diverse fasi della vita della nave e gli enti di classificazione, attraverso una fitta rete di collaboratori sparsi nelle diverse aree del globo, verificano che la nave risponda agli standard descritti nei regolamenti recandosi nel luogo dove questa si trova.

⁽¹⁷⁴⁾ Cfr. IACS Proc Req. 2009/Rev.6 2020, secondo cui «*‘Double class vessel’ is a vessel which is classed by two Societies and where each Society works as if it is the only Society classing the vessel, and does all surveys in accordance with its own requirements and schedule*».

⁽¹⁷⁵⁾ Cfr. RINA Rules for the Classification of Ships (1 luglio 2021), Parte A, Capitolo 1, §1.3 (*Meaning of classification, scope and limits*) e la pressoché identica disposizione delle Bureau Veritas Rules for the Classification of Steel Ships (luglio 2021) (Parte A, Capitolo 1, Sezione 1, §1.3 (*Meaning of classification, scope and limits*)). Similmente dispongono le ABS Rules for Conditions of Classification (luglio 2021), Parte 1, Capitolo 1, Sezione 1, §1 (*Process*): «*The Classification process consists of a) The development of Rules, Guides, standards and other criteria for the design and construction of marine vessels and structures, for materials, equipment and machinery, b) The review of design and survey during and after construction to verify compliance with such Rules, Guides, standards or other criteria, c) The assignment and registration of class when such compliance has been verified, and d) The issuance of a renewable Classification certificate with annual endorsements valid for five years*».

⁽¹⁷⁶⁾ F. FURGER, *Accountability and Systems of Self-Governance: The Case of Maritime Industry*, in 19 *Law & Policy* 445 (1997), 457

⁽¹⁷⁷⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 20, il quale riporta l'esempio del costruttore di una nave che, nella scelta di un ente di classificazione, verifica lo spessore dello scafo richiesto nei regolamenti per determinare la spesa relativa ai materiali.

⁽¹⁷⁸⁾ Sulla IACS si veda *infra* il paragrafo § 5.3.

Una prima e fondamentale ispezione è finalizzata all'assegnazione della classe alla nave. Procedure differenziate sono previste per la classificazione di navi in costruzione e la classificazione successiva alla costruzione ⁽¹⁷⁹⁾.

Nel primo caso, i registri compiono un esame della nave sin dalla sua nascita, approvando la documentazione progettuale e supervisionando – se richiesto – disegni, materiali e strumenti utilizzati durante i lavori di costruzione. L'attività di ispezione della nave è quindi volta a verificare che questa risponda ai regolamenti in relazione alla documentazione progettuale in possesso dell'ente, il quale partecipa anche ai test e alle prove in acqua previsti dai regolamenti ⁽¹⁸⁰⁾. Così facendo, l'onerosità in termini di tempo delle ispezioni finalizzate all'assegnazione della classe, è assorbita in un periodo temporale in cui la nave non è ancora in servizio, ma si trova ancora nel cantiere ⁽¹⁸¹⁾. Infatti, accade spesso che siano proprio i cantieri che intendono consegnare navi già classificate a rivolgersi alle società di classificazione ⁽¹⁸²⁾.

In caso di assegnazione della classe in un momento successivo alla costruzione della nave sono previste procedure diverse per una pluralità di fattispecie. Tendenzialmente, la procedura è snellita consentendo il rilascio di un certificato di classe *ad interim* in seguito al buon esito dell'ispezione della nave quando questa è già stata classificata da un altro registro che applica lo IACS *Quality System Certification Scheme* (QSCS) riportando piena rispondenza alle risoluzioni IACS pertinenti e applicabili ⁽¹⁸³⁾. Negli altri casi, oltre che al buon esito dell'ispezione, l'ottenimento del certificato *ad interim* è condizionato all'esame della documentazione progettuale della nave ⁽¹⁸⁴⁾.

Quando le ispezioni per l'assegnazione della classe mostrano la conformità della nave ai regolamenti dell'ente di classificazione, questo rilascia il certificato di classe e inserisce la nave nel proprio registro ⁽¹⁸⁵⁾. Nel certificato di classe sono indicati il simbolo principale e le notazioni di classe (*classification notation*), espresse attraverso ulteriori simboli che indicano particolari tipologie di nave, di

⁽¹⁷⁹⁾ Cfr. rispettivamente §2 (*New building procedure*) e §3 (*Ships classed after construction*), Parte A, Capitolo 2, Sezione 1, delle RINA *Rules for the Classification of Ships* (1 luglio 2021).

⁽¹⁸⁰⁾ Cfr. § 2.1 (*Ships surveyed by the Society during construction*), Parte A, Capitolo 2, Sezione 1, delle RINA *Rules for the Classification of Ships* (1° luglio 2021), che prevede tra l'altro un apposito simbolo (la croce di Malta) per contrassegnare il fatto che la nave sia stata classificata in virtù di ispezioni eseguite durante la costruzione.

⁽¹⁸¹⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 10.

⁽¹⁸²⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 43. Sull'intima correlazione tra le attività dei cantieri di costruzione delle navi e degli enti di classificazione cfr. J. BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, cit. 317.

⁽¹⁸³⁾ §3.2.6 (*Interim Certificate of Classification*) Parte A, Capitolo 2, Sezione 1, delle RINA *Rules for the Classification of Ships* (1° luglio 2021). Sul QSCS si veda *infra* il paragrafo §5.3.

⁽¹⁸⁴⁾ §3.6.4 (*Conditions of IACS Procedural Requirement PR1D, preventing issue of the Interim Certificate of Classification*) Parte A, Capitolo 2, Sezione 1, delle RINA *Rules for the Classification of Ships* (1 luglio 2021).

⁽¹⁸⁵⁾ L'art. 2 lettera k) della Dir. 2009/15/CE definisce il certificato di classe come «il documento rilasciato da un organismo riconosciuto che certifica l'idoneità delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e le procedure fissate e rese pubbliche dall'organismo stesso». Definizione pressoché identica che è contenuta nell'art. 2 lettera i) del Reg. (CE) n. 391/2009. È stato osservato che l'emissione del certificato di classe costituisce il nucleo della prestazione dell'ente di classificazione e che pertanto l'obbligo della controparte al corrispettivo è condizionato all'emissione di tale certificato, con la conseguenza che – in assenza del pagamento – l'ente di classificazione può non emettere il certificato o revocarlo qualora già emesso (J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, 70). Nello stesso senso, V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 425.

servizi e navigazioni per i quali questa rispetta apposite regole indicate nei regolamenti ⁽¹⁸⁶⁾. Le notazioni sono altresì riportate nel registro pubblicato dall'ente di classificazione ⁽¹⁸⁷⁾. Oltre alle notazioni che conseguono all'assegnazione della classe, è prevista la possibilità per una nave di ottenere notazioni di classe volontarie (*additional class notations*). Tali notazioni si riferiscono a caratteristiche aggiuntive della nave o delle sue dotazioni non richieste ai fini della classe, ma che vengono comunque valutate in base agli standard del registro dietro richiesta del committente ⁽¹⁸⁸⁾.

Il certificato di classe ha una validità limitata nel tempo e pertanto la nave, per mantenere la classe, deve eseguire entro date scadenze ulteriori ispezioni (*class renewal survey*) ⁽¹⁸⁹⁾. Altre visite periodiche sono previste, pena il rischio della sospensione della classe, con cadenza annuale (*annual survey*) e a metà del periodo di classe (*intermediate survey*).

Alle ispezioni periodiche, eseguite a scadenze programmate, seppur flessibili, si aggiungono le ispezioni occasionali (*occasional survey*), che sono eventuali e sono compiute in determinate circostanze. Tra queste, riveste particolare importanza l'eventualità in cui la nave sia danneggiata. È infatti dovere dell'armatore chiedere un'apposita ispezione quando la nave abbia riportato un danno o sulla stessa siano stati compiuti interventi che possano pregiudicare il mantenimento della classe (*damage and repair survey*).

5.2. La rilevanza della classificazione delle navi nei rapporti tra privati

Taluna dottrina straniera esclude l'esistenza di una *general legal obligation* che imponga che la nave sia classificata, riportando esempi di situazioni – perlopiù navi autoassicurate o non assicurate – in cui le navi non sono classificate ⁽¹⁹⁰⁾.

Nel nostro ordinamento, tuttavia, la classificazione è obbligatoria per talune categorie di navi ⁽¹⁹¹⁾. Al contempo, invece, il codice della navigazione non prevede obblighi riferiti alla classe delle navi in capo alle parti di contratti di utilizzazione. Può essere considerata solo in parte un'eccezione la norma di cui all'art. 451 c.nav. che, nel trasporto di cose determinate, attribuisce al vettore «la facoltà di sostituire la nave con altra nave della medesima classe, idonea a compiere il trasporto senza ritardo».

⁽¹⁸⁶⁾ Ad esempio, la notazione *ro-ro passenger ship* è prevista per le navi destinate a trasportare più di dodici passeggeri ed equipaggiate per caricare treni o veicoli stradali che rispettino specifici requisiti (RINA *Rules for the Classification of Ships* (1 luglio 2021), Parte A, Capitolo 1, Sezione 2, §4.6.3).

⁽¹⁸⁷⁾ Cfr. RINA *Rules for the Classification of Ships* (1° luglio 2021), Parte A, Capitolo 1, Sezione 2, §1.1.2.

⁽¹⁸⁸⁾ Cfr. art. 6 (*Additional class notations*), Parte A, Capitolo 1, Sezione 2, delle RINA *Rules for the Classification of Ships* (1° luglio 2021).

⁽¹⁸⁹⁾ Trattandosi di un'ispezione piuttosto articolata, che comprende molte parti della nave e, quindi, che esige diverso tempo, gli enti di classificazione spesso, per le navi classificate con alcune notazioni, consentono di adottare un programma (*continuous survey system*) mediante il quale nel periodo di classe gli elementi della nave oggetto della *renewal survey* vengono ispezionati separatamente in diversi momenti. Tra una visita e l'altra dello stesso elemento non possono comunque trascorrere più di cinque anni. In questo modo, nessun elemento oggetto dell'ispezione rimane non sorvegliato per più di cinque anni, ma l'armatore può evitare di tenere ferma la nave per un lungo periodo alla scadenza del periodo di classe, ripartendo negli anni il tempo necessario a compiere le ispezioni. Cfr. IACS Unified Requirement Z6, *Continuous system for hull special survey*; §4.3 (*Continuous survey system*), Parte A, Capitolo 2, Sezione 2, delle RINA *Rules for the Classification of Ships* (1° luglio 2021) e delle Bureau Veritas *Rules for the Classification of Steel Ships* (luglio 2021).

⁽¹⁹⁰⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 11.

⁽¹⁹¹⁾ Cfr. art. 2 del D.lg.C.p.S. 22 gennaio 1947, n. 340 (Riordinamento del Registro Italiano Navale).

Inoltre, per talune navigazioni, il rispetto degli standard rientranti nell'ambito della classificazione fissati da un registro riconosciuto dall'amministrazione dello Stato di bandiera è requisito per il rispetto delle condizioni di sicurezza della navigazione⁽¹⁹²⁾. La mancanza o l'invalidità di un certificato di classe, può dunque incidere sulla navigabilità della nave, la quale – come si è visto – è invece ampiamente riconosciuta e regolata quale obbligo a carico delle parti dei contratti di utilizzazione⁽¹⁹³⁾.

Tali considerazioni appaiono comunque superate dal dato offerto dalla prassi commerciale, che vede il concetto di classe richiamato in diverse tipologie di contratti aventi ad oggetto operazioni riguardanti le navi. Pertanto, risulta improbabile che un contratto di assicurazione o un contratto di utilizzazione della nave non riporti una dichiarazione della classe della stessa, se non degli obblighi specifici riguardanti la classificazione iniziale della nave o il suo mantenimento durante l'esecuzione del contratto.

Del resto, sotto il profilo economico, il ruolo della classificazione delle navi è stato sintetizzato in una sorta di slogan che ne riassume il valore: “*no cash without class*”⁽¹⁹⁴⁾. Le ragioni che hanno portato alla creazione di un sistema di classificazione analizzate al paragrafo 2.2 continuano a indurre gli operatori del mercato marittimo ad esigere che la nave sia classificata e a fare affidamento sulle informazioni collegate alla classe per lo svolgimento delle proprie operazioni concernenti la nave⁽¹⁹⁵⁾. Espressione di tale esigenza si rinviene nei formulari utilizzati per concludere i contratti relativi a tali operazioni.

Per quanto attiene alle informazioni ricavabili dalla classe della nave è opportuno riportare alcune precisazioni. Dal certificato di classe e dalla consultazione del registro è possibile apprendere una serie di dati (tra tutti classe della nave e notazioni di classe); non è invece riportata la data dell'ultima ispezione né risulta se sono state imposte dall'ente delle *conditions of class*⁽¹⁹⁶⁾, ossia delle difformità della nave rispetto ai regolamenti che devono essere rimosse entro un certo periodo di tempo⁽¹⁹⁷⁾.

Chi sia interessato a tali informazioni dovrà consultare i resoconti delle ispezioni, da cui risulti la data dell'ultima ispezione ed eventuali *conditions of class*⁽¹⁹⁸⁾.

Tanto premesso, di seguito sono analizzate le modalità con cui la classificazione delle navi è richiamata o regolata nei seguenti rapporti privati: assicurazioni marittime e coperture dei P&I Club; compravendita di nave; contratti stipulati mediante *charterparty*. Taluna dottrina individua ulteriori

⁽¹⁹²⁾ Il riferimento è alla Regola 3-1, Parte A, Cap. II-1 Convenzione SOLAS.

⁽¹⁹³⁾ Si veda *supra* paragrafo § 2.2.

⁽¹⁹⁴⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 7.

⁽¹⁹⁵⁾ J. DE BRUYNE, *Tort Law and the Regulation of Classification Societies*, cit. 431; J.L. PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues*, cit. 487; H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 3; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 282; J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 31, G. RIPERT, *Droit Maritime*, cit. 291.

⁽¹⁹⁶⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 49.

⁽¹⁹⁷⁾ cfr. §2.1.5 (*Conditions of class*), Parte A, Capitolo 2, Sezione 2, delle RINA *Rules for the Classification of Ships* (1° luglio 2021) «A condition of class is a requirement to the effect that specific measures, repairs and/or surveys are to be carried out within a specific time limit in order to retain classification. A condition of class is pending until it is cleared. Where it is not cleared by its limit date, the condition of class is overdue».

⁽¹⁹⁸⁾ DNV consente ad esempio di ottenere, dietro apposita richiesta, diverse tipologie di *class declaration*, come descritto sul proprio sito www.dnv.com (ultimo accesso 1 marzo 2022). Cfr. *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49, (S.D.N.Y. 1995), 53: «The Bureau Veritas Register does not reflect whether Bureau Veritas has suspended a ship's class but only a ship's condition at the time of the survey.[...] Had they wanted to ascertain the current status of the Pacific Dawn, plaintiffs could have requested specific information survey called an "attestation of class"».

rapporti in cui viene attribuito rilievo alla classe della nave nei mutui assistiti da ipoteche sulle navi, nel trasporto di cose determinate e nell'arruolamento ⁽¹⁹⁹⁾.

a) *Assicurazioni marittime e P&I Club*

Nell'ambito delle assicurazioni marittime, oltre ai danni alle cose (principalmente nave e cose trasportate via mare), sono fatte oggetto di assicurazione le responsabilità connesse con l'esercizio della navigazione (assicurazioni marittime di responsabilità) ⁽²⁰⁰⁾.

L'assicurazione della nave – detta *corpi* o, in inglese, *Hull* – copre i danni allo scafo, comprese le relative pertinenze e accessori, e all'apparato motore, con i suoi ausiliari e dotazioni di rispetto ⁽²⁰¹⁾. Non solo, ai sensi del codice della navigazione, l'assicurazione corpi copre normalmente anche responsabilità in relazione alla contribuzione in avaria comune ⁽²⁰²⁾ e all'urto tra navi ⁽²⁰³⁾. Tuttavia, l'esigenza di estendere la copertura della responsabilità armatoriale «ben oltre i limiti delle responsabilità strettamente connesse con la spedizione» determina il ricorso alla cosiddetta *Protection and Indemnity Insurance* ⁽²⁰⁴⁾. Oggetto, scopo e operatività di tale garanzia assicurativa sono disciplinati dalle regole (*Rules*) dei P&I Club ⁽²⁰⁵⁾, mediante l'iscrizione ai quali di una nave si ottiene la relativa copertura ⁽²⁰⁶⁾.

È interesse sia degli assicuratori dello scafo o delle merci, sia dei P&I Club che le navi rispetto alle quali assumono i rischi non diano luogo a perdite coperte o che l'entità di tali perdite sia contenuta, o comunque proporzionata al premio pagato per la copertura ⁽²⁰⁷⁾. Oltre a provvedere a ispezioni da parte di propri periti, gli assicuratori dello scafo e i P&I Club prevedono a carico rispettivamente dell'assicurato e del membro del club determinati obblighi con riferimento alla classe ⁽²⁰⁸⁾.

In particolare, le polizze corpi a tempo obbligano l'assicurato per tutto il periodo di copertura a garantire che la nave sia classificata da un ente di classificazione accettato dall'assicuratore, mantenere la classe, conformarsi a tutte le raccomandazioni, requisiti o restrizioni dettati dagli enti di classificazione riguardanti la navigabilità della nave o il suo mantenimento nei termini indicati dall'ente. In caso di violazione di tali obblighi, l'assicuratore è esonerato dal pagamento dell'indennizzo ⁽²⁰⁹⁾.

⁽¹⁹⁹⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 7.

⁽²⁰⁰⁾ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, 77-78.

⁽²⁰¹⁾ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit. 82. Cfr. Art. 515 c.nav.

⁽²⁰²⁾ Art. 526 c.nav. Le somme dovute dall'assicurato per la contribuzione alle avarie comuni sono coperte anche dall'assicurazione merci e dall'assicurazione nolo.

⁽²⁰³⁾ Art. 527 c.nav.

⁽²⁰⁴⁾ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit. 180. In chiave storica, F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale. P&I Clubs e obbligo assicurativo*, Bari, 2012, 87, si riferisce ad un «bisogno assicurativo», determinato dai cambiamenti sociali e tecnologici del XIX secolo «che gli armatori non riuscirono a soddisfare adeguatamente nell'ambito del "mercato tradizionale"».

⁽²⁰⁵⁾ D. CASCIANO, *L'assicurazione P. & I.*, Milano, 2013, 56.

⁽²⁰⁶⁾ Cfr. G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting & Indemnity Clubs inglesi*, Napoli, 2013, 14 e ss.

⁽²⁰⁷⁾ Si è già visto infatti (paragrafo § 3) che proprio tale interesse degli assicuratori dello scafo è alla base della creazione del sistema di classificazione.

⁽²⁰⁸⁾ Con riguardo ai P&I Club, D. CASCIANO, *L'assicurazione P. & I.*, cit. 43 osserva che «Presupposto generalmente richiesto affinché una nave possa essere iscritta è che essa sia classificata da una primaria società di classificazione approvata dal Club». Nello stesso senso, G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting & Indemnity Clubs inglesi*, cit. 15.

⁽²⁰⁹⁾ Cfr. §4 delle *Institute Time Clauses – Hulls 1/11/1995* le quali prevedono la cessazione della copertura nei casi di passaggio della nave nei registri di un altro ente di classificazione, cambio, sospensione, ritiro o scadenza della classe (§5.1).

Similmente, i P&I Club non indennizzano i propri membri se la nave ai cui rischi è data copertura risulta non classificata o smette di esserlo, se l'associato non denuncia al registro di classificazione situazioni da cui possa risultare un danno alla nave per il quale l'ente possa inoltrare raccomandazioni o riparazioni da eseguire, se l'associato non rispetta i regolamenti e le raccomandazioni del registro nei termini da questo stabiliti, se l'associato omette di informare i rappresentanti dell'associazione del cambio della nave e delle indicazioni dell'ente alla data del cambio ⁽²¹⁰⁾.

L'interesse sulle condizioni della nave riguarda anche gli assicuratori dei rischi del carico. Tuttavia, in questo caso il soggetto assicurato, normalmente, non è l'armatore, bensì l'interessato al carico, il quale non ha il controllo della nave ⁽²¹¹⁾. Il sistema di classificazione è utile a entrambe le parti del contratto assicurativo per ottenere un bilanciamento dei propri interessi. Da una parte, l'interessato al carico che vuole assicurare la merce, in sede di contrattazione del trasporto, può verificare la classe della nave e convenire obblighi a carico del vettore più o meno stringenti con riferimento al mantenimento della stessa classe ⁽²¹²⁾. Dall'altro l'assicuratore della merce può revocare la copertura se la nave designata per il trasporto della merce assicurata smette di essere in classe ⁽²¹³⁾. In alternativa, questi può tutelarsi ulteriormente attraverso l'inserimento di una *Institute Classification Clause* ⁽²¹⁴⁾. Tale clausola, infatti, condiziona l'operatività della copertura al fatto che la nave su cui viaggia la merce assicurata sia classificata da un registro membro della IACS o da una *Flag State Society* ⁽²¹⁵⁾.

La IACS include inoltre le compagnie di assicurazione e i P&I Club nell'elenco di destinatari delle informazioni che, per esigenze di trasparenza, le società di classificazione possono o devono rendere disponibili ⁽²¹⁶⁾. Tra queste, in particolare, devono essere rese automaticamente accessibili le informazioni relative al cambio o al ritiro della classe della nave, mentre le informazioni riguardanti le *Conditions of Class* scadute sono trasmesse su richiesta degli assicuratori.

Gli assicuratori e i P&I Club sono quindi fondamentali fruitori del sistema di classificazione e dell'attività degli enti di classificazione e fanno costantemente affidamento su questi ultimi nelle proprie operazioni ⁽²¹⁷⁾. Tale affidamento, tuttavia, è stato osservato non essere esclusivo, poiché detti

⁽²¹⁰⁾ Cfr. ad esempio le *Rules 2019* di *The Shipowners' Club*, accessibili presso https://www.shipownersclub.com/media/2019/02/Club_Rules_2019_Web.pdf (ultimo accesso 21 ottobre 2021).

⁽²¹¹⁾ Ciò renderebbe il *warranty of seaworthiness*, previsto dal *common law* in capo all'assicurato, particolarmente gravoso per chi intende assicurare le proprie merci rispetto a quanto non lo sia per l'armatore che stipula una polizza corpi o inserisce una nave nelle coperture offerte dal P&I Club. Pertanto, secondo M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 86, le polizze di assicurazione merci moderne coprono il rischio di innavigabilità e escludono il *warranty of seaworthiness*.

⁽²¹²⁾ Per i casi in cui la merce viaggia su navi impiegate in esecuzione di *charterparties* si veda *infra*.

⁽²¹³⁾ M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 87; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 11.

⁽²¹⁴⁾ cfr. §1 *Institute Classification Clause 1/1/2001*. Sulle *Institute Time Clauses Hulls 1/11/1995*, cfr. E. PIOMBINO, *Obblighi di classificazione e navigabilità nelle nuove "Institute Time Clauses Hulls" (1.11.1995)*, in *Dir. mar.* 1998, 242.

⁽²¹⁵⁾ Per un'interpretazione della clausola da parte di corti italiane, App. Milano, 20 gennaio 2011, in *Dir. mar.* 2013, 632, con nota di G. TELLARINI, *Brevi osservazioni sull'Institute Classification Clause*, 632, secondo cui con l'inserimento di una *Institute Classification Clause* «il titolare della polizza si impegna a far sì che le merci assicurate siano trasportate su una nave con determinate caratteristiche in termini di classe ed età».

⁽²¹⁶⁾ IACS Proc Req. 2009/Rev.2 2019, *Procedural Requirement No. 3 (Transparency of Classification and Statutory Information)*.

⁽²¹⁷⁾ Per F. FURGER, *Accountability and Systems of Self-Governance*, cit. 458, da un lato, «*The classification system would lose much of its legitimacy if the insurance market did not routinely require ocean-going vessels to be registered with a classification society*», dall'altro, «*The relationship between marine underwriters and*

soggetti conducono ispezioni proprie per valutare la condizione della nave al momento in cui decidono di coprirne i rischi ⁽²¹⁸⁾.

b) Compravendita di nave

Nella prassi, i contratti di compravendita di nave vengono comunemente stipulati facendo ricorso a formulari. Il più utilizzato di questi è il *SALEFORM* ⁽²¹⁹⁾.

I formulari attribuiscono rilievo alla classe anzitutto nella descrizione della nave oggetto del contratto, dove questa è indicata insieme alle relative notazioni e all'ente di classificazione nel cui registro la nave è inserita.

Fondamentale, per quanto attiene ai rapporti tra acquirente e venditore inerenti alla classificazione, è poi la disposizione con cui viene posto a carico del secondo l'obbligo di consegnare la nave «*with her Class maintained without condition/recommendation, free of average damage affecting Vessel's class, and with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation by the Classification Society or the relevant authorities at the time of delivery*» ⁽²²⁰⁾.

Il *SALEFORM* prevede inoltre tra la documentazione che il venditore deve mettere a disposizione dell'acquirente la certificazione attestante che la nave sia in classe senza *conditions of class* pendenti, rilasciata dal registro non oltre tre giorni prima della data della consegna della nave ⁽²²¹⁾.

A conferma dell'importanza che la classificazione assume nel contesto della compravendita di nave possono poi citarsi altre due disposizioni del già più volte richiamato *SALEFORM*.

La clausola 4, che prevede l'esame da parte dell'acquirente sia della nave che dei resoconti della società di classificazione.

classification societies is a delicate one». L'autore riporta la presenza di forti elementi di asimmetria informative che hanno indotto alla creazione di un organo investigativo indipendente – la Salvage Association – che fornisce agli assicuratori informazioni sulle condizioni delle navi e valutazioni indipendenti sul lavoro degli enti di classificazione.

⁽²¹⁸⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 8.

⁽²¹⁹⁾ *Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships*, nella sua edizione del 2012 disponibile al sito <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/saleform-2012> (ultimo accesso 22.10.2021). Altri formulari diffusi prevalentemente nel mercato marittimo asiatico sono il *NIPPONSALE 1999* della Japan Shipping Exchange, Inc. e il *Singapore Ship Sale Form 2011* della Singapore Maritime Foundation. Cfr. S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2020, 43 e ss.; A. ROMAGNOLI, *La compravendita di nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, Milano, 2010, 37.

⁽²²⁰⁾ Clausola 11 (*Condition on delivery*) *Saleform 2012*. Similmente, la clausola 5 (*Delivery condition*) del *NIPPONSALE* dispone «(a) *The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers [...] free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class and with all her class, national and international trading certificates clean and valid at the time of delivery*». In Lodo arb. 28 febbraio 1990, in *Dir. mar.* 1990, 1144, rispetto alle domande dell'acquirente che lamentava un inadempimento del venditore di consegnare le navi oggetto di compravendita in classe, fu ritenuto che la pattuizione secondo cui le navi oggetto di compravendita erano compravendute «nello stato di fatto e di diritto in cui attualmente si trovano» comportasse l'esonero del venditore da ogni garanzia per vizi e difformità. Inoltre, per le navi di nuova costruzione, si è affermato che «la Società di classe svolge [...] un compito di fondamentale importanza, poiché solo l'attestazione di conformità alle proprie regole, e, quella relativa alle norme statutarie, insieme al rispetto degli altri obblighi contrattuali, consentono al Cantiere di offrire in consegna la nave» (F. SICCARDI, *Costruzione di nave*, cit. 186).

⁽²²¹⁾ Su tali certificazioni, chiamate nel formulario *Declaration of Class or (depending on the Classification Society) a Class Maintenance Certificate*, cfr. *supra*.

La clausola 6, con cui il coinvolgimento dell'istituto di classificazione può essere provocato dall'acquirente per le ispezioni dello scafo tramite messa in secco della nave in un bacino di carenaggio o attraverso la supervisione delle operazioni di sommozzatori che analizzino le condizioni dello scafo mentre la nave è in acqua ⁽²²²⁾. Tali ultime operazioni sono eseguite a spese dell'acquirente e sono volte a consentire all'ente di classificazione di rilevare eventuali difetti che possano pregiudicare la classe. Qualora ciò si verifichi il formulario pone a carico del venditore non solo le spese per le suddette operazioni, ma tutte le riparazioni necessarie, così come indicate dall'ente di classificazione, affinché la nave possa conformarsi ai propri regolamenti senza *conditions of class*. L'ampio ruolo riservato alla classe e all'intervento degli enti di classificazione nei formulari della compravendita di navi suggerisce l'affidamento su questi ultimi degli acquirenti di navi nella fase prenegoziale e in quella che precede la consegna.

c) *Chartererparty*

Anche la maggior parte dei *charterparty* – al pari dei formulari di compravendita – prevedono l'indicazione alternativamente della classe o del registro di classe della nave nella descrizione del bene oggetto del contratto ⁽²²³⁾.

Si ritiene che il dato sulla classe non costituisca una mera descrizione della nave, ma implichi un obbligo dell'*owner* di mettere a disposizione del *charterer* una nave classificata come dichiarato ⁽²²⁴⁾. Ciò non significa anche che l'armatore garantisce che la nave sia classificata correttamente ⁽²²⁵⁾. Infatti, «Quando il noleggiante indica la classe, si riferisce evidentemente a quella risultante dal certificato ed ha motivo di presupporla esatta, data la specifica competenza dell'organo che compie gli accertamenti» ⁽²²⁶⁾.

⁽²²²⁾ Per S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit. 46-47, «Va anche tenuto conto che, nella prassi, il compratore ha diritto di effettuare ispezioni e visite assai approfondite a mezzo sia di personale tecnico di propria fiducia che degli ispettori del Registro, nonché di far imbarcare propri rappresentanti nel periodo antecedente la consegna della nave (art. 15), per cui è difficile ipotizzare che manchevolezze della nave – tali da integrare veri e propri vizi – sfuggano ad un esame condotto secondo un parametro di diligenza professionale». Nello stesso senso, F. BERLINGIERI, *Alcune considerazioni sulla possibile responsabilità delle società di classificazione nei confronti dei terzi*, in *Dir. mar.* 2014, 636, 637.

⁽²²³⁾ Il formulario di *time charter New York Produce Exchange Form*, edizione del 2015 (*NYPE 2015*) della *Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.*, ampiamente utilizzato in tutto il mondo (cfr. R.W. PRITCHETT, *The New York Produce Exchange Charterparty: The Clause Paramount and Responsibility for Cargo Operations and Seaworthiness*, 14 *JMLC* 69 (1983)) prevede nell'appendice relativa alla descrizione della nave l'indicazione dell'ente e della data di scadenza del certificato di classe. Lo *Standard Bareboat Charter Party*, edizione del 2017 (*BARECON 2017*) della BIMCO riporta l'indicazione dell'ente di classificazione, della data dell'ultima *special survey* e il numero di mesi di validità del certificato di classe. Lo *SHELLVOY 6* e lo *Uniform Time Charter*, edizione del 1939 emendata nel 2001 (*BALTIME 1939*) della BIMCO, prevedono l'indicazione della classe. Lo *Uniform General Charter*, edizione del 1994 (*GENCON 1994*) della BIMCO omette invece ogni riferimento alla classe o all'ente di classificazione della nave nella descrizione della stessa (ma per un riferimento alla classe contenuto nel formulario si veda *infra*).

⁽²²⁴⁾ *Ruth v. McMillan* (1863) 2 H & C 750. Secondo T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, London, 1984, 76, e L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 29, l'obbligo in questione costituisce una *condition*, con la conseguenza che un eventuale violazione dà diritto al *charterer* a considerarsi liberato dal contratto.

⁽²²⁵⁾ T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, cit. 76; M. DOCKRAY, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, London, 2004, 197. Nella dottrina italiana, in tal senso S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 47.

⁽²²⁶⁾ E. SPASIANO, *Contratto di noleggio*, Milano, 1986, 135.

Il mercato del *chartering* è piuttosto dinamico e le informazioni racchiuse nella classe della nave possono essere scambiate con una certa agilità, consentendo di verificare se *sulla carta* la nave ha le caratteristiche per l'uso di volta in volta richiesto in tempi rapidi ⁽²²⁷⁾.

La disciplina degli obblighi relativi alla classe varia sensibilmente a seconda dell'utilizzo della nave previsto dai diversi tipi di formulari ⁽²²⁸⁾. Tendenzialmente, maggiore è l'intensità e l'estensione dell'impiego della nave da parte del *charterer* maggiore è l'attenzione che i formulari prestano alla classe, nonché alle condizioni della nave in generale.

Nei formulari di *demise charter* ⁽²²⁹⁾, l'assunzione dell'esercizio da parte del *charterer* (il quale diviene *disponent owner*) giustifica l'assunzione da parte di quest'ultimo di determinati obblighi con riferimento alla manutenzione della nave. Tra questi, quello di mantenere, a proprie spese, la classe della nave e i relativi certificati ⁽²³⁰⁾.

L'obbligo di mantenere la classe della nave è invece espressamente attribuito all'*owner* in alcuni *time charter* ⁽²³¹⁾. Alcuni formulari prevedono che il *charterer* sia comunque tenuto a compiere le riparazioni richieste per mantenere la classe in caso di danni causati dai caricatori ⁽²³²⁾.

⁽²²⁷⁾ Cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 12.

⁽²²⁸⁾ Si suole distinguere i *charterparty in charter by way of demise*, o *bareboat charter*, e *charter not amounting to a demise*. I primi (tra i quali è collocabile il BARECON 2017) sono ricondotti alla fattispecie della locazione di nave. Nell'ambito dei secondi si distingue tra *time charter* e *voyage charter* a seconda di se il corrispettivo (detto nolo) sia pattuito a tempo (*time charter*, di cui sono esempi i formulari sopra menzionati NYPE 2015 e BALTIME 1939) o a viaggio (*voyage charter*, nella cui categoria rientra il sopra citato GENCON 1994). Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 446, i quali ritengono che «la diversa corresponsione del nolo non è che una conseguenza naturale della determinazione o meno dei viaggi da compiere».

⁽²²⁹⁾ S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit. 246, nel distinguere la nozione da quella di *bare-boat charter*, talvolta utilizzata come equivalente di *demise charter*, sottolineano che la locuzione *demise charter* «a rigore, corrisponde alla categoria generale della locazione di nave, caratterizzata dalla consegna (“*demise*”) della nave al conduttore, che può diventarne così “*disponent owner*”».

⁽²³⁰⁾ Cfr. clausola 13 del BARECON 2017, la quale contiene articolate previsioni per la ripartizione delle spese per gli interventi sulla nave che si rendano necessari per far fronte a nuovi requisiti per il mantenimento della classe. In *Silverburn Shipping (IOM) Ltd v. Ark Shipping Co llc (the Arctic)*, [2019] 2 Lloyd's Rep. 603, è stato escluso che la corrispondente disposizione del BARECON 89 possa essere considerata una *condition*. Sul fondamento della decisione e le relative implicazioni cfr. A. DANI, *Conditions/Warranties, un'alternativa rivisitata: l'obbligazione del bareboat charterer di mantenere la nave “in classe”*, in *Dir. mar.* 2021, 438. Per un'interpretazione dell'art. 381 c.nav. secondo cui l'obbligo ivi previsto di utilizzare la nave secondo le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di navigabilità deve essere inteso come riferito anche al certificato di classe cfr. S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave*, cit. 32.

⁽²³¹⁾ Cfr. clausola 6 del NYPE 2015. Sull'obbligo di mantenere la nave in classe previsto dal NYPE (seppur relativamente ad un'edizione anteriore), cfr. le decisioni riguardanti il già citato caso della *Tern*: Lodo arb. 13 aprile 1988, cit.; App. Genova 17 novembre 1990, cit.; Cass. 28 ottobre 1994 n. 8922, cit.; App. Genova 5 giugno 2000, cit.

⁽²³²⁾ Così la clausola 5(c) del GENCON 1994: «*The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or founf. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owner by the Charterers at the demurrage rate*». Meno esplicita è la disposizione della clausola 37(a) del NYPE 2015: «*In case of any and all damage affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage at their expense and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society*».

La maggiore attenzione per la classe della nave nel *demise charter* si evince anche da una serie di clausole che riguardano lo stato della nave all'inizio e alla fine dell'esecuzione del contratto ⁽²³³⁾.

5.3. IACS e autoregolamentazione

In principio, la classificazione delle navi costituisce un servizio prestato dagli enti di classificazione secondo standard propri, determinati in autonomia dai singoli registri.

Si è già detto tuttavia dell'impatto negativo che l'assegnazione della classe a navi in cattive condizioni può avere sull'industria della classificazione. Da qui l'esigenza per le società di classificazione di intervenire in via di autoregolamentazione per far sì che i loro servizi di mantengano un certo livello di qualità, preservando la reputazione degli enti stessi e consolidando il ruolo da loro giocato nel settore marittimo ⁽²³⁴⁾.

Tali istanze hanno indotto i maggiori registri a riunirsi nella *International Association of Classification Societies* (IACS) ⁽²³⁵⁾. Fondata nel 1969, essa persegue i seguenti scopi e obiettivi: «(a) establishes, reviews, promotes and develops minimum technical requirements in relation to the design, construction, maintenance and survey of ships and other marine related facilities. (b) assists international regulatory bodies and standard organisations to develop, implement and interpret statutory regulations and industry standards in ship design, construction and maintenance, with a view to improving safety at sea and the prevention of marine pollution» ⁽²³⁶⁾.

La IACS, attraverso lo scambio di informazioni tecniche tra le società di classificazione di più lunga tradizione, cerca di portare uniformità nei regolamenti dei suoi membri in modo da ridurre gli effetti potenzialmente negativi di standard o procedure diverse.

Ciò viene fatto attraverso atti di diverso contenuto (*Common Structural Rules, Procedural Requirements, Unified Requirements*) a cui devono attenersi i regolamenti e le prassi degli enti membri.

La IACS interviene anche in relazione agli strumenti IMO. Essa rappresenta i suoi membri seppur senza potere di voto nei comitati dell'IMO ⁽²³⁷⁾. Inoltre, la IACS, adotta delle *Unified Interpretations* che agevolano un'interpretazione uniforme dei requisiti risultanti dalla normativa internazionale.

Tra gli interventi della IACS più considerati, vi sono il *Transfer Of Class Agreement* (TOCA) e il *Quality System Certification Scheme* (QSCS), con il quale si è cercato di ridurre gli effetti negativi del *class hopping*.

⁽²³³⁾ Clausole 3(b), 7(b), 10 del *BARECON* 2017.

⁽²³⁴⁾ Sull'importanza della reputazione nel mercato dei servizi di classificazione e su come questa possa essere pregiudicata da sinistri in cui viene provata la scarsa qualità dei servizi degli enti, cfr. F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 131-132, secondo cui «no recent single accident has harmed the standing of class societies more than the sinking of Erika».

⁽²³⁵⁾ Mentre si scrive sono membri della IACS l'American Bureau of Shipping (ABS), il Bureau Veritas (BV), la China Classification Society (CSS), il Croatian Register of Shipping (CRS), il Det Norske Veritas (DNV), l'Indian Register of Shipping (IRS), il Korean Register (KR), il Lloyd's Register (LR) il Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK), il Polish Register of Shipping (PRS), riammesso nell'associazione nel 2011 dopo un periodo di sospensione, il Registro italiano navale (RINA), il Russian Maritime Register of Shipping (RS). Secondo i dati pubblicati nel *IACS Class Report 2020*, le navi classificate dai membri della IACS corrispondono a oltre il 95% della stazza lorda del naviglio globale (cfr. *IACS Annual Review 2020*, consultabile presso <https://www.iacs.org.uk/media/8047/iacs-ar2020-low-res.pdf> (ultimo accesso 2 novembre 2021)).

⁽²³⁶⁾ Così il paragrafo 2 della IACS Charter adottata il 27 ottobre 2009, come modificata da interventi successivi.

⁽²³⁷⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 70.

Il TOCA prevede una procedura che mira a far sì che, attraverso uno scambio di informazioni tra registri di classificazione, prima che alla nave sia assegnata la classe di un altro istituto, questa sia stata sottoposta a tutte le perizie e abbia soddisfatto tutte le condizioni in sospenso così come indicate dall'ente che l'aveva classificata fino a quel momento ⁽²³⁸⁾.

Con il QSCS la IACS ha introdotto degli standard di qualità della struttura organizzativa degli enti di classificazione a cui questi devono attenersi per mantenere la loro posizione all'interno dell'associazione. Esso riprende i requisiti della certificazione ISO 9001, arricchendoli con quelli risultanti dall'esperienza del settore e prevede il controllo degli stessi da parte di un soggetto terzo che rilascia un apposito certificato ⁽²³⁹⁾. Al QSCS è riconosciuto il merito di aver promosso un miglioramento dei servizi prestati dalle società di classificazione associate nella IACS e di aver ispirato la normativa europea ⁽²⁴⁰⁾.

La IACS assolve quindi il difficile compito di riunire enti in concorrenza tra di loro, favorendo una sana competizione che non pregiudichi gli standard di qualità dei servizi ⁽²⁴¹⁾.

La complessità del bilanciamento tra elevati standard di qualità e reputazione da una parte e concorrenza dall'altra è emersa in un procedimento della Commissione europea volto a determinare la presenza di condotte anticoncorrenziali da parte della IACS nei confronti degli enti di classificazione non membri ⁽²⁴²⁾. Tale procedimento si è concluso con una decisione della Commissione con cui gli impegni assunti dalla IACS sono stati considerati sufficienti e necessari per risolvere le perplessità in materia di concorrenza.

6. L'attività statutaria degli enti di classificazione

6.1. Le ispezioni e i certificati statuari

La normativa in materia di sicurezza menzionata al paragrafo 2.3, come già visto, contiene, tra le altre cose disposizioni tecniche relative ai requisiti della nave e delle sue dotazioni. Si è anche visto che fissare gli standard tecnici non basta a far sì che solo navi conformi a tali standard intraprendano la navigazione, che tale obiettivo richiede il controllo del loro rispetto e si è accennato al fatto che questo compito, in principio appartenente alle amministrazioni degli Stati di bandiera e sussidiariamente a quelle degli Stati di approdo, ha visto un ruolo riservato agli enti di classificazione ⁽²⁴³⁾.

Anche nello svolgimento dell'attività statutaria, in modo non dissimile da quanto avviene nella classificazione, i registri compiono quindi visite e ispezioni delle navi per verificarne la rispondenza a determinati standard (individuati dalla normativa) e, in caso di esito positivo, rilasciano un certificato, detto statutario o regolamentare. Se lo schema dell'attività statutaria può considerarsi di fatto

⁽²³⁸⁾ V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 416.

⁽²³⁹⁾ F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 118.

⁽²⁴⁰⁾ J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 55. Cfr. art. 11 del Reg. (CE) n. 391/2009.

⁽²⁴¹⁾ cfr. V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 416.

⁽²⁴²⁾ Case COMP/39.416, *Ship Classification Commission* 14 ottobre 2009.

⁽²⁴³⁾ cfr. *supra* paragrafo § 3.3. Cfr. C. INGRATOCCI, *Sicurezza e certificazione navale*, cit. 117: «Il deficit di effettività delle vigenti disposizioni è, in buona sostanza, riconducibile all'eccessivo tecnicismo delle norme, tale da indurre gli Stati della bandiera – responsabili del controllo e della certificazione di conformità dei mezzi iscritti nei registri nazionali ai requisiti di sicurezza previsti dal diritto internazionale a servirsi di enti specializzati, le società di classifica, definite oggi più propriamente “organismi riconosciuti”».

simile se non sovrapponibile a quello della classificazione, non può essere trascurato come la prima, a differenza della seconda, trovi una disciplina positiva nella legge, con riferimento sia agli standard applicabili sia alle modalità di verifica, mentre invece questi due aspetti nella classificazione sono affidati a regolamenti propri degli enti di classificazione.

Pertanto, prima di considerare il coinvolgimento dei registri di classificazione nell'ambito dell'attività statutaria, appare necessario soffermarsi sulle fonti che regolano tale attività in sé considerata⁽²⁴⁴⁾.

Sotto tale profilo, si osserva che il fondamento dell'attività statutaria, la quale si sostanzia nel controllo delle navi da parte degli Stati, è da individuarsi nella Convenzione UNCLOS⁽²⁴⁵⁾.

Per espressa previsione di tale Convenzione, infatti, gli Stati contraenti, nell'adottare misure necessarie affinché sia garantita la sicurezza a bordo delle navi battenti la propria bandiera, devono far sì che ogni nave sia oggetto di visite da parte di un perito qualificato in un momento anteriore alla sua iscrizione nei pubblici registri e successivamente a intervalli regolari⁽²⁴⁶⁾. Per quanto attiene ai requisiti delle navi per la prevenzione dell'inquinamento marino, la medesima Convenzione, non solo impegna gli Stati ad assicurare che le navi che battono la loro bandiera siano ispezionate per assicurare il rispetto dei requisiti delle navi, ma fa riferimento a certificati rilasciati secondo le regole e gli standard fissati in sede internazionale⁽²⁴⁷⁾.

La Convenzione UNCLOS attribuisce anzitutto agli Stati di bandiera l'obbligo di controllare le qualità delle navi in termini di rispondenza di queste a *international regulations*⁽²⁴⁸⁾. Essa individua inoltre l'esecuzione di visite e ispezioni su ciascuna nave tra le misure necessarie a garantire la sicurezza della navigazione e la prevenzione dell'inquinamento marino.

Le Convenzioni che incarnano le *international regulations* cui fa riferimento la Convenzione UNCLOS dettano esse stesse le modalità attraverso cui gli Stati di bandiera possono adempiere agli obblighi loro attribuiti⁽²⁴⁹⁾. Le modalità in questione si articolano essenzialmente – come già avvertito – in un sistema basato su visite e ispezioni delle navi ed eventuale rilascio di attestazioni.

In particolare, con riferimento alla verifica dei requisiti delle navi e delle loro dotazioni per finalità di salvaguardia della vita umana in mare, la Convenzione SOLAS prevede una visita iniziale della nave che precede la sua entrata in servizio, delle visite periodiche a scadenze regolari e delle visite

⁽²⁴⁴⁾ sul coinvolgimento degli enti di classificazione nell'attività statutaria si veda *infra* il successivo paragrafo § 6.2.

⁽²⁴⁵⁾ cfr. A.M. ANTAPASSIS, *Liability of Classification Societies*, cit. 1.

⁽²⁴⁶⁾ Art. 94, paragrafo 4, lettera a), Convenzione UNCLOS: «*each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship*».

⁽²⁴⁷⁾ Art. 217, paragrafo 3, Convenzione UNCLOS: «*States shall ensure that vessels flying their flag or of their registry carry on board certificates required by and issued pursuant to international rules and standards referred to in paragraph 1. States shall ensure that vessels flying their flag are periodically inspected in order to verify that such certificates are in conformity with the actual condition of the vessels*».

⁽²⁴⁸⁾ cfr. l'art. 94, paragrafo 5 della Convenzione UNCLOS, nonché l'art. 217 paragrafo 1 della medesima convenzione il quale fa riferimento a «*international rules*». Cfr. C. INGRATOCCI, *Obblighi e responsabilità dello Stato della bandiera*, cit. 795: «È evidente che queste regole concorrono a definire la portata degli obblighi di giurisdizione e controllo posti dalla convenzione di Montego Bay in capo agli Stati parte della stessa, precisando l'oggetto delle prestazioni cui è chiamata l'autorità nazionale».

⁽²⁴⁹⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 51.

ulteriori nelle situazioni in cui si rendono necessarie riparazioni di rilievo ⁽²⁵⁰⁾. Ugualmente dispone la Convenzione LL, per l'assegnazione della linea di bordo libero ⁽²⁵¹⁾.

Per quanto attiene all'accertamento della sussistenza dei requisiti imposti per prevenire l'inquinamento marino, la Convenzione MARPOL in modo del tutto analogo, prevede ispezioni iniziali, periodiche ed eccezionali, dettando modalità specifiche per diverse tipologie di nave o di inquinamento da prevenire ⁽²⁵²⁾.

Per far sì che le ispezioni ai sensi delle Convenzioni in questione siano eseguite in modo quanto più possibile uniforme, l'IMO ha elaborato e aggiorna continuamente delle *Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification* (HSSC) ⁽²⁵³⁾.

Se le navi, all'esito delle ispezioni, si rivelano conformi agli standard fissati dalle Convenzioni, è previsto il rilascio dei corrispondenti certificati attestanti tale conformità della nave o delle dotazioni ai requisiti ⁽²⁵⁴⁾. Ci si riferisce a queste attestazioni come «certificati statuari» ⁽²⁵⁵⁾.

Il certificato statuario ha importanza fondamentale, perché la sua esibizione alle autorità è considerata offrire *prima facie evidence* del rispetto degli standard internazionali da parte della nave ⁽²⁵⁶⁾.

Un particolare tipo di certificato statuario è rappresentato dal cosiddetto certificato di esenzione. Tale certificato consente una deroga al dovere di conformare la nave ai requisiti previsti dalle Convenzioni SOLAS e LL per un periodo di tempo limitato ⁽²⁵⁷⁾.

Il rilascio di un certificato di esenzione è riservato ad alcune ipotesi tipiche. La prima è il caso di una nave che non è normalmente impiegata in viaggi internazionali e deve eccezionalmente compierne uno. La seconda riguarda navi che presentano particolari caratteristiche innovative che si discostano dalle previsioni delle Convenzioni che, al contempo, se applicate impedirebbero lo sviluppo di nuove tecnologie. La particolarità di questi certificati è che sono rilasciati in base ad un giudizio *ad hoc* dell'amministrazione dello Stato di bandiera sulla sicurezza della nave in relazione al viaggio (nel primo caso) o al servizio (nel secondo caso, il quale richiede anche che le condizioni della nave siano considerate accettabili dai governi degli stati che devono essere raggiunti dalla nave in questione). La Convenzione LL include una terza ulteriore ipotesi di esenzione per il caso di navi destinate a viaggi internazionali tra porti di Stati confinanti e vicini se i governi degli Stati dei porti ritengono

⁽²⁵⁰⁾ cfr. le Regole da 7 a 10 della Parte B, Capitolo I della Convenzione SOLAS, che è dedicata alle valutazioni delle navi e al rilascio dei certificati.

⁽²⁵¹⁾ Cfr. l'art. 14 della Convenzione LL e la Regola 1 del Capitolo I della Convenzione SOLAS.

⁽²⁵²⁾ Regola 4 Annesso I, Regola 8 Annesso II, Regola 4 Annesso IV, Regola 5 Annesso VI della Convenzione MARPOL.

⁽²⁵³⁾ La cui versione più recente è stata adottata con la IMO Resolution A.1140(31) del 4 dicembre 2019 (*Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification* (HSSC), 2019).

⁽²⁵⁴⁾ Per un'elencazione dei certificati previsti dalle convenzioni internazionali cfr. l'annesso alla risoluzione IMO MSC.1/Circular 1586 del 19 luglio 2017 (*List of Certificates and Documents Required to be Carried on Board Ships*, 2017). Tra i certificati che si riferiscono ai requisiti delle navi si menzionano a titolo meramente esemplificativo: *International Load Line Certificate*; *International Oil Pollution Prevention Certificate*; *International Sewage Pollution Prevention Certificate*; *International Air Pollution Prevention Certificate*; *Passenger Ship Safety Certificate*; *Cargo Ship Safety Construction Certificate*; *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*; *Cargo Ship Safety Radio Certificate*; *Cargo Ship Safety Certificate*; *International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate)*; *Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk*; *Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk*.

⁽²⁵⁵⁾ Il certificato statuario è definito «il certificato rilasciato da uno Stato di bandiera oppure per suo conto conformemente alle convenzioni internazionali» dall'art. 2 lettera i) della Dir. 2009/15/CE e dall'art. 2 lettera g) del Reg. (CE) n. 391/2009.

⁽²⁵⁶⁾ così C. INGRATOCCI, *Obblighi e responsabilità dello Stato della bandiera*, cit. 803.

⁽²⁵⁷⁾ cfr. Article 6 Convenzione LL e Regola 4 Capitolo I Convenzione SOLAS.

che la natura dei viaggi in cui la nave è impiegata possa rendere irragionevole o impraticabile l'applicazione delle disposizioni della Convenzione.

Quanto detto sinora riguarda i requisiti delle navi fissati dalle fonti internazionali e le verifiche ivi previste. Tali fonti, ad esempio le Convenzioni SOLAS e LL, spesso si applicano alle navi impegnate in viaggi internazionali ⁽²⁵⁸⁾.

Tuttavia, la sussistenza dei requisiti fissati dall'ordinamento italiano per le navi a cui non si applicano le Convenzioni (ad esempio navi battenti bandiera italiana impiegate in viaggi nazionali) viene verificata in modo analogo rispetto a quanto visto sinora. Anche la legge italiana prevede infatti il rilascio di certificati statutari da parte dell'amministrazione dello Stato, individuando quale autorità competente l'autorità marittima, o, nei porti esteri l'autorità consolare ⁽²⁵⁹⁾. Tale rilascio è naturalmente condizionato al buon esito delle verifiche che vengono eseguite attraverso un sistema di visite delle navi ⁽²⁶⁰⁾.

6.2. L'affidamento di attività ad enti di classificazione come *Recognized Organizations*

Le Convenzioni LL, SOLAS e MARPOL, proprio nel disciplinare visite e ispezioni delle navi, prevedono che la loro esecuzione spetti alle amministrazioni degli Stati di bandiera, ma, al contempo, che queste ultime possano affidarle a periti nominati o organizzazioni riconosciute ⁽²⁶¹⁾.

Così, ad esempio, la disposizione della Regola 6, Parte B, Cap. I, della Convenzione SOLAS: «*The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it*».

Una disposizione analoga è contenuta nella Convenzione LL, mentre per le visite ai sensi della Convenzione MARPOL, non c'è una regola generale che stabilisce la possibilità per gli Stati di bandiera di affidare le visite a terzi, ma tale facoltà è riportata – con formula pressoché identica a quella della sopracitata Regola 6 della Convenzione SOLAS per ciascuna tipologia di visita ⁽²⁶²⁾.

⁽²⁵⁸⁾ Reg. 1(a) Convenzione SOLAS e Art. 4(2) Convenzione LL.

⁽²⁵⁹⁾ Cfr. articoli 4 e 6 della L. 5 giugno 1962, n. 616. Nello stesso senso dispone inoltre il codice della navigazione (art. 165). G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, cit. 154.

⁽²⁶⁰⁾ Cfr. art. 7 D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435, il quale in modo analogo rispetto alle Convenzioni prevede visite iniziali, periodiche, intermedie ed occasionali.

⁽²⁶¹⁾ Nel nostro ordinamento, l'amministrazione competente per tali attività è, ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera n) del D.lg. 6 settembre 2011, n. 164 (Attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – oggi Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

⁽²⁶²⁾ Cfr. il paragrafo 3.1 della Regola 6 Annesso I per le visite finalizzate al rilascio dell'*International Oil Pollution Prevention Certificate* (IOPP); paragrafo 2 della Regola 10 Annesso II per le visite finalizzate al rilascio dell'*International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*; il paragrafo 3 Regola 4 Annesso IV per le visite finalizzate al rilascio dell'*International Sewage Pollution Prevention Certificate* della Convenzione MARPOL. Una formula più estesa è riportata nel paragrafo 3 della Regola 5 Annesso VI per le visite finalizzate all'emissione dell'*International Air Pollution Prevention Certificate*, dove, nell'attribuire alle amministrazioni la possibilità di affidare a terzi le attività ispettive, si precisa che «*Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey*».

L'affidamento agli enti di classificazione di visite e ispezioni nell'ambito dell'attività statutaria è ampiamente regolato. Infatti, tale affidamento deve essere in grado di attuare, nella maniera più uniforme possibile, gli impegni assunti dagli Stati in sede internazionale.

Sempre con riferimento alla normativa internazionale, oltre alle disposizioni già menzionate delle Convenzioni, sembra necessario citare due raccolte normative elaborate in sede IMO, che, pur rivolgendosi agli Stati, nel regolare l'affidamento a terzi delle attività ispettive, finiscono col dettare norme che incidono considerevolmente sugli enti di classificazione che agiscono o aspirino ad agire come *recognized organization* di uno Stato nel compimento dell'attività statutaria.

La prima di queste due raccolte è l'*IMO Instruments Implementation Code* (III CODE) ⁽²⁶³⁾. Si tratta di una raccolta di norme finalizzata ad assistere gli Stati nell'implementazione degli strumenti IMO. In particolare, il III CODE, richiede agli Stati di bandiera di osservare alcune regole in relazione all'atto autorizzativo con cui affidano le ispezioni in ambito statutario ad una *recognized organization* ⁽²⁶⁴⁾ nonché di monitorare l'attività compiute da queste ultime ⁽²⁶⁵⁾.

La seconda raccolta è il *Code for Recognized Organizations* (RO CODE) ⁽²⁶⁶⁾. Con il RO CODE sono dettati i requisiti che gli enti di classificazione devono presentare per divenire *recognized organization* e per essere autorizzati a svolgere tale ruolo su delega di uno Stato. Il RO CODE riporta inoltre delle guide linea sul monitoraggio dell'attività affidata alle *recognized organization* da parte degli Stati.

L'affidamento ai registri di classificazione dell'attività di ispezione è inoltre ampiamente preso in considerazione dal legislatore europeo, il quale, quando è intervenuto nell'ambito della sicurezza marittima, ha ritenuto di dover agire sull'attività delle società di classificazione ⁽²⁶⁷⁾. Tale intervento appare a tutt'oggi ispirato dalla seguente considerazione: «è possibile migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento in mare applicando rigorosamente le convenzioni, i codici e le risoluzioni internazionali, perseguendo nel contempo l'obiettivo della libera prestazione dei servizi» ⁽²⁶⁸⁾.

⁽²⁶³⁾ adottato con la IMO *Resolution A.1070(28)* del 4 dicembre 2013.

⁽²⁶⁴⁾ Cfr. paragrafo 18, a norma del quale l'atto di affidamento deve: stabilire che la *recognized organization* abbia risorse adeguate allo svolgimento del compito; fondarsi su un accordo scritto tra lo stato e la *recognized organization* che presenti un contenuto minimo (su cui si veda *infra*); assegnare istruzioni specifiche sulle azioni da intraprendere nel caso in cui la navigazione di una nave risulti pericolosa per le persone a bordo o per l'ambiente marino; fornire alla *recognized organization* accesso a tutte le fonti normative nazionali e le interpretazioni per sulle Convenzioni internazionali per la loro applicazione alle navi che battono la bandiera dello stato affidante; richiedere alla *recognized organization* di tracciare la propria attività in modo da fornire all'amministrazione dello stato affidante dati utili per l'interpretazione dei requisiti previsti dalla normativa internazionale.

⁽²⁶⁵⁾ Cfr. paragrafo 20.

⁽²⁶⁶⁾ Adottato con le IMO *Resolution MSC.349(92)* e *MEPC.237(65)*, in vigore dal 1° gennaio 2015 relativamente alla Convenzione SOLAS, alla Convenzione LL e agli Annessi I e II alla Convenzione MARPOL.

⁽²⁶⁷⁾ Tanto è avvenuto nonostante, come correttamente rilevato da M. REUSS-J. PICHON, *The European Union's Exercise of Jurisdiction Over Classification Societies*, cit. 125, non esistano navi che battono la bandiera dell'Unione europea e pertanto, in principio, la legittimazione a controllare gli enti di classificazione che ispezionano le navi attribuita dalla normativa internazionale agli stati di bandiera non sussisterebbe per l'Unione europea. Sul tentativo di istituire una bandiera comunitaria cfr. A. DEL VECCHIO, *Tutela della safety e misure comunitarie per i trasporti marittimi*, cit. 128.

⁽²⁶⁸⁾ Cfr. il quarto considerando della Dir. 2009/15/CE, il quale riporta essenzialmente il testo del secondo considerando dell'abrogata Dir. 94/57/CE del 22 novembre 1994 relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime. Le originarie ragioni dell'intervento del legislatore europeo in tale ambito sono

Per quanto riguarda il rapporto tra Stati membri e registri di classificazione, l'Unione europea, sul presupposto che enti in competizione tra loro nello stesso mercato debbano assicurare uguali livelli di sicurezza ⁽²⁶⁹⁾, ha attratto su di sé la disciplina dei servizi delle società di classificazione, quanto meno con riferimento a quelli resi in relazione alle Convenzioni SOLAS, LL e MARPOL ⁽²⁷⁰⁾.

Le principali fonti di tale disciplina sono attualmente i già citati Reg. (CE) n. 391/2009 ⁽²⁷¹⁾ e Dir. 2009/15/CE ⁽²⁷²⁾.

Il Regolamento prevede i requisiti che devono avere i registri per essere riconosciuti (e quindi divenire *recognized organization*) e attribuisce alla Commissione il riconoscimento degli enti (art. 4), la possibilità di adottare provvedimenti preventivi e correttivi (art. 5) e di infliggere sanzioni (art. 6), oltre che di revocare il riconoscimento (art. 7).

La Direttiva si rivolge invece agli Stati membri per stabilire le misure che questi devono adottare nei confronti degli enti a cui si affidano per lo svolgimento delle ispezioni e certificazioni delle navi previste dalle Convenzioni internazionali, prima tra tutte quella di affidare tali attività ad enti di classificazione riconosciuti ai sensi del Regolamento (art. 3). Vengono poi attribuiti agli Stati membri determinati compiti di controllo degli organismi riconosciuti a cui hanno affidato le attività (articoli 8 e 9) e di informazione nei confronti della Commissione e degli altri stati membri (art. 10). Soprattutto, l'art. 5 indica le modalità e i contenuti minimi dell'atto con cui è instaurato il rapporto tra lo Stato di bandiera e il registro che agisce come sua *recognized organization*. La Dir. 2009/15/CE è stata attuata in Italia con il D.lg 104/2011 ⁽²⁷³⁾.

Con riferimento all'attività statutaria svolta dagli enti di classificazione su delega di uno Stato di bandiera ai fini dell'applicazione delle Convenzioni SOLAS, LL e MARPOL, le fonti sopra richiamate prevedono che questa possa sostanzarsi in due modalità alternative ⁽²⁷⁴⁾. Lo Stato di bandiera può infatti affidare alla *recognized organization* il compimento delle sole ispezioni e visite delle navi, mantenendo in capo all'amministrazione l'emissione dei relativi certificati, oppure può delegare all'ente tanto il compimento delle visite e ispezioni quanto il conseguente rilascio dei certificati all'ente riconosciuto ⁽²⁷⁵⁾.

L'attività in concreto svolta da una *recognized organization* per conto dello Stato di bandiera si evince dall'accordo tra tali due soggetti, richiesto dalla normativa per regolarne il rapporto. In particolare, tanto il III CODE (paragrafo 18.2) quanto la Dir. 2009/15/CE (art. 5, paragrafo 2, lettera a) e il D.lg 104/2011 (art. 7) prevedono che lo Stato di bandiera debba sottoscrivere con l'ente di

ricondotte alla bassa qualità dei servizi degli enti di classificazione rilevata già sul finire degli anni '80. Cfr. J.L. PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies*, cit. 491 e 502; M. REUSS-J. PICHON, *The European Union's Exercise of Jurisdiction Over Classification Societies*, cit. 127.

⁽²⁶⁹⁾ Cfr. l'undicesimo considerando della Dir. 2009/15/CE e il terzo considerando del Reg. (CE) n. 391/2009.

⁽²⁷⁰⁾ Cfr. il ventiquattresimo considerando e l'art. 1 della Dir. 2009/15/CE e gli analoghi ventitreesimo considerando e art. 1 del Reg. (CE) n. 391/2009. Sul fatto che la normativa europea non copra l'intera attività di certificazione statutaria, ma solo quella relativa alle Convenzioni ivi richiamate cfr. C. INGRATOCI, *Sicurezza e certificazione navale*, cit. 134 (nota 68).

⁽²⁷¹⁾ Modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 1355/2014 della Commissione del 17 dicembre 2014 e dal Reg. (UE) 2019/1243 del 20 giugno 2019.

⁽²⁷²⁾ Modificata dalla Direttiva di esecuzione 2014/111/UE della Commissione del 17 dicembre 2014 e dal Reg. (UE) 2019/1243 del 20 giugno 2019.

⁽²⁷³⁾ D.lg. 14 giugno 2011, n. 104 (Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime).

⁽²⁷⁴⁾ Cfr. art. 3, paragrafo 2, Dir. 2009/15/CE.

⁽²⁷⁵⁾ Il D.lg. 14 giugno 2011, n. 104 parla di «affidamento» con riferimento alla prima alternativa (art. 5) e di «autorizzazione» in relazione alla seconda (art. 4). Cfr. C. INGRATOCI, *Obblighi e responsabilità dello Stato della bandiera*, cit. 815 (note 68 e 69).

classificazione un accordo scritto che abbia come contenuto minimo quello determinato dalle *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* adottate dall'IMO ⁽²⁷⁶⁾. Le medesime disposizioni suggeriscono l'impiego del modello di accordo predisposto dall'IMO ⁽²⁷⁷⁾.

La normativa europea – e di conseguenza quella interna di attuazione – prevedono in particolare che l'accordo debba contenere delle disposizioni che disciplinano la responsabilità della *recognized organization* nei confronti dello Stato di bandiera nel caso in cui quest'ultimo sia condannato a risarcire i danni sofferti da terzi e considerati derivanti da dolo o colpa dell'ente ⁽²⁷⁸⁾.

Attualmente le attività statutarie relative alle Convenzioni SOLAS, LL e MARPOL per conto delle amministrazioni italiane sono svolte da ABS ⁽²⁷⁹⁾, BV ⁽²⁸⁰⁾, DNV ⁽²⁸¹⁾, LR ⁽²⁸²⁾ e RINA ⁽²⁸³⁾.

Per quanto attiene alle navi non soggette alle Convenzioni di cui sopra, la successione di leggi culminata nel D.lg. n. 104/2011 ha comportato l'abrogazione di disposizioni da cui è scaturita, secondo taluna dottrina, la reviviscenza del testo originario della L. n. 616/1962 ⁽²⁸⁴⁾. I criteri per l'autorizzazione di enti di classificazione allo svolgimento di attività statutarie su navi non soggette alle Convenzioni internazionali sono stati individuati nella nota prot. n. 6453 del 23 aprile 2012, sulla cui base sono stati autorizzati ABS ⁽²⁸⁵⁾, RINA ⁽²⁸⁶⁾ e BV ⁽²⁸⁷⁾.

⁽²⁷⁶⁾ IMO Resolution A.739(18), Appendix 2.

⁽²⁷⁷⁾ Allegati alle MSC/Circ.710 e MEPC/Circ.307.

⁽²⁷⁸⁾ Art. 7, comma 1, lettera b) D.lg. 14 giugno 2011, n. 104; art. 5, paragrafo 2, lettera b) della Dir. 2009/15/CE.

⁽²⁷⁹⁾ Decreto interministeriale 8 settembre 2017 di approvazione dell'Accordo allegato datato 6 settembre 2017 di delega all'organismo riconosciuto American Bureau of Shipping dei servizi di certificazione statutaria delle navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali.

⁽²⁸⁰⁾ Decreto interministeriale 14 luglio 2017 di approvazione dell'Accordo allegato datato 3 luglio 2017, di rinnovo della delega all'organismo riconosciuto Bureau Veritas Marine & Offshore SAS dei servizi di certificazione statutaria delle navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali., modificato con Decreto Interministeriale 8 gennaio 2021.

⁽²⁸¹⁾ Decreto interministeriale 19 maggio 2020 di approvazione dell'Accordo allegato di delega all'organismo riconosciuto DNV GL AS dei servizi di certificazione statutaria delle navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali.

⁽²⁸²⁾ Decreto interministeriale 3 maggio 2019 di approvazione dell'Accordo allegato datato 22 marzo 2019 di delega all'organismo riconosciuto Lloyd's Register Group LTD dei servizi di certificazione statutaria delle navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali.

⁽²⁸³⁾ Decreto interministeriale 4 luglio 2017 di approvazione dell'Accordo allegato datato 28 giugno 2017, di rinnovo della delega all'organismo riconosciuto RINA Services dei servizi di certificazione statutaria delle navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali.

⁽²⁸⁴⁾ C. INGRATOCCI. *Obblighi e responsabilità dello Stato della bandiera*, cit. 817 (nota 75).

⁽²⁸⁵⁾ Decreto Dirigenziale n. 41 del 21 marzo 2019 di autorizzazione dell'American Bureau of Shipping all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali.

⁽²⁸⁶⁾ Decreto Dirigenziale del 23 settembre 2021 di rinnovo dell'autorizzazione del RINA Services SpA all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali.

⁽²⁸⁷⁾ Decreto Dirigenziale N. 221 del 16 dicembre 2016 di rinnovo dell'autorizzazione del Bureau Veritas all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali.

PARTE SECONDA

La responsabilità degli enti di classificazione verso terzi

Capitolo III

Introduzione alla responsabilità degli enti di classificazione

7. Fattispecie di responsabilità degli enti di classificazione

7.1. Premessa. Esattezza delle attestazioni, delle prestazioni e responsabilità

La classificazione e l'attività statutaria consentono, prevalentemente attraverso le visite e le ispezioni, di verificare le qualità delle navi. In principio, se l'ente di classificazione svolge correttamente tali attività, la nave presenta le caratteristiche e qualità descritte nel certificato di classe (e relative notazioni) e nei certificati statuari.

La rispondenza tra le qualità effettive della nave e quelle descritte nei certificati, nella realtà, è tuttavia attenuata o comunque messa in discussione da alcuni fattori.

Anzitutto, si è visto che tanto la classificazione quanto l'attività statutaria prevedono visite iniziali e visite successive periodiche ⁽²⁸⁸⁾. Se, da una parte, tali visite costituiscono l'occasione in cui i registri possono e devono rilevare eventuali difetti che rendano la nave difforme rispetto agli standard attestati, dall'altra, tra una visita e l'altra, tali difetti rimangono fuori dal loro controllo. In particolare, è affidato all'armatore il compito di sottoporre la nave a ulteriori accertamenti laddove si verificano avvenimenti in grado di pregiudicare il rispetto delle condizioni sottostanti al rilascio dei relativi certificati.

Inoltre, le ispezioni previste dai regolamenti dell'istituto di classificazione prevedono controlli di componenti a campione e l'esame di alcune parti soltanto della nave ⁽²⁸⁹⁾. Il mantenimento della classe in seguito ad un'ispezione non vuol dire anche che in quell'ispezione sia stata verificata la conformità ai regolamenti dell'intera nave e di tutte le sue dotazioni.

Per questi motivi, una nave che abbia subito determinati interventi sullo scafo non dichiarati dall'armatore al registro e non sottoposti alle verifiche di quest'ultimo potrebbe essere in classe o munita di tutti i necessari certificati statuari e tuttavia presentare difetti incompatibili tanto con la classe quanto con i certificati statuari ⁽²⁹⁰⁾.

Queste considerazioni consentono di concludere che, anche quando la società di classificazione abbia eseguito esattamente le prestazioni oggetto delle obbligazioni contratte nei confronti dell'armatore, la nave – quanto meno in determinati periodi – potrebbe non possedere le qualità rappresentate nei certificati.

Cosa accade invece nel caso speculare in cui dovesse risultare che il registro non abbia svolto correttamente le ispezioni o comunque abbia negligenemente riconosciuto la conformità di una nave a determinati *standard* in mancanza dei presupposti? Quali fatti dei registri o dei periti da questi incaricati possono produrre danni riconducibili ai medesimi registri?

⁽²⁸⁸⁾ Si vedano *supra* paragrafi § 5.1 (per le visite nell'ambito della classificazione) e § 6.1 (per le visite nell'ambito dell'attività statutaria).

⁽²⁸⁹⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 55.

⁽²⁹⁰⁾ Cfr. *Complaint of Tecomar Sa*, 765 F. Supp. 1150 (S.D.N.Y. 1991), 1160, in cui gli armatori della *Tuxpan* omisero di segnalare all'ente di classificazione alcune difformità tra il progetto e la realizzazione della nave, nonché di informarlo dei danni strutturali subiti dallo scafo a causa delle condizioni meteorologiche incontrate e della scarsa qualità costruttiva. La *US District Court for the Southern District of New York* ritenne che la nave affondò a causa della sua *unseaworthiness*.

Simili quesiti sono alla base dell'indagine sulla responsabilità degli enti di classificazione, argomento ciclicamente dibattuto soprattutto in relazione ai danni sofferti da terzi estranei al contratto avente ad oggetto i servizi resi dai registri ⁽²⁹¹⁾.

Il fatto che una nave si riveli difforme rispetto a quanto attestato dall'ente può infatti avere ripercussioni su diversi soggetti ⁽²⁹²⁾. Accanto alla posizione di coloro che sono committenti (armatore o cantieri navale) in un rapporto che trova la propria fonte in un contratto stipulato con la società di classificazione, vi sono altri soggetti che, pur non essendo parti del contratto in virtù del quale questa opera, hanno interesse affinché le prestazioni oggetto del contratto siano eseguite in modo esatto ⁽²⁹³⁾. Nel caso in cui ciò non avvenga, questi soggetti terzi possono subire conseguenze sfavorevoli che si tratterà di individuare se integrino o meno danni che, ai sensi dell'ordinamento di riferimento, devono essere risarciti dagli enti di classificazione ⁽²⁹⁴⁾. In altre parole, affrontando la questione dalla prospettiva dell'ente, occorre stabilire la configurabilità, i presupposti e i confini di una responsabilità degli enti di classificazione verso terzi.

Si tratta di un problema che, come è stato da più parti osservato, non si pone in termini puramente teorici, essendo stato oggetto di un contenzioso crescente negli anni ⁽²⁹⁵⁾.

Tra le ragioni della sensibilità del problema della responsabilità dei registri di classificazione verso terzi è da più parti annoverata la circostanza per cui tali enti sono stati sempre più spesso convenuti in giudizi aventi ad oggetto grandi sinistri marittimi che, anche per le tragiche conseguenze che ne sono scaturite, hanno ricevuto una grande risonanza ⁽²⁹⁶⁾.

La parte seconda della presente trattazione è dedicata all'indagine sulle possibili soluzioni della questione offerte dall'ordinamento italiano.

Tale indagine non sembra poter prescindere da un esame, seppur sommario, della fattispecie della responsabilità delle società di classificazione verso i propri clienti ⁽²⁹⁷⁾. Similmente, non potranno trascurarsi gli obblighi e le responsabilità connessi con la navigabilità della nave, talvolta invocati dalla giurisprudenza perché ritenuti incidere sulla configurabilità di una responsabilità in capo agli enti di classificazione ⁽²⁹⁸⁾. Inoltre, l'argomento della responsabilità dei registri, dati i molteplici elementi di estraneità che si possono evincere già dalla parte prima della trattazione, richiede di soffermarsi sulle questioni relative alla giurisdizione e alla legge applicabile che si presentano nelle controversie in materia ⁽²⁹⁹⁾.

⁽²⁹¹⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 1.

⁽²⁹²⁾ J. DE BRUYNE, *A Conceptual and Comparative Analysis of the Obligations of Third-Party Certifiers*, cit. 206-207; C. INGRATOCI, *Sicurezza e certificazione navale*, cit. 121.

⁽²⁹³⁾ Sulla responsabilità degli enti di classificazione nei confronti del proprio committente si veda il paragrafo § 8.

⁽²⁹⁴⁾ D. MICALLEF, *A Legal Analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies*, cit. 230. Invero, appare possibile anche che i terzi si avvantaggino di un'esecuzione carente delle attività da parte degli enti di classificazione. Si pensi ad esempio al conduttore – tenuto a riconsegnarla nella stessa classe in cui la nave era al momento della consegna (art. 10 BARECON 2017) – di una nave le cui condizioni sono peggiorate fino ad inficiare il mantenimento della classe, il quale può beneficiare del fatto che i difetti siano rilevati durante le ispezioni eseguite nel periodo in cui la nave era locata.

⁽²⁹⁵⁾ J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 16; J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 1.

⁽²⁹⁶⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 1; M. LOPEZ DE GONZALO, *Clasificación delle navi, affidamento, causalità (la sentenza d'appello nel caso «Redwood»)*, in *Dir. comm. int.* 2015, 854.

⁽²⁹⁷⁾ Rispetto alla quale alcuni cenni sono contenuti *infra* al paragrafo § 8.

⁽²⁹⁸⁾ Cfr. *infra* paragrafo § 9.

⁽²⁹⁹⁾ Cfr. *infra* paragrafo § 10.

Elementi sicuramente influenti per la ricostruzione delle possibili soluzioni al problema della responsabilità dei registri verso terzi sono tratti dalle posizioni elaborate in altri ordinamenti, valutando la casistica e le interpretazioni individuate nelle decisioni delle corti straniere ⁽³⁰⁰⁾.

7.2. La posizione dei terzi danneggiati e il problema dell'affidamento

In termini generali, le azioni promosse da terzi contro gli enti di classificazione si fondano sull'assunto per cui, se l'ente incaricato avesse svolto adeguatamente le proprie attività (che sono oggetto di obblighi assunti verso il committente), le condizioni che hanno determinato il danno sofferto dal terzo sarebbero state note e il danno sarebbe stato evitato. In sintesi, come è stato osservato, il danneggiato contesta «il fatto che “ciò che andava scoperto non è stato scoperto”» ⁽³⁰¹⁾.

Muovendo da tale assunto generale verso un inquadramento più specifico di tali azioni, si possono distinguere alcune categorie di azioni mosse da terzi verso gli enti di classificazione.

1) In alcuni casi, terzi che solitamente hanno subito lesioni della proprietà o dell'integrità fisica a causa delle condizioni della nave agiscono contro l'ente di classificazione sul presupposto che la sua attività, se correttamente eseguita, abbia la capacità di prevenire le conseguenze dannose loro derivate dalle condizioni della nave.

Appare fondato su quest'ordine di argomenti uno dei più recenti esempi di contenzioso in materia di responsabilità delle società di classificazione verso terzi, riguardante le controversie occasionate dall'affondamento della *Al Salam Boccaccio 98* ⁽³⁰²⁾:

Nell'aprile del 1999, la Pacific Sunlight Marine Inc., società panamense, acquistò il traghetto *Boccaccio* da Tirrenia S.p.A., costruito tra il 1969 e il 1979 e classificato dal Registro italiano navale, il quale ne eseguiva le verifiche per conto dello stato di bandiera, ossia la Repubblica italiana. In seguito alla vendita in favore di Pacific Sunlight Marine Inc., la nave cambiò nome in *Al Salam Boccaccio 98* e assunse la bandiera panamense, ma continuò ad essere classificata dal Registro italiano navale il quale era organismo riconosciuto dall'amministrazione della Repubblica di Panama dal gennaio 1998. Nel mese di luglio 1999, il Registro italiano navale conferì il ramo d'azienda a RINA S.p.A. La notte fra il 2 e il 3 febbraio 2006, mentre era impegnato in un viaggio da Dhiba a Safaga, il traghetto subì un naufragio in cui persero la vita oltre mille persone. Parenti delle vittime e sopravvissuti convennero in giudizio l'ente di classificazione, ritenendolo responsabile dei danni da questi subiti, per non aver eseguito adeguatamente le verifiche cui l'ente era tenuto e dalle quali

⁽³⁰⁰⁾ Capitolo IV.

⁽³⁰¹⁾ G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit. 350.

⁽³⁰²⁾ Con riferimento al sinistro della *Al Salam Boccaccio 98* due azioni distinte sono state promosse da esponenti diversi della stessa categoria di danneggiati, ossia passeggeri danneggiati e parenti delle vittime dell'incidente. Una prima pronuncia è stata resa da Trib. Genova 8 marzo 2012, in *Dir. mar.* 2013, con nota di I. QUEIROLO-S. DOMINELLI, *Statutory certificates e immunità funzionale del registro italiano navale*, 147, confermata da App. Genova 26 aprile 2017 (a quanto consta non pubblicata), la quale è stata successivamente cassata da Cass. sez. un. 10 dicembre 2020 n. 28180, in *Dir. trasp.* 2021, 727. Una seconda causa è stata introdotta, sempre davanti al Tribunale di Genova, il quale, con ordinanza del 28 settembre 2018 ha disposto il rinvio davanti alla Corte di giustizia ponendo una domanda di pronuncia pregiudiziale che è stata resa con C. giust. UE 7 maggio 2020 (C-641/2018), in *Dir. trasp.* 2021, 675. Per l'analisi delle decisioni sopra richiamate (con le quali le corti allo stato si sono pronunciate limitatamente a questioni di giurisdizione), si veda *infra* il paragrafo § 10.

sarebbero emersi i difetti di progettazione, di equipaggiamento e strutturali, nonché le condizioni di vetustà che determinarono il naufragio della nave.

Azioni di questo tipo sono state spesso promosse da passeggeri o equipaggio (soggetti che hanno subito la lesione dell'integrità fisica trovandosi a bordo della nave) o dai loro parenti. Per le situazioni in cui è venuta in rilievo la lesione della proprietà delle cose a bordo della nave, azioni per certi aspetti simili sono state avanzate dai proprietari del carico ⁽³⁰³⁾ o dagli assicuratori del carico surrogatisi nella posizione degli assicurati-proprietari del carico ⁽³⁰⁴⁾.

2) Un'ulteriore categoria di casi è rappresentata dai grandi disastri che hanno coinvolto petroliere che, nonostante fossero classificate, versavano in cattive condizioni di manutenzione e tali condizioni sono state considerate causa dei sinistri produttivi di danni. Questi casi, similmente a quelli del gruppo sub 1), vedono i terzi danneggiati affermare la responsabilità degli enti di classificazione per aver determinato, attraverso condotte negligenti, il verificarsi del danno. I danni lamentati, tuttavia, rispetto a quelli solitamente invocati nella casistica rientrante nel primo gruppo, si presentano piuttosto differenziati afferendo a diverse tipologie e a diverse categorie di soggetti.

Un caso esemplificativo di tale gruppo di controversie in cui sono convenuti i registri è quello dell'affondamento dell'*Erika* ⁽³⁰⁵⁾:

Nel dicembre 1999, la petroliera battente bandiera maltese *Erika* partì da Dunkerque con un carico di oltre 30.000 tonnellate metriche di greggio destinato ad un porto italiano. Durante il viaggio, la nave incontrò condizioni meteorologiche avverse e vennero trasmesse delle richieste di soccorso in quanto lo scafo della nave stava mostrando segni di cedimento. L'equipaggio della nave fu evacuato e la nave si spezzò mentre si trovava nei pressi del Golfo di Biscaglia, a circa 60 miglia dalle coste francesi. Il sinistro provocò lo sversamento del greggio trasportato lungo circa 400 chilometri di costa, con conseguenti gravi danni ambientali. Le autorità francesi promossero un'azione penale davanti al *Tribunal de Grande Instance* di Parigi contro quindici soggetti, tra cui RINA, ente di classificazione dell'*Erika*, per i reati di cui all'art. 223.1 del *code pénal* e art. 8 della Loi n°83-583 del 5 luglio 1983. Oltre cento soggetti si costituirono parti civili, per un danno complessivo superiore al miliardo di euro.

⁽³⁰³⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 481; [1994] 1 Lloyd's Rep. 492; [1995] 1 Lloyd's Rep. 299.

⁽³⁰⁴⁾ App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1334; Cass. fr. 27 marzo 2007, in *Dir. mar.* 2008, 237.

⁽³⁰⁵⁾ Trib. Parigi 16 gennaio 2008, in *Dir. mar.* 2008, 247; App. Parigi 30 marzo 2010, in *DMF* 2010, 858; Cass. crim. fr. 25 settembre 2012, in *Dir. mar.* 2012, 1269. A. LA MATTINA, *Judicial Developments in the Erika Case*, cit.; V.J. FOLEY-C.R. NOLAN, *The Erika Judgment Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed*, 33 *Tul. Mar. L. J.* 41 (2008-2009); J. JUSTE RUÍZ, *Compensation for pollution damage caused by oil tanker accidents: from "Erika" to "Prestige"*, *Aegan Rev Law Sea* 37 (2010); B. BOULOC, *Décision Erika: Quelques réflexions d'un juriste pénaliste*, in *DMF* 2012, 1007. In materia di giurisdizione, si pronunciò Cass. sez. un. 17 ottobre 2002 n. 14769, in *Dir. trasp.* 2004, 833 con nota di B. COSSU, *Competenza giurisdizionale e responsabilità delle società di classificazione di navi*, 838 (su cui si veda *infra* paragrafo § 10.3). La vicenda ha inoltre dato luogo a molteplici contenziosi, tra questi quello tra un comune francese e la società produttrice del greggio sversato per i costi di smaltimento, che condusse a rinvio pregiudiziale davanti alla Corte di giustizia per l'interpretazione della Dir. 75/442/CEE del 15 luglio 1975, relativa ai rifiuti. La controversia fu decisa da C. giust. CE 24 giugno 2008 (C-188/07), in *Dir. trasp.* 2009, 133 con nota di F. PELLEGRINO, *La Corte di giustizia europea si pronuncia sul caso dell'Erika*, 147. Cfr. A. RELLA, *Il caso "Erika" al vaglio della Corte di Giustizia*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2009.

Attori in questa categoria di controversie sono solitamente gli Stati costieri e gli enti locali i cui territori sono colpiti dagli agenti inquinanti ⁽³⁰⁶⁾. Accanto a questi, vi sono spesso una molteplicità di soggetti che lamentano lesioni di vario tipo, dall'offesa alla proprietà a quella delle attività economiche (ad esempio operatori che svolgono la propria attività imprenditoriale sulle coste interessate dallo sversamento di idrocarburi). Tali controversie non coinvolgono solamente le norme sulla responsabilità civile dell'ordinamento interno di volta in volta applicabili, ma come si vedrà, possono interessare – e normalmente attivano i procedimenti per l'accertamento della sussistenza di – fattispecie di rilevanza penale, nonché la normativa di diritto uniforme sulla responsabilità civile per danni da inquinamento di idrocarburi di cui alla Convenzione CLC.

3) Infine, vi è una discreta casistica che vede gli enti di classificazione convenuti per le loro attestazioni quando queste negligenzemente descrivono uno stato della nave non corrispondente a quello effettivo, con l'effetto di danneggiare chi vi abbia fatto affidamento.

In questi casi, i terzi danneggiati lamentano per lo più di aver compiuto operazioni che non avrebbero posto in essere o che avrebbero concluso a condizioni diverse se gli attestati su cui hanno fatto affidamento non avessero rappresentato informazioni inesatte sulle qualità della nave.

Un esempio di questa categoria di controversie è dato dal caso della *Redwood* ⁽³⁰⁷⁾:

Nel gennaio 2003, Argos Shipping Agency s.r.l. noleggiò la motonave battente bandiera maltese *Redwood*, classificata dal Lloyd's Register (certificato rilasciato a Kandla (India) il 15 novembre 2001). Il *time charter* con cui fu stipulato il contratto, in merito alla classe della nave, prevedeva: «CLASS: Lloyd's Register of Shipping (LRS)». Nello stesso mese, la nave giunse al porto di Amburgo, da dove sarebbe dovuta salpare con a bordo un carico di merce deperibile destinato ai porti libici di Tripoli, Misurata e Bengasi. Tuttavia, l'autorità del porto di Amburgo, nell'esercizio delle attività di *Port State Control*, rilevò dei difetti della nave tali da inficiarne la sicurezza e ne ordinò il fermo. La nave fu ispezionata da periti dell'ente di classificazione e dell'amministrazione dello Stato di bandiera, i quali confermarono la sussistenza dei difetti in questione e prescissero l'esecuzione di riparazioni. Vista la situazione in cui versava la *Redwood*, il *charterer* noleggiò un'altra nave e affrontò ulteriori esborsi per il cui risarcimento agì contro il Lloyd's Register, considerato responsabile per aver reso informazioni su cui il *charterer* aveva fatto affidamento, ma che si erano poi rivelate inesatte.

Attori in questo tipo di giudizio sono solitamente gli acquirenti di una nave ⁽³⁰⁸⁾ o – come nel caso sopra visto – i *charterer*. Non mancano tuttavia casi in cui l'affidamento sulle attestazioni inesatte è

⁽³⁰⁶⁾ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008); 334 F. App'x 383 (2d Cir. 2009).

⁽³⁰⁷⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, in *Dir. mar.* 2011, 230 nonché in *NGCC* 2010, I, 1040, con nota di R. MISTRANGELO, *Responsabilità di un ente di classifica straniero nei confronti del terzo che abbia fatto affidamento sulla negligente e non veridica certificazione della classe di una nave rilasciata dall'ente stesso*; App. Genova 18 luglio 2014, in *Dir. mar.* 2016, 125; Cass. 2 marzo 2018 n. 4915, in *Dir. trasp.* 2019, 911. M. RIMABOSCHI, *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi*, cit.

⁽³⁰⁸⁾ Negli Stati Uniti, cfr. *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003). In Francia, Trib. Nanterre 26 giugno 1992, in *DMF* 1994, 19; App. Versailles 21 marzo 1996, in *Dir. mar.* 1998, 861. Nel Regno Unito, *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 547. Per la giurisprudenza italiana, cfr. Cass. 3 luglio 2019 n. 17867, a quanto consta non pubblicata (ECLI:IT:CASS:2019:17867CIV); App. Ancona 2 agosto 2017, in *Dir. trasp.* 2018, 511, riguardanti tuttavia la certificazione di unità da diporto.

stato posto a fondamento delle azioni promosse contro l'ente di classificazione dai proprietari del carico ⁽³⁰⁹⁾.

Questa categoria di controversie, come è stato rilevato dalla dottrina, sembra doversi inserire nell'ambito della materia relativa al danno da informazioni inesatte (negli ordinamenti di *common law*, *negligent misstatement* o *negligent misrepresentation*) ⁽³¹⁰⁾, oggetto di ampio dibattito presso i civilisti, soprattutto con riferimento ai «problemi di confine tra responsabilità contrattuale e extra-contrattuale» ⁽³¹¹⁾ dovuti al fatto che si tratta di fattispecie collocabile in quella che è stata chiamata «terra di nessuno tra contratto e fatto illecito» ⁽³¹²⁾.

Le categorie di controversie sopra delineate sono accomunate dal fatto che colui che agisce contro l'ente di classificazione della nave non è legato a questo da un contratto. Le pretese risarcitorie di tale soggetto, estraneo al contratto in virtù del quale l'attività negligente è stata eseguita, potrebbero dunque incontrare un primo ostacolo nel «dogma della "relatività" del contratto» ⁽³¹³⁾.

La dottrina civilistica ha ritenuto che il problema della relatività del contratto non si presenti nei casi in cui sussistano i presupposti per la responsabilità aquiliana – individuando il caso dei «danni che il terzo abbia subito nella propria persona o nelle proprie cose», dove «l'esecuzione del contratto non rileva come tale (quale fatto di inadempimento ma più semplicemente *quale elemento materiale di responsabilità verso il terzo*)» – bensì in quei casi in cui «si è indotti a ritenere che il terzo danneggiato possa non solo richiamare il regime del torto ma altresì quello dello stesso contratto, avvalendosi dunque della tutela che offre quest'ultimo» ⁽³¹⁴⁾.

Se nell'esempio *sub* 1 il pregiudizio lamentato dagli attori è riconducibile al danno alla persona ⁽³¹⁵⁾, altrettanto non può dirsi con riferimento a quello lamentato nell'esempio *sub* 3. Nei casi rientranti

⁽³⁰⁹⁾ *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49, (S.D.N.Y. 1995).

⁽³¹⁰⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 36-37; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 434. Le analogie tra talune fattispecie di responsabilità degli enti di classificazione e la responsabilità delle società di revisione nei confronti dei terzi investitori (quest'ultima sovente invocata nell'ambito del dibattito sulla responsabilità da informazioni inesatte), in Italia, furono rilevate da M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 661. Negli Stati Uniti, l'analogia con la fattispecie della responsabilità dei revisori può farsi risalire ad un passaggio della sentenza della *Court of Appeal for the Second Circuit* del caso *Sundancer* con cui, nell'affermare la distinzione tra l'azione promossa dall'armatore contro l'ente di classificazione «*from a suit brought by an injured third party who relied on the classification or safety certificates*» venne citato il precedente *Ultramares Corp. v. Touche*, 255 N.Y. 170 (N.Y. 1931), riguardante per l'appunto la responsabilità di una *firm of public accountants* incaricata di certificare il bilancio di una società (*Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993), 1084). Sul caso *Sundancer* si veda *infra* paragrafo § 8. I principi della sentenza *Ultramares* vennero applicati alla responsabilità degli enti di classificazione dalla Corte distrettuale di New York con riferimento al caso *Star of Alexandria in Carbotrade SpA v. Bureau Veritas*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 748: «*Accordingly, under the principles of Glanzer and Ultramares, which the Court of Appeals for the Second Circuit has relied upon for federal maritime law, B.V. owed no duty to the plaintiff and therefore cannot be liable to it for breaching such a duty*». Cfr. M. TURCI, *La responsabilità delle società di classifica verso i terzi*, cit. 1178.

⁽³¹¹⁾ E. NAVARRETTA, *L'ingiustizia del danno e i problemi di confine tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale*, in *Trattato di diritto civile* (a cura di N. Lipari-P. Rescigno), vol. IV, tomo III, Milano, 2009, 233.

⁽³¹²⁾ La nota espressione fu introdotta nella riflessione italiana sull'argomento da F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, in *Contr. Impr.* 1991, 539, 545, che la riprese da G. GILMORE, *The Death of Contract*, Columbus, 1974, 88.

⁽³¹³⁾ A. DI MAJO, *La protezione del terzo tra contratto e torto*, in *Eur. dir. priv.* 2000, 1, 4.

⁽³¹⁴⁾ Così, ancora, A. DI MAJO, *La protezione del terzo tra contratto e torto*, cit. 5-6.

⁽³¹⁵⁾ L'integrità fisica e la proprietà sono considerati beni tradizionalmente oggetto di tutela aquiliana. In tal senso, *ex multis*, G. TRABUCCHI, *Istituzioni di diritto civile*, 2022, 1403 e, attraverso una ricognizione degli istituti

nella categoria *sub 2* si configurano spesso sia danni alle cose (ad esempio la morte dei pesci in un allevamento situato nella costa colpita dallo sversamento di idrocarburi) che danni che colpiscono altri interessi (ad esempio l'albergo affetto dalla riduzione della domanda turistica conseguente all'inquinamento del mare).

All'infuori delle fattispecie dei danni alle cose e alle persone (nel mondo anglosassone *physical harm*) ⁽³¹⁶⁾, è stata oggetto di ampio dibattito, nonostante le diverse cornici normative,

romanistici, M.F. CURSI, *Dall'actio de dolo al danno meramente patrimoniale*, in *Modelli teorici e metodologici nella storia del diritto privato* (a cura di R. Fiori), vol. 3, Napoli, 2008, 77. Si tratta infatti di beni fatti oggetto di diritti soggettivi assoluti (diritto di proprietà *et similia* e diritti della persona), uniche situazioni giuridiche rispetto alle quali il titolare era considerato dalla giurisprudenza italiana a partire dall'emanazione del codice civile nel 1942 poter subire un *danno ingiusto* ai sensi dell'art- 2043 c.c. Cfr. in tal senso A. DI MAJO, *Discorso generale sulla responsabilità civile*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), IV *Attuazione e tutela dei diritti*, Tomo III *La responsabilità e il danno*, Milano, 2009, 3, 21: «Solo dunque il danno alla proprietà e alla persona poteva essere suscettibile di essere risarcito»; S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964 (ristampa inalterata del 1967), 185. Si riferisce a «conflitti tradizionali sottoposti all'obbligo di diligenza» come a quelli riguardanti «tutti i pregiudizi che consistono nella lesione materiale di una *res* o di una persona o che da tale lesione materiale sono necessariamente mediati», definiti come «casi di *danneggiamento materiale*», M. BARCELLONA, *Trattato del danno e della responsabilità civile*, Milano, 2011, 101 (nota 107). Cfr. le considerazioni relative alla nozione di danno giuridico e di bene giuridico di S. PUGLIATTI, *Alterum non laedere (dir. pos. e dottrine moderne) Enc. dir.* II/1958, 98. Per A. FEDELE, *Il problema della responsabilità del terzo per pregiudizio del credito*, Milano, 1954, 134-135, «se è difficile pensare ad una società in cui non siano tutelati i beni della vita, della integrità fisica, della libertà personale, la proprietà, il possesso si può invece benissimo immaginare una società nella quale non venga riconosciuta una tutela esterna del diritto di credito». Come noto, tale concezione venne confermata nel celebre caso *Superga*, con cui Cass. 4 luglio 1953 n. 2085, in *Foro it.*, I, 828 negò all'Associazione calcio Torino il diritto del risarcimento del danno derivante dalla privazione dei calciatori che persero la vita nel disastro aereo per fatto illecito del terzo. Essa fu tuttavia superata con l'affermarsi in dottrina (fondamentale è considerato al riguardo il contributo di F.D. BUSNELLI, *La lesione del credito da parte di terzi*, Milano, 1963) dell'idea che la morte e l'invalidità di una persona derivanti da fatto illecito rendessero responsabile l'autore anche nei confronti dei creditori della persona lesa, idea accolta dalla giurisprudenza in Cass. sez. un. 26 gennaio 1971 n. 174, in *Foro it.*, I, 1284. Altrettanto noto è che l'apertura della tutela aquiliana a situazioni giuridiche diverse dal diritto assoluto, dopo l'accoglimento al suo interno della lesione dei diritti relativi, ha compiuto un ulteriore passo affermando la risarcibilità *ex art.* 2043 c.c. dei danni derivanti da lesione di interessi legittimi, sancita dalla giurisprudenza in Cass. Sez. Un. 22 luglio 1999 n. 500, in *Banca borsa tit. cred.* 2000, II, 10 con nota di F. CAPRIGLIONE, *Responsabilità e autonomia delle Autorità di controllo del mercato finanziario di fronte alla "risarcibilità degli interessi legittimi"*.

⁽³¹⁶⁾ Cfr. C. WITTING, *Physical Damage in Negligence*, 61 *Cambridge Law Journal* 189 (2002), 190: «*Physical damage most often involves deleterious changes in the physical state or structure of persons or property. These changes impair or destroy the functional characteristics of persons or property*».

l'ammissibilità di una tutela del danno consistente in una perdita meramente patrimoniale (*pure economic loss*)⁽³¹⁷⁾ e la sua natura contrattuale o extracontrattuale⁽³¹⁸⁾.

Tra gli ambiti in cui la questione del danno meramente patrimoniale è stata affrontata, vi è quello delle informazioni inesatte⁽³¹⁹⁾, al quale – come si è visto – è parso riconducibile l'esempio *sub* 3. A

⁽³¹⁷⁾ «“Danno meramente patrimoniale” (dal tedesco, *reiner Vermögensschaden*) è espressione indicativa di una *species* di danno patrimoniale, consistente in una perdita esclusivamente economica (*pure economic loss*), ovvero in una diminuzione del valore economico complessivo di un patrimonio non mediata dalla lesione di una specifica situazione giuridica soggettiva», così N. MUCCIOLI, *Osservazioni in tema di danno meramente patrimoniale*, in *NGCC* 2008, II, 430. Similmente, L. SCOGNAMIGLIO, *Il danno al patrimonio tra contratto e torto*, in *Resp. civ. prev.* 2007, 1253, 1256, si riferisce ad una perdita «non discendente [...] dalla lesione di una situazione giuridica soggettiva». Cfr. inoltre M. MAGGIOLIO, *Il risarcimento della pura perdita patrimoniale*, Milano, 2003, 2: «Tra tutti i danni patrimoniali, le pure perdite patrimoniali possono dirsi caratterizzate dal fatto che la diminuzione di valore del patrimonio ha luogo senza che un bene materiale sia stato distrutto, oppure deteriorato, e altresì senza che il soggetto danneggiato abbia patito un danno alla persona»; A. DI MAJO, *Discorso generale sulla responsabilità civile*, cit. 27. Ponendo l'accento sulla sua estraneità alla tutela aquiliana, C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, Milano, 2018, 299, ritiene che il danno meramente patrimoniale si caratterizzi «originariamente come perdita patrimoniale che, non scaturendo dalla lesione di una situazione soggettiva, si presenta priva della qualificazione di ingiustizia – necessaria secondo l'art. 2043 c.c. a renderla rilevante in funzione dell'esito di responsabilità».

⁽³¹⁸⁾ Alla posizione di quanti ritengono che «nella disciplina italiana della responsabilità extra-contrattuale, ove manchi una norma specifica che lo consenta espressamente, il risarcimento del danno meramente patrimoniale è da ritenersi frutto estraneo» (C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 75. Cfr. L. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità dell'organo di vigilanza bancaria e danno meramente patrimoniale*, in *Banca borsa tit. cred.* 1995, II, 534, 543, per il quale «Resta [...] inevitabilmente fuori dal quadro della responsabilità aquiliana il danno meramente patrimoniale, risarcibile soltanto quando sia dato ravvisare – tra danneggiante e danneggiato – un preesistente *vinculum juris*: e cioè una regola di condotta imposta al primo, in virtù di un contratto o di un altro fatto idoneo a produrre obbligazioni in conformità dell'ordinamento giuridico, per la soddisfazione di un interesse (di prestazione o anche soltanto di protezione) del secondo») si contrappone quella dottrina secondo cui «Il dibattito sul danno meramente patrimoniale non ha ragione di essere nel nostro sistema, mentre in altri sistemi europei, a partire dalla Germania, non è altro che il sintomo di una intolleranza rispetto all'eccessiva dilatazione della responsabilità contrattuale, di regola applicata proprio alle ipotesi sopra identificate come fattispecie di lesione dell'affidamento, e, al tempo stesso, è lo sbocco imposto da una normativa troppo restrittiva e di impronta tipizzante dell'illecito aquiliano» (E. NAVARRETTA, *L'ingiustizia del danno e i problemi di confine tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), IV *Attuazione e tutela dei diritti*, Tomo III *La responsabilità e il danno*, Milano, 2009, 233, 252-253. Similmente anche F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 564). Poiché per la dottrina che sostiene il primo orientamento «il luogo del danno meramente patrimoniale non è la responsabilità aquiliana, ma altri istituti, in particolare la responsabilità contrattuale» (C. CASTRONOVO, *Del non risarcibile aquiliano: danno meramente patrimoniale, c.d. perdita di chance, danni punitivi, danno c.d. esistenziale*, in *Eur. dir. priv.* 2008, 316, 321), la presente trattazione, invece di riferirsi alla responsabilità extracontrattuale dei registri, sceglie l'espressione più neutrale della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi, rimarcando l'elemento della posizione di questi ultimi come soggetti estranei al contratto per i servizi di classificazione e certificazione, rispetto a quello della natura della responsabilità che invece ci si propone di indagare.

⁽³¹⁹⁾ Il danno da informazione inesatta è utilizzato da M. MAGGIOLIO, *Il risarcimento della pura perdita patrimoniale*, cit. 1-2, per introdurre il problema della pura perdita patrimoniale: «Se la falsa informazione induce chi la riceve a compiere un'operazione economica svantaggiosa, si verifica a suo carico una perdita, un pregiudizio definibile come danno meramente patrimoniale». Diversamente, non si potrebbe parlare di danno meramente patrimoniale allorché l'informazione inesatta provochi un danno alla persona. Cfr. N. MUCCIOLI, *Osservazioni in tema di danno meramente patrimoniale*, cit. 439: «Nessuna particolare incertezza solleva la

ben vedere, tale ultima casistica rientra nelle ipotesi in cui «la mancanza di una situazione soggettiva, insieme alla qualità di terzo del danneggiato, rendono doppiamente problematica l'affermazione di responsabilità»⁽³²⁰⁾.

Le controversie riguardanti l'affidamento sulle attestazioni degli enti di classificazione, quali *species* del *genus* del danno da informazioni inesatte, offrono quindi un contributo, spesso non considerato dalla dottrina civilistica (invero giustificabile anche in ragione di alcuni elementi del diritto speciale per così dire perturbativi dei principi civilistici), agli interrogativi legati alla questione della risarcibilità della *pure economic loss*⁽³²¹⁾.

7.3. Perché l'azione nei confronti degli enti di classificazione?

Se, da un lato, si è detto che nelle controversie in esame i danneggiati e gli enti di classificazione non sono parti di un medesimo contratto, dall'altra, spesso, i danni oggetto delle controversie in questione si verificano nel contesto di un rapporto contrattuale tra il terzo danneggiato e un altro soggetto, solitamente il vettore o l'armatore⁽³²²⁾.

Riprendendo i casi citati nel paragrafo precedente *sub* 1 e 3, si può osservare che i passeggeri dell'*Al Salam Boccaccio 98* erano parte di un contratto di trasporto con la compagnia di navigazione nella

risarcibilità del danno alla persona, specie se inficiante l'integrità psicofisica, derivante da informazioni inesatte [...]. Il problema si pone, invece, per il danno al patrimonio» rispetto al quale «Il danno prodotto dall'informazione inesatta o falsa rappresenta un esempio paradigmatico di perdita patrimoniale pura».

⁽³²⁰⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 587.

⁽³²¹⁾ I termini in cui si pose la questione della *economic loss*, contrapposta ai *physical harm*, negli ordinamenti inglese e nordamericano sono affrontati da G. ALPA-M. BESSONE, *Disciplina dell'illecito e liability for economic loss*, in *Dir. mar.* 1973, 3. Come si vedrà *infra* (paragrafo § 12), attualmente, negli Stati Uniti, alla distinzione è dato rilievo nell'ambito delle informazioni inesatte, cui sono dedicate due sezioni diverse del *Restatement (Second) of Torts* per le fattispecie di *physical harm* (sezione 311) e di *economic loss* (sezione 552), quest'ultima impiegata in più di una occasione nella soluzione di controversie riguardanti la responsabilità dei registri verso terzi. Nel Regno Unito, la rilevanza della distinzione tra questi due tipi di lesione fu richiamata in *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 481, 498 da Mr. Justice Hirst: «*the law has in recent years tended to draw an ever stronger contrast between economic loss cases on the one hand and physical damage cases on the other*». Il caso in questione, il quale costituisce un *leading case* in materia di responsabilità degli enti di classificazione verso terzi, come si vedrà *infra* § 11, riguardava in realtà un caso di *physical loss*. In Germania, la responsabilità degli enti di classificazione per l'affidamento del terzo sulle loro attestazioni è analizzata in relazione ai limiti della risarcibilità delle *pure economic losses* in tale ordinamento da J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 40 (più approfonditamente *infra* paragrafo § 14. In Italia, la dottrina prevalente (M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 662; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 38 (nota 110); V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 434) ha inquadrato talune fattispecie di responsabilità verso terzi dei registri per danni riconducibili a *pure economic loss* nell'ambito della figura di creazione giurisprudenziale della lesione che viene inferta «al diritto all'integrità del patrimonio e, più specificamente al diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale», la cui risarcibilità era stata affermata da Cass. 4 maggio 1982 n. 2765, in *Giust. civ.* 1982, I, 1745, 1747. Se non che, l'affermazione di un simile diritto fu criticata già allora dalla dottrina (cfr. *ex multis* la nota di A. DI MAJO, *Ingiustizia del danno e diritti non nominati*, *ivi*, 1749 e più approfonditamente quanto si dirà *infra* al paragrafo §16.1), non persuasa dalla soluzione della creazione di nuovi diritti soggettivi assoluti in un contesto in cui – come si è visto – andava affermandosi il superamento dell'interpretazione per cui il danno ingiusto di cui all'art. 2043 c.c. riguardasse esclusivamente lesioni di diritti soggettivi assoluti.

⁽³²²⁾ cfr. H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, 9.

cui flotta rientrava il traghetto; il *charterer* della *Redwood* aveva sottoscritto un contratto con gli armatori della stessa.

Di conseguenza, si può ritenere che almeno alcuni danni sofferti dai terzi in tale contesto sarebbero in potenza riconducibili all'inadempimento di obblighi posti a carico della loro controparte contrattuale, spesso secondo regimi di responsabilità normati in via legislativa o convenzionale.

Così, ad esempio, in caso di infortunio dei passeggeri, questi possono agire contro il vettore marittimo invocandone la responsabilità per l'inadempimento degli obblighi di protezione da questi assunti con il contratto di trasporto⁽³²³⁾; i soggetti danneggiati da perdita o avaria di merce il cui trasporto è documentato da una polizza di carico, per ottenere il risarcimento dei danni subiti, possono avvalersi della disciplina prevista per la responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di cose, agendo contro quest'ultimo sul presupposto di una violazione degli obblighi di custodia della cosa trasportata o di diligenza nel mettere la nave in stato di navigabilità⁽³²⁴⁾; anche il *charterer* potrebbe invocare un inadempimento dell'obbligo di mettere la nave in stato di navigabilità posto da molti formulari a carico dell'*owner*⁽³²⁵⁾, ecc.

⁽³²³⁾ A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 505; G. ROMANELLI, *In tema di responsabilità del vettore per danni alle persone*, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 262, 263, nota a Cass. 14 ottobre 1959 n. 2821; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 258. In giurisprudenza, si veda anche Trib. Napoli 19 novembre 1959, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 230, con nota adesiva di M. CAPODANNO, *In tema di responsabilità del vettore marittimo di persone*, nella cui motivazione la corte ha affermato che «Il più importante obbligo di protezione è quello che consiste nella prevenzione dei danni che possono derivare dall'esercizio della navigazione alla vita e alla salute del passeggero». Per S. ZUNARELLI-A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto di persone*, Milano, 2012, 117, anche se non vi è una norma che lo stabilisce espressamente, «Il vettore marittimo di persone è tenuto a porre in stato di navigabilità il mezzo che egli intenda utilizzare ai fini dell'esecuzione dell'attività di trasporto convenuta», ritenendo tale obbligazione desumibile in via analogica dalla norma di cui all'art. 421 c.nav. La fattispecie nel nostro ordinamento è regolata dal codice della navigazione (art. 409) e dal Reg. (CE) 392/2009 del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, GU 28.5.2009 L131/24. A livello internazionale, la materia è oggetto della Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e loro pagagli (PAL 1974), emendata con Protocolli di Londra del 19 novembre 1976, del 29 marzo 1990 e del 1° novembre 2002, non in vigore in Italia, ma il cui contenuto è recepito dal sopra richiamato regolamento europeo. Per un confronto dei diversi regimi cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal codice della navigazione al Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. mar.* 2012, 756. Vedasi anche A. ZAMPONE, *Il trasporto marittimo di persone*, in *Trasporto aereo e marittimo* (a cura di F. Morandi), I, Bologna, 2013, 429. In Francia, un orientamento giurisprudenziale piuttosto consolidato è stato confermato dall'art. L5421-2 del *Code de transports* il quale prevede che il *transporteur* sia tenuto a «*faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers*». Sul punto, cfr. la giurisprudenza riportata da H. TASSY, *À propos du transport de passagers*, in *DMF* 1998, 883, 885 e ss. Ritengono che il passeggero sia creditore di una *obligation de sécurité*, G. RIPERT, *Droit maritime*, II, Paris, 1952, 880; E. MELLER, *Obligation de Sécurité*, Berlin, 1974, 34.

⁽³²⁴⁾ Nel nostro ordinamento cfr. le discipline dettate dagli articoli 421 e 422 c.nav. e dalle Regole dell'Aia-Visby. Cfr. L. TULLIO, *Responsabilità del vettore marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 155, 172-173; M. LOPEZ DE GONZALO, *La disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo di cose*, in *I contratti del trasporto* (a cura di F. Morandi), Bologna, 2013, 605, 637, secondo cui la disciplina uniforme delle Regole dell'Aia-Visby ha ad oggetto «una responsabilità di tipo contrattuale, derivante dall'inadempimento dell'obbligo di riconsegna della merce a destino». Fanno corrispondere la responsabilità per perdita e avaria della merce all'obbligazione del vettore di custodire la cosa trasportata A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 581.

⁽³²⁵⁾ Cfr. la clausola 2 (Delivery), lettera b, del *NYPE* 2015. Attribuisce espressamente all'*owner* la responsabilità per i danni da ritardo nonché da perdita o avaria della merce derivanti da difetto di navigabilità la clausola

Anche all'infuori dei confini della responsabilità per inadempimento, il diritto della navigazione disciplina determinate fattispecie di responsabilità prevedendo particolari criteri di imputazione che, a fronte di talune tipologie di danni o fatti, individuano il soggetto responsabile, solitamente nell'armatore o nel proprietario della nave ⁽³²⁶⁾.

Perché dunque i terzi danneggiati rivolgono le proprie pretese contro soggetti diversi da quelli individuati dalla normativa o dai contratti, spesso rinunciando anche a regimi di responsabilità e distribuzione dell'onere della prova favorevoli al danneggiato? ⁽³²⁷⁾

12 (Responsibility and Exemption) del *BALTIME* 1939: «*The owners only shall be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charterer and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager*». Cfr. l'eccezione del Lloyd's Register nel caso *Redwood* di cui è dato atto in App. Genova, 18 luglio 2014, in *Dir. mar.* 2016, 125, 130b.

⁽³²⁶⁾ Si ritiene che nel nostro ordinamento la disciplina della responsabilità dell'armatore debba inquadarsi nei principi stabiliti in materia di responsabilità civile dal codice civile, in quanto l'art. 274 c.nav. afferma un criterio d'imputazione del fatto illecito, ma non dispone sul fatto generatore della responsabilità, richiedendo quindi l'integrazione delle norme civilistiche. L'art. 274 c.nav., secondo tale impostazione, costituisce quindi una norma speciale, solamente rispetto all'art. 2049 c.c. In tal senso A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 334-335. Per i danni da inquinamento da idrocarburi fuoriusciti o scaricati da navi cisterna, vige, in virtù delle Convenzioni CLC e *Fund*, un particolare «sistema di imputazione dell'obbligazione risarcitoria in favore del danneggiato o (come più verosimile, dato il tipo di danni) dei danneggiati, ricadente in parte sul proprietario della nave da cui provenga l'inquinamento, ed in parte su un Fondo internazionale di garanzia», così M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della CLC 1969*, Padova, 1993, 29). Ai danni da inquinamento di idrocarburi utilizzati per la propulsione delle navi si applica la Convenzione di Londra del 23 marzo 2001 sulla responsabilità civile per danni dovuti a inquinamento da idrocarburi usati per la propulsione della nave (*Bunkers*), resa esecutiva con L. 1° febbraio 2010, n. 19 (Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno), la quale prevede una responsabilità solidale del proprietario, dell'armatore e dello *ship manager*. I danni da inquinamento sofferti dallo Stato che non rientrano nell'ambito di applicazione delle Convenzioni CLC e *Bunkers* sono regolati dalla L. 31 dicembre 1982 n. 979 (Disposizioni per la difesa del mare), che prevede la responsabilità solidale del comandante e del proprietario della nave o dell'armatore.

⁽³²⁷⁾ La domanda si pone anche con maggior rigore per quei danni che rientrano in regimi che prevedono la cosiddetta *canalizzazione* della responsabilità, espressione con cui ci si riferisce a quei casi in cui il legislatore individua un soggetto predeterminato a cui carico viene posta l'obbligazione risarcitoria, con esclusione dell'eventuale concorrente obbligazione fondata su colpa di altri soggetti il cui fatto renderebbe questi altrimenti tenuti al risarcimento del danno. Per una descrizione in tal senso del concetto di canalizzazione, G. ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, Milano, 1970, 214-215. Con riferimento alla responsabilità per danni da sversamento di idrocarburi regolata dalla Convenzione CLC «Si parla di responsabilità canalizzata perché, soprattutto in seguito alle modifiche introdotte dal Protocollo del 1992, è esclusa espressamente, dall'art. III(4), la possibilità per il danneggiato di formulare richieste di indennizzo nei confronti di soggetti diversi dal proprietario, soggetti che potrebbero essere altrettanto potenzialmente responsabili (come ad esempio l'equipaggio, il pilota, l'armatore, il noleggiatore, ecc.) e nei confronti dei quali è ammessa tuttavia l'azione di rivalsa da parte del proprietario della nave», così L. MATTIONI, *La canalizzazione della responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, in *Riv. dir. econ. trasp. Ambiente* 2015, 143. Prima delle modifiche introdotte dal Protocollo del 1992, infatti, la canalizzazione operava esclusivamente in favore dei *servants or agents* del proprietario. Con la novella dell'art. III(4), si intese dare una risposta alla rilevata «opportunità di estendere l'ambito della canalizzazione al fine di proteggere altre categorie di persone». Così F. BERLINGIERI, *Sulla applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, in *Dir. mar.* 2012, 1288, 1290.

Una prima ragione può essere individuata nel fatto che molti dei regimi di responsabilità regolati dalla normativa sopra citata sono soggetti a sistemi di limitazione del debito o della responsabilità ⁽³²⁸⁾.

Pertanto, un incentivo a cercare soddisfazione in soggetti diversi dalle figure prese in considerazione dalla normativa sopra richiamata è anzitutto offerto dalla prospettiva di ottenere un risarcimento integrale, che non debba sottostare ai limiti previsti dal sistema ⁽³²⁹⁾. Infatti, per la responsabilità degli enti di classificazione, fattispecie tendenzialmente non regolata dagli ordinamenti ⁽³³⁰⁾, non sussistono forme di limitazione all'infuori di eventuali clausole nel contratto tra il registro e i propri

Sicché, nella versione emendata della Convenzione CLC, per i danni da inquinamento che rientrano nell'ambito della stessa non è dato agire, oltre che contro i *servant or agents* del proprietario della nave o membri dell'equipaggio (lett. a), neanche contro i piloti, o ogni altro soggetto che, senza essere componente dell'equipaggio, presta servizi per la nave (lett. b), contro il *charterer* (ivi compreso il *bareboat charterer*), il *manager* o l'*operator* della stessa (lett. c), contro qualunque soggetto coinvolto in operazioni di salvataggio con il consenso del proprietario o su istruzioni di un'autorità pubblica competente, contro ogni soggetto che adotti misure preventive (lett. e), nonché tutti i *servant or agents* dei soggetti di cui alle lettere c, d ed e. Il beneficio della canalizzazione è escluso nei casi di condotte poste in essere da tali soggetti con l'intenzione di provocare il danno o di condotte temerarie accompagnate dalla consapevolezza del danno che probabilmente ne risulti. Sul problema relativo all'applicazione del principio della canalizzazione prevista dalla Convenzione CLC e la responsabilità degli enti di classificazione si vedano *infra* le considerazioni sul caso *Erika* e *Prestige*.

⁽³²⁸⁾ Per la responsabilità dell'armatore, la limitazione è prevista dall'art. 275 c.nav., nonché – per gli armatori delle navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate – dal D.lg. 28 giugno 2012, n. 111 (Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi), che riprende il sistema di limitazione previsto dalla Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi (LLMC). Limitazioni specifiche sono previste dall'art. V della Convenzione CLC, per i danni da inquinamento derivanti da fuoriuscita di idrocarburi trasportati in navi cisterna; dall'art. 423 c.nav. e dall'art. IV delle Regole dell'Aia-Visby per i danni da perdita o avaria della merce trasportata; dall'art. 7 del Reg. (CE) n. 392/2009 per i casi di morte o lesioni personali del passeggero.

⁽³²⁹⁾ H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 9; J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 3; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 105; B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 186; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 706, 715. Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 25, il quale fa riferimento alla «tendenza a cercare di aggirare i limiti a cui sarebbe assoggettato il risarcimento sulla base delle regole espressamente dettate per la fattispecie sia assoggettata ad un limite monetario». Sulla validità nei sistemi di *common law* delle clausole limitative della responsabilità nei rapporti contrattuali tra l'ente di classificazione e i suoi clienti, cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 66 e 96.

⁽³³⁰⁾ A quanto consta, fa eccezione l'ordinamento spagnolo, nel cui ambito vigono le disposizioni del secondo e terzo comma dell'art. 106 della Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, a norma delle quali «[2] *Las sociedades de clasificación responderán de los daños y perjuicios que se causen a quienes contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquéllas en la inspección del buque y en la emisión del certificado.* [3] *La responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación.*».

clienti⁽³³¹⁾. Né appaiono ad esse estendibili le limitazioni o gli esoneri di responsabilità previsti dalla normativa di diritto internazionale uniforme⁽³³²⁾.

Inoltre, è stato rilevato che spesso la proposizione di azioni risarcitorie contro le società di classificazione è suggerita anche dall'impossibilità di soddisfarsi sul patrimonio di altri soggetti cui sarebbe con maggiore immediatezza riconducibile il danno a causa dell'insolvenza in cui sovente versano questi ultimi o comunque della scarsa capienza del loro patrimonio (soprattutto in seguito a alcuni tipi di sinistro)⁽³³³⁾.

Da contro, i registri sono considerati *deep pocket defendants*⁽³³⁴⁾. Guardando alle azioni promosse contro i registri da talune categorie di soggetti danneggiati (ad esempio, vittime di un sinistro, o enti locali danneggiati da sversamento di idrocarburi in mare), appaiono in effetti ricorrere gli elementi

⁽³³¹⁾ C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective*, cit. 164. Per un esempio di clausola limitativa della responsabilità cfr. la *section 8 (Limits of Liability)* delle *General Regulations* delle *Lloyd's Register Rules and Regulations for the Classification of Ships* del Lloyd's Register (luglio 2021).

⁽³³²⁾ Rispetto alle limitazioni disposte dalle Regole dell'Aia-Visby, cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 30 (nota 85), secondo cui «l'art. IV-bis della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico pare non debba trovare applicazione rispetto alla responsabilità di un contraente indipendente». In effetti, tale norma (ai sensi della quale se un'azione, sia contrattuale che extracontrattuale, per perdita o avaria della merce oggetto di un contratto di trasporto «*est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention*») sembra dover essere intesa nel senso di riservare la tutela della disciplina di diritto internazionale uniforme «a una ristretta categoria di ausiliari del trasporto, disponendo le regole protettive solo a favore dei lavoratori dipendenti e, forse, di quei prestatori d'opera non dipendenti ma ai quali il committente ha la potestà di impartire istruzioni vincolanti». Così M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005, 36. La non applicabilità della norma all'infuori dei dipendenti del vettore è resa esplicita nella versione inglese della Convenzione dove la nozione di *préposé* è stata tradotta con l'endiadi *servant or agent* specificando «(*such servant or agent not being an independent contractor*)». Per M. COMUZZO, *Gli independent contractors*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme* (a cura di R. Tranquilli Leali-E. Rosafio), Milano, 2011, 635, 643, con riferimento tuttavia alla nozione risultante nella disciplina internazionale uniforme del trasporto aereo, «l'*independent contractor* è quel soggetto che, nell'ambito di un rapporto autonomo, si obbliga a compiere una determinata prestazione con propria organizzazione di mezzi e che risulta vincolato soltanto ad un controllo finale sull'operato da parte del committente-vettore». Per quanto attiene al regime di limitazione previsto dalla Convenzione LLMC, esclude che ne possano beneficiare i registri di classificazione H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 10. Contra B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 233. La possibilità di far rientrare la responsabilità degli istituti di classifica nell'ambito della disciplina della Convenzione CLC è stata affrontata dalle corti francesi e americane, rispettivamente nei casi *Erika* e *Prestige*, su cui si veda *infra*.

⁽³³³⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 3; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 431. Cfr. i fatti relativi al caso della *Star of Alexandria*: «*Pursuant to the arbitration clause contained in the head charter, Carbotrade commenced arbitration against Caribene in London and obtained a default judgment against the shipowner. [...] Caribene's insurers refuse to satisfy the judgment because the owners allegedly violated manning requirements of Gibraltar, the flag state. [...] Thus, Caribene has no known assets, and there is no insurance to compensate Carbotrade on its claims*» (*Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas*, 901 F. Supp. 737, (S.D.N.Y. 1995), 742. In Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 242, la motivazione, riferendosi all'attore-noleggiatore a tempo, afferma: «la cessione della nave già prima del completamento delle riparazioni le ha sottratto non solo un debitore legittimato, ma anche un debitore solvibile», laddove il debitore era il noleggiante.

⁽³³⁴⁾ Per la considerazione degli enti di classificazione come *deep pocket defendants*, J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 3; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 715.

che, secondo alcuni autori, hanno stimolato la cosiddetta *deep pocket jurisprudence* negli Stati Uniti ⁽³³⁵⁾.

8. Cenni sulla responsabilità contrattuale degli enti di classificazione verso l'altro contraente

8.1. Casistica

Prima di analizzare la configurabilità di una responsabilità dei registri nei confronti dei terzi, appare opportuno soffermarsi brevemente sulla diversa fattispecie della responsabilità verso i propri committenti.

Questi ultimi intrattengono senza dubbio un rapporto contrattuale con gli enti di classificazione ⁽³³⁶⁾. Se l'ente svolge le suddette attività senza osservare i propri regolamenti, la normativa a cui è tenuto ad uniformarsi o comunque senza impiegare la diligenza richiesta dal contratto, il fatto può essere invocato come inadempimento da parte di colui che ha commissionato l'esecuzione delle attività ⁽³³⁷⁾.

Poiché, come ampiamente visto nella Parte I, le attività dei registri di classificazione si compongono di visite volte a determinare se una nave posseda o meno certe qualità, alcuni armatori hanno considerato imputabili all'inadempimento degli obblighi contrattualmente assunti dai registri i danni derivanti dalle condizioni della nave, in casi in cui queste erano difformi rispetto agli standard che il sistema di visite e ispezioni avrebbe dovuto assicurare.

Un esempio di tale situazione è rappresentato dai fatti alla base del caso *Sundance Cruise v. ABS*, riguardante la responsabilità del registro americano per i danni riportati dalla nave *Sundancer* ⁽³³⁸⁾:

Nel marzo del 1984, gli armatori della *Sundancer*, nave battente bandiera Bahamas, convertita da traghetto in nave da crociera, stipularono con ABS un contratto per la classificazione e certificazione SOLAS e LL della nave. In esecuzione di tale

⁽³³⁵⁾ Cfr. V.E. SCHWARTZ-P. GOLDBERG-C.E. APPEL, *Deep Pocket Jurisprudence: Where Tort Law Should Draw the Line*, 70 *Okla. L. Rev.* 359 (2018), 404, i quali evidenziano come «*Experience shows that deep pocket jurisprudence is most likely to occur when (a) the victim is truly innocent and therefore highly sympathetic, or the damage is done to the environment; (b) the injuries or contamination are severe; (c) the true wrongdoer is unavailable for the litigation, does not have sufficient funds to pay the claim, or would not be able to address the problem on a large-scale basis; and (d) the risk of harm was arguably foreseeable to the defendant*».

⁽³³⁶⁾ J. DE BRUYNE, *A Conceptual and Comparative Analysis of the Obligations of Third-Party Certifiers*, cit. 207. Cfr. F. SICCARDI, *Pollution liability and classification societies, is the system a fair one?*, in *Dir. mar.* 2005, 691, 696.

⁽³³⁷⁾ Ritengono che le società di classificazione assumano un'obbligazione di mezzi (*obligation de moyens*) J. DE BRUYNE, *A Conceptual and Comparative Analysis of the Obligations of Third-Party Certifiers*, cit. 224, il quale riporta la posizione conforme sul punto della giurisprudenza belga; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 426; J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 74, secondo cui «*puede afirmarse que existe un acuerdo generalizado sobre el hecho de que la obligación asumida por la sociedad clasificadora es de medios y no de resultado*». L'ente di classificazione promette invece «*a certain specified result, when conducting the vast majority of its operations*» secondo J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 46.

⁽³³⁸⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992); 7 F.3d 1077 (2nd Cir. 1994).

contratto, ABS svolse, tra il 28 maggio e il 14 giugno del 1984, visite e ispezioni finalizzate alla classificazione della nave e al rilascio dei certificati concordati. ABS rilasciò i certificati in questione e, due giorni dopo rispetto alla data riportata negli stessi, la nave salpò per il suo viaggio inaugurale. Quindici giorni dopo il rilascio dei suddetti certificati la *Sundancer*, al suo terzo viaggio, riportò dei danni allo scafo nei pressi dei Seymour Narrows, British Columbia, in seguito ad un contatto con il fondale. La nave, che nel frattempo aveva iniziato ad imbarcare acqua, raggiunse un approdo dove, nonostante l'attivazione del sistema di chiusura dei compartimenti stagno e l'impiego delle pompe di sentina, affondò. Gli armatori della *Sundancer* individuarono la causa dell'affondamento della nave in difetti della stessa, incidenti, in particolare, sulla tenuta stagna dei compartimenti. Ritenendo che le visite e l'esame dei progetti da parte di ABS avrebbe dovuto rilevare tali difetti, gli armatori agirono contro l'ente di classificazione davanti alla *US District Court for the Southern District of New York* per il risarcimento dei danni derivanti dall'inadempimento dell'ente di classificazione, stimandoli in 64 milioni di dollari e chiedendo danni punitivi per 200 milioni di dollari.

I danni per i quali l'armatore agisce contro l'ente che ha classificato la sua nave possono essere rappresentati dagli importi che questi ha dovuto pagare per risarcire o indennizzare i terzi, come avvenuto nel caso *Great American Insurance Co. v. BV* riguardante i danni derivati dall'affondamento della *Tradeways II* ⁽³³⁹⁾, considerato il *leading case* in materia di responsabilità degli enti di classificazione nel diritto nordamericano:

La *Tradeways II*, a partire dal 1964 (quando il suo nome era *Amelia*), fu classificata da BV. La nave fu acquistata nel settembre 1965 dalla World Tradeways Corp., dopo che le visite annuali previste dai regolamenti dell'ente non avevano rilevato elementi ostativi al mantenimento della classe. La nave, nel frattempo rinominata *Tradeways II*, venne inoltre sottoposta ad una *on hire survey*, svolta sempre da BV, su richiesta del *time charterer* Midland Overseas Trading Corp. In tale occasione, BV rilevò dei difetti della nave di cui non era stata data traccia in occasione della visita annuale conclusasi appena pochi giorni addietro e la cui entità indusse l'ente di classificazione ritirare il certificato di classe. BV trasmise dunque all'armatore una lettera in cui erano descritte le riparazioni che dovevano essere apportate sulla nave, dividendole tra interventi necessari per poter riammettere la *Tradeways II* in classe e interventi che l'armatore avrebbe potuto eseguire anche in un momento successivo, entro la successiva visita annuale. Compilate le riparazioni, BV riammise in classe la nave il 7 ottobre 1965. Il 15 ottobre successivo, la *Tradeways II* partì dunque da Anversa per il suo primo viaggio con un carico di lamiera e rotoli di acciaio destinato alla regione dei Grandi Laghi d'America. Tuttavia, nel corso di tale viaggio la nave incontrò condizioni meteorologiche avverse e iniziò a imbarcare acqua fino ad affondare il 22 ottobre. Nel sinistro persero la vita undici componenti dell'equipaggio e il carico andò interamente perduto. L'armatore della nave, il P&I Club che ne copriva la responsabilità nonché il P&I e le compagnie assicurative con cui si era assicurato il *charterer*, dopo aver definito stragiudizialmente le richieste risarcitorie di terzi danneggiati dal sinistro, agirono – nel caso degli assicuratori, surrogandosi ai rispettivi assicurati – contro BV per rivalersi sull'ente di classificazione che aveva riammesso la nave in classe appena pochi giorni prima del tragico incidente;

nonché nel caso *Somarelf* ⁽³⁴⁰⁾:

⁽³³⁹⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); 478 F.2d 235 (2d Cir. 1973).

⁽³⁴⁰⁾ *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 704 F. Supp. 59, (D.N.J. 1989).

La società armatrice della *Happy Sprite* e della *Jolly Sprite* noleggiò le due navi mediante *time charter* rispettivamente dell'aprile e del giugno 1979 alla Elf Union, a cui successe la Somarelf. ABS supervisionò la costruzione di entrambe le navi, le classificò, effettuò le misurazioni finalizzate al rilascio dei relativi certificati di stazza emettendo in particolare per ciascuna nave un *Suez Canal special tonnage certificate* (su delega dell'autorità del Canale) nel novembre 1980 e nel marzo 1981. Somarelf subnoleggiò più volte le navi in questione, le quali in diverse occasioni attraversarono il Canale di Suez. A distanza di anni, nel 1984, la *Suez Canal Authority* rilevò un errore di calcolo nei certificati di stazza delle due navi e chiese spiegazioni ad ABS, la quale confermò che vi era stato un errore di calcolo. Conseguente, l'autorità del canale ricalcolò i pedaggi dovuti per il passaggio delle due navi esigendo degli importi in eccesso rispetto a quelli riscossi che Somarelf corrispose. La stessa Somarelf agì quindi contro gli armatori delle navi per gli importi pagati in eccesso e per la differenza tra il nolo riscosso dai *subcharterers* e quello che avrebbe percepito calcolandolo in funzione della esatta stazzatura delle navi. Gli armatori convennero in giudizio ABS per essere da questa tenuti indenni rispetto alle pretese di Somarelf. La controversia tra gli armatori e i *charterer* si concluse con una transazione e i primi continuarono il giudizio contro l'ente di classificazione ritenendolo responsabile per il danno di 200.000 dollari consistente nell'importo pagato dagli armatori al *charterer* in funzione di un inadempimento in cui incorsero per le informazioni inesatte contenute nei certificati rilasciati dall'ente.

Alla posizione dell'armatore può essere equiparata quella degli assicuratori della sua responsabilità civile che, dopo aver indennizzato i danni sofferti da terzi, agiscono contro gli enti di classificazione surrogandosi all'armatore assicurato come accadde nel già descritto caso *Great American Insurance Co. v. BV* nonché nel caso *Steamship Mutual v. BV* ⁽³⁴¹⁾:

La *SS Pensacola*, nave battente bandiera liberiana di proprietà di una società armatrice panamense, fu classificata dapprima da ABS per poi passare nei registri di BV nel 1964. In seguito ad un esame del perito nominato da BV la *special survey* programmata per il novembre 1965 fu posticipata al gennaio 1966 e la classe della nave estesa fino a tale data. La *special survey* venne eseguita e, in seguito alle riparazioni richieste dal perito dell'ente di classificazione, la classe della nave fu rinnovata il 21 gennaio 1966. Durante il viaggio successivo a tale visita, venne rilevata la presenza di acqua a bordo della nave e l'intervento dei sommozzatori evidenziò delle fessure nello scafo. Dopo alcuni interventi di riparazione temporanei, la classe della nave fu nuovamente confermata l'8 febbraio 1966 dall'ente di classificazione, condizionandola allo svolgimento di ulteriori esami e riparazione definitive nei successivi 30 giorni. La nave ripartì, ma imbarcò nuovamente acqua nelle stive e, il 15 febbraio 1966, affondò. Gli assicuratori indennizzarono gli interessati al carico e i *charterers* e agirono contro l'ente di classificazione, ritenendolo responsabile della perdita della nave e del carico per aver eseguito negligenemente la *special survey*.

Taluna dottrina ha osservato che, al di là di casi peculiari di danni direttamente derivanti dall'attività dei periti degli enti di classificazione (viene riportato ad esempio il caso del perito che negligenemente lascia cadere la propria torcia nel corso di un'ispezione dei motori della nave, danneggiandoli) i quali non sollevano particolari problematiche in materia di responsabilità, la questione relativa alla

⁽³⁴¹⁾ *Steamship Mut. Underwriting Ass'n Limited v. Bureau Veritas (The SS Pensacola)*, 380 F. Supp. 482 (E.D. La. 1973). Il caso è trattato nell'ambito della «*liability of classification societies to shipowners*» da M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 94. La decisione è invece inserita nella analisi della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi da N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 149.

responsabilità contrattuale degli enti di classificazione si presenta spesso in relazione a danni che sono causati dalle attività degli enti in modo indiretto ⁽³⁴²⁾. L'inesatta esecuzione dell'attività da parte dell'ente, infatti, non è di per sé sufficiente a causare il danno: riprendendo il caso della *Sundancer*, si può ritenere che, anche se la nave non rispondeva agli standard previsti dalle attestazioni rilasciate, i danni derivanti dal suo affondamento non si sarebbero prodotti se questa non avesse intrapreso la navigazione.

Tale aspetto, all'atto dell'accertamento della responsabilità dell'ente di classificazione nei confronti delle loro controparti contrattuali, sembra poter determinare il fatto che la condotta dell'ente sia considerata, nella maggior parte dei casi, una concausa del danno e che la colpa del creditore sia valutata come idonea quanto meno a concorrere a cagionare il medesimo danno.

8.2. Le soluzioni adottate in altri ordinamenti

La casistica di responsabilità dei registri nei confronti dei propri clienti non è particolarmente nutrita. Una spiegazione della scarsità di decisioni in materia può essere individuata nel fatto che le società di classificazione, nel gestire le controversie con i propri clienti, evitano di arrivare ad un contenzioso giudiziale. Spesso, infatti, gli armatori affidano ad un registro la quasi interezza della propria flotta e questo è incentivato ad evitare che una lite sorta in relazione ad una nave possa compromettere un rapporto commerciale proficuo per entrambe le parti in relazione alle altre navi ⁽³⁴³⁾.

Ad ogni modo, le poche pronunce giudiziali note – tra cui quelle relative ai casi citati nel paragrafo precedente – hanno rigettato le domande di risarcimento danni avanzate contro gli enti di classificazione da parte dei loro clienti. Si tratta prevalentemente di decisioni rese da Corti nordamericane, adottate applicando, nei limiti di quanto si vedrà con riferimento alla pronuncia di primo grado del caso *Sundancer*, la legge di tale ordinamento.

Con riferimento all'ordinamento statunitense, va preliminarmente osservato che la cornice normativa entro la quale deve essere interpretato il rapporto tra il registro e il suo committente, si ritiene essere rappresentata dalla legge federale (in contrapposizione alla legge del singolo Stato), in quanto il contratto per la classificazione della nave, ma anche quello relativo ai servizi statuari, costituiscono fattispecie di *maritime contract* ⁽³⁴⁴⁾.

a) *Le decisioni sul caso Great American Insurance v. Bureau Veritas (Tradeways II)*

Gli attori del caso *Great American Insurance v. Bureau Veritas* sostennero che BV avesse assunto l'incarico di eseguire visite e ispezioni volte a verificare la navigabilità della *Tradeways II*, che tale attività fosse stata eseguita negligenemente nonché violando i *warranties of workmanlike service* assunti e che ciò avesse provocato l'affondamento della nave, con i conseguenti danni ⁽³⁴⁵⁾.

⁽³⁴²⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 60.

⁽³⁴³⁾ cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 82.

⁽³⁴⁴⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 369. Cfr. J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies*, cit. 205; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 70-71, il quale evidenzia come anche il contratto tra ente di classificazione e cantiere costruttore della debba essere considerato un *maritime contract*.

⁽³⁴⁵⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1002.

La *District Court*, tuttavia, ritenne che gli attori non avessero fornito prove sufficienti delle cause dell'affondamento della nave e che quindi non fosse dimostrato che esso avvenne a causa dei difetti della *Tradeways II*, invocati dagli attori e da questi ricondotti a BV ⁽³⁴⁶⁾.

Tali carenze probatorie non poterono essere superate facendo ricorso alla *presumption of unseaworthiness*, ossia quella presunzione vigente nell'ordinamento nordamericano secondo cui, se una nave va perduta in condizioni meteomarine ordinarie senza altre ragioni, la legge presume che essa fosse innavigabile ⁽³⁴⁷⁾. Tale presunzione, fu osservato, normalmente opera con riferimento alle azioni rivolte contro l'armatore, sul presupposto che questi ha il controllo della nave ⁽³⁴⁸⁾. Pertanto, Mr Justice Tyler ritenne non configurabile in capo all'ente di classificazione un controllo tale da giustificare l'operatività della presunzione: «*the presumption of unseaworthiness cannot be used against a classification society which did nothing more than to classify a ship that proved to be unseaworthy*» ⁽³⁴⁹⁾.

La decisione si sofferma comunque sugli obblighi gravanti sui registri nei confronti dei propri clienti in base alla *tort law*. Un primo obbligo fu individuato nel diligente compimento delle verifiche e della classificazione della nave secondo i regolamenti dell'ente ⁽³⁵⁰⁾. Il secondo nella prestazione della dovuta diligenza nel rilevare difetti della nave e renderli noti al proprio cliente ⁽³⁵¹⁾.

Secondo la *District Court*, la violazione dell'obbligo relativo al diligente compimento delle verifiche e della classificazione della nave secondo i regolamenti dell'ente non consente all'armatore di ottenere da questo il risarcimento del danno. Ciò in virtù del principio secondo cui l'armatore è titolare di un *non-delegable duty to maintain a seaworthy vessel* ⁽³⁵²⁾.

Al contrario, l'inadempimento dell'obbligo di rilevare i difetti della nave e renderli noti fu ritenuto un fatto su cui potrebbe fondarsi la responsabilità degli enti di classificazione, sebbene le circostanze della controversia escludessero la condanna di BV ⁽³⁵³⁾.

⁽³⁴⁶⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1008.

⁽³⁴⁷⁾ *Federazione Italiana Dei Corsorzi Agrari v. Mandask Compania De Vapores, S. A. (The Perama)*, 284 F. Supp. 356 (S.D.N.Y. 1966), citata dalla sentenza.

⁽³⁴⁸⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1009.

⁽³⁴⁹⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1009.

⁽³⁵⁰⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1011-1012.

⁽³⁵¹⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1012. Cfr. V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 424, «La prima obbligazione fondamentale che la società di classificazione assume nei confronti dell'armatore è quella relativa all'espletamento dell'ispezione sulla nave, il cui scopo è verificare e comprovare la sua conformità alle regole tecniche stabilite nei regolamenti della medesima società. Dall'assunzione dell'obbligo di tale prestazione deriva l'ulteriore obbligo di procedere all'ispezione con la dovuta diligenza e di comunicare all'armatore gli eventuali vizi riscontrati nel corso dell'ispezione».

⁽³⁵²⁾ Così Mr Justice Tyler in *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1012: «*I note a potentially insuperable bar to any recovery at law for a breach of the first duty, to survey and classify in accordance with its own rules and standards. This potential bar stems from the long-standing policy or rule that the owner of a ship has a non-delegable duty to maintain a seaworthy vessel*». Sulla natura di *non-delegable duty* di tale obbligo e le sue implicazioni sulla responsabilità degli enti di classificazione si veda più ampiamente *infra* § 9.

⁽³⁵³⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1013. In particolare, venne dato rilievo al fatto che, nel caso di specie, l'armatore era in possesso di un documento, rilasciato da un perito estraneo all'ente di classificazione, dove erano riportati i difetti della nave lamentati. Cfr. *In Matter of Oil Spill by the Amoco Cadiz*, 954 F.2d 1279 (7th Cir. 1992), 1300: «*When a shipowner has prior knowledge of its vessel's defects, certification by a classification society does not establish the seaworthiness of a ship or the lack of negligence on the part of a shipowner*».

Con riferimento all'inadempimento del *warranty of workmanlike service*, fu esclusa la possibilità dell'armatore di invocare la responsabilità della società di classificazione attraverso l'applicazione della *Ryan doctrine* ⁽³⁵⁴⁾. La posizione venne argomentata ritenendo che l'attività dei registri non produce difetti nella nave né sia da sola in grado di rimuoverli e che, pertanto, non può attenuare la concentrazione in capo all'armatore delle responsabilità connesse al suo obbligo di mettere la nave in stato di navigabilità ⁽³⁵⁵⁾.

La decisione della *District Court* venne confermata in appello per il ritenuto mancato raggiungimento della prova in merito al nesso causale tra la negligenza di BV e la perdita della nave ⁽³⁵⁶⁾.

b) *La District Court for E.D. La. nel caso SS Pensacola*

Nel caso SS Pensacola, la Corte distrettuale, pur giudicando negligenti le condotte tenute dai periti dell'ente di classificazione in occasione delle visite alla nave, respinse le domande rivolte contro il registro, ritenendo non provato il nesso causale tra la negligenza ascrivibile all'ente e l'affondamento della nave ⁽³⁵⁷⁾.

Confermando gli orientamenti espressi dalla Corte distrettuale newyorkese sul caso *Tradeways II*, venne esclusa la possibilità di invocare contro le società di classificazione la presunzione di innavigabilità. Di nuovo, tale presunzione fu considerata applicabile solamente nei confronti di chi è responsabile e ha il controllo della nave, circostanza non riscontrata con riferimento ai registri ⁽³⁵⁸⁾.

c) *La District Court for D.N.J. sul caso Somarelf*

La decisione della Corte distrettuale del New Jersey nel caso Somarelf è uno dei rari casi in cui si afferma la responsabilità di un registro di classificazione nei confronti dell'armatore (*rectius* dei suoi raccomandatari che agirono per conto degli armatori) ⁽³⁵⁹⁾.

Il contratto stipulato con la società di classificazione, secondo la Corte, non attribuiva né con disposizioni esplicite né implicitamente (secondo la *Ryan doctrine*) un diritto in favore del committente ad essere tenuto indenne dalle pretese di terzi ⁽³⁶⁰⁾.

Il diritto degli armatori ad essere tenuti indenni dalle pretese del *charterer* fu invece individuato *in tort* ⁽³⁶¹⁾. Infatti, la Corte, anzitutto, affermò che il diritto federale marittimo ammette il *tort of negligent misrepresentation* ⁽³⁶²⁾. Dopodiché, facendo applicazione dei criteri della sezione 552 del *Restatement (Second) of Torts*, ritenne che fossero sussistenti tutti i relativi requisiti.

⁽³⁵⁴⁾ In *Ryan Stevedoring Co., Inc. v. Pan-Atlantic Corp.*, 350 U.S. 124 (1956) fu accolta la domanda con cui l'armatore, il quale aveva risarcito i danni sofferti da un lavoratore portuale durante le operazioni di scarico della merce a causa di uno stivaggio improprio da parte dell'impresa che aveva caricato la nave, intendeva rivalersi su quest'ultima. La U.S. Supreme Court ritenne che, anche in assenza di una pattuizione espressa di manleva, il caricatore dovesse essere comunque responsabile dei danni causati dall'inadempimento dell'obbligo di caricare la merce in modo appropriato e sicuro. Ciò in quanto il caricatore, con l'assunzione dell'incarico aveva assunto implicitamente l'obbligo di prestare il proprio servizio *in a workmanlike manner* e l'obbligo era stato considerato inadempito.

⁽³⁵⁵⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), 1015.

⁽³⁵⁶⁾ *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 478 F.2d 235 (2d Cir. 1973).

⁽³⁵⁷⁾ *Steamship Mut. Underwriting Ass'n Limited v. Bureau Veritas (The SS Pensacola)*, 380 F. Supp. 482 (E.D. La. 1973), 492.

⁽³⁵⁸⁾ *Steamship Mut. Underwriting Ass'n Limited v. Bureau Veritas (The SS Pensacola)*, 380 F. Supp. 482 (E.D. La. 1973), 493.

⁽³⁵⁹⁾ *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 720 F. Supp. 441 (D.N.J. 1989), 454

⁽³⁶⁰⁾ *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 704 F. Supp. 59, (D.N.J. 1989), 62-63.

⁽³⁶¹⁾ *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 704 F. Supp. 59, (D.N.J. 1989), 63.

⁽³⁶²⁾ *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 704 F. Supp. 59, (D.N.J. 1989), 64.

L'aspetto più rilevante della decisione è dato dal fatto che la Corte, nel valutare l'affidamento rilevante nel caso di specie, non si riferì (solamente) all'armatore, bensì al *charterer* ⁽³⁶³⁾. Rispetto alla consapevolezza dell'ente di classificazione che l'informazione avrebbe influito sulle operazioni di Somarelf, la Corte affermò: «*plaintiff was not required to prove that ABS had specific knowledge of Fairfield Maxwell's intention to time charter the vessels to Somarelf, or of Somarelf's intention to voyage charter the vessels. What was required was proof that ABS, through its relevant employees, had knowledge and understanding of the importance of its national tonnage certificates and Suez Canal special tonnage to the maritime industry and specifically, that ABS, when issuing Suez Canal special tonnage certificates with no disclaimer and not specifically addressed to any single party, understood that parties such as time charterers and voyage charterers, as well as owners, would properly and foreseeably rely on the Suez Canal special tonnage certificates issued by ABS*» ⁽³⁶⁴⁾.

d) *La District Court for SDNY sul caso Sundancer*

Nel caso *Sundancer*, la responsabilità dell'ente di classificazione venne invocata per la presunta *gross negligence* di ABS, nonché per *negligent misrepresentation*. Ritenuta, nel merito, insussistente la prima ⁽³⁶⁵⁾, la *District Court* di New York rigettò la domanda relativa alla seconda, escludendo che l'armatore che agiva contro la società di classificazione avesse richiesto a quest'ultima informazioni su cui basare le proprie azioni ⁽³⁶⁶⁾.

Anche la responsabilità dell'ente per violazione dell'*implied warranty of workmanlike service* fu rigettata riproponendo gli argomenti della sentenza resa per il caso *Tradeways II*. Il contratto tra l'armatore della *Sundancer* e ABS, secondo la *District Court*, non impegnava l'ente di classificazione ad eseguire alcuna modifica della nave soggetta a conversione, né a garantire la corretta esecuzione delle prestazioni affidate dall'armatore a ingegneri navali e cantieri né ad assumere alcuna responsabilità in caso di innavigabilità ⁽³⁶⁷⁾.

Un'ulteriore questione trattata dalla decisione in esame fu quella relativa all'applicabilità della *East River doctrine* al contratto tra armatore ed ente di classificazione ⁽³⁶⁸⁾. Tale questione fu sollevata in via di eccezione da parte di ABS in quanto l'applicazione della *East River doctrine* nell'interpretazione del contratto – secondo i principi affermati nel *common law* nordamericano – avrebbe

⁽³⁶³⁾ Cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 164. In effetti l'affidamento del *charterer* appare determinante sotto il profilo causale nella produzione del danno in quanto parte delle somme per cui gli armatori agirono contro l'ente di classificazione consistevano nella differenza tra il nolo calcolato in base alla stazza esatta e quello ottenuto da Somarelf da parte del *subcharterer*. Nella parte in fatto della motivazione, la Corte aveva ricostruito il valore dei certificati di stazza nei seguenti termini: «*Those Suez Canal certificates are not specifically addressed to any one party and there is no disclaimer of liability or accuracy on the certificates. The Court finds, therefore, that ABS understood that the Suez Canal special tonnage certificates for the HAPPY SPRITE and JOLLY SPRITE could be used for the benefit of other parties in the maritime industry with an obvious need to rely on such certificates; specifically, time charterers and voyage charterers, as well as owners*» (*Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 720 F. Supp. 441, (D.N.J. 1989) 445).

⁽³⁶⁴⁾ *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 720 F. Supp. 441 (D.N.J. 1989), 453.

⁽³⁶⁵⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 379-380.

⁽³⁶⁶⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 382.

⁽³⁶⁷⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 385.

⁽³⁶⁸⁾ *East River S.S. Corp. v. Transamerica*, 476 U.S. 858 (1986) ha fissato il principio, sviluppatosi in materia di *product liability*, secondo cui, in un rapporto di natura commerciale, il produttore del bene non è tenuto a garantire che questo non si danneggi se tale garanzia non è espressamente pattuita nel contratto.

implicato il rigetto delle domande promosse dall'armatore in *tort* per danni riconducibili a *pure economic loss* ⁽³⁶⁹⁾.

Presupposto dell'applicazione della *East River doctrine* è il fatto che tra le parti del rapporto non vi siano grandi disparità di potere contrattuale, circostanza considerata sussistente con riferimento al rapporto tra armatore ed ente di classificazione ⁽³⁷⁰⁾.

La *District Court*, citando la propria precedente giurisprudenza ⁽³⁷¹⁾, confermò l'applicabilità del principio al caso di specie come elemento impeditivo all'accoglimento delle domande *in tort* dell'armatore aventi ad oggetto perdite economiche, precisando al contempo che i danni derivanti dall'aver risarcito i passeggeri non sono interessati dal principio in questione ⁽³⁷²⁾.

Infine, il caso *Sundancer* investì la *District Court* di questioni relative al diritto applicabile alla controversia nonché all'immunità dell'ente di classificazione dalla giurisdizione statunitense in virtù del fatto di aver compiuto attività per conto dello stato di bandiera della nave (Bahamas), rispetto alle quali si rinvia al successivo paragrafo 10 ⁽³⁷³⁾.

e) La *Court of Appeals for the Second Circuit* sul caso *Sundancer*

In appello, di nuovo, la responsabilità di ABS fu negata. Secondo i giudici «*a shipowner is not entitled to rely on a classification certificate as a guarantee to the owner that the vessel is soundly constructed*» ⁽³⁷⁴⁾.

Per la corte statunitense, anzitutto, il fatto che l'ente di classificazione, per i propri servizi, avesse richiesto un importo consistentemente inferiore rispetto a quello delle richieste risarcitorie rappresentò una prova del fatto che il contratto tra l'armatore e l'ente non prevedesse che quest'ultimo garantisse che la nave fosse ben costruita ⁽³⁷⁵⁾.

L'argomento principale per escludere la responsabilità dell'ente, tuttavia, secondo i giudici, risiedeva nel fatto che il controllo sopra lo stato della nave deve essere esercitato dall'armatore anche in virtù del suo «*nondelegable duty to furnish a seaworthy vessel*» ⁽³⁷⁶⁾. La Corte, richiamando quindi il precedente della *Tradeways* concluse che il registro, accettando di ispezionare la nave e rilasciare il certificato di classe, non avesse assunto obbligazioni relative alla navigabilità.

La sentenza contiene comunque una precisazione, che merita di essere puntualizzata ai fini della presente ricerca, nella parte in cui afferma che «*This case must be distinguished from a suit brought by an injured third party who relied on the classification or safety certificates*» ⁽³⁷⁷⁾.

Il passaggio in questione è interessante perché vede citate precedenti decisioni in cui, pur non trattandosi di responsabilità degli enti di classificazione, era stata affermata la responsabilità di alcuni operatori per aver rilasciato attestazioni inesatte su cui il terzo danneggiato aveva fatto affidamento.

⁽³⁶⁹⁾ L'eccezione era già stata sollevata da ABS, trovando accoglimento in *Shipping Corp. of India v. American Bureau of Shipping*, 744 F. Supp. 447 (S.D.N.Y. 1990).

⁽³⁷⁰⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 383.

⁽³⁷¹⁾ *Shipping Corp. of India v. American Bureau of Shipping*, 744 F. Supp. 447 (S.D.N.Y. 1990).

⁽³⁷²⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 384.

⁽³⁷³⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 384.

⁽³⁷⁴⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993), 1084.

⁽³⁷⁵⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993), 1084.

⁽³⁷⁶⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993), 1084.

⁽³⁷⁷⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993), 1084.

8.3. Spunti e critiche sulle soluzioni sinora adottate

Con espressione piuttosto enfatica, è stato affermato che, con la sentenza d'appello del caso *Sundancer*, «*The Second Circuit Court of Appeals basically sounded the death knell for suits by vessel owners and their subrogated insurers against classification societies*»⁽³⁷⁸⁾.

Altri autori, comunque non persuasi dall'idea che gli enti di classificazione debbano essere assolutamente esenti da responsabilità contrattuale verso i loro clienti, suggeriscono un'interpretazione della sentenza della *Court of Appeals for the Second Circuit* che ne ridimensioni la portata, rilevando l'incidenza di alcuni fatti specifici della controversia sull'esito del giudizio⁽³⁷⁹⁾.

Ad ogni modo, molti dei principi che ispirano le decisioni sopra riportate non sembrano trovare esatta rispondenza nei sistemi di diritto civile codificato⁽³⁸⁰⁾.

Nel nostro ordinamento, quando, come nel caso *Sundancer*, un giudice dovesse considerare inadempito un obbligo assunto dall'ente di classificazione nei confronti del proprio cliente, il risarcimento del danno eventualmente derivato seguirebbe le norme sulla responsabilità per inadempimento, nonché le specifiche clausole contrattuali⁽³⁸¹⁾.

Verosimilmente, come sopra avvertito, rivestirebbe una certa delicatezza l'accertamento del nesso causale tra il danno e l'inesatta esecuzione della prestazione da parte del registro nonché l'ipotizzabile concorso con la colpa del danneggiato.

Se quindi, da una parte, si comprende come le motivazioni con cui sono stati decisi i casi di cui al precedente paragrafo 8.2 possano apparire non convincenti per il giurista continentale, dall'altra, va osservato che le stesse sono state accolte in modo piuttosto critico anche dalla dottrina dei relativi ordinamenti di riferimento.

Secondo alcuni, la ricostruzione degli obblighi degli enti di classificazione operata nelle decisioni sopra riportate è troppo restrittiva, escludendo altre importanti prestazioni cui l'ente è obbligato nei confronti della propria controparte contrattuale⁽³⁸²⁾.

Inoltre, negare che attraverso il contratto tra l'ente di classificazione e l'armatore, questi richieda al primo di fornirgli delle informazioni sembra non tenere conto del fatto che con l'assegnazione della classe l'armatore riceve quanto meno l'informazione relativa al fatto che la nave si conforma ai regolamenti dell'ente, cosa difficilmente rilevabile in autonomia dall'armatore⁽³⁸³⁾.

Diverse riserve sono state espresse in merito al criterio della sproporzione tra il danno richiesto al registro e il corrispettivo a questo dovuto⁽³⁸⁴⁾.

⁽³⁷⁸⁾ M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 96.

⁽³⁷⁹⁾ P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 376. Per H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 22 «*It is not clear whether SUN-DANCER's owners could have succeeded under a different theory of contract liability*».

⁽³⁸⁰⁾ Si vedano le osservazioni di M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 42, relativamente alla presunta incongruità del rischio sopportato rispetto alla tariffa incassata dall'ente di classificazione.

⁽³⁸¹⁾ Cfr. l'*obiter* della Corte d'Appello di Genova nella decisione sul caso *Redwood*, App. Genova 18 luglio 2014, cit. 130-e. Sulla responsabilità contrattuale degli enti di classificazione, si veda anche V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 427.

⁽³⁸²⁾ Cfr. le critiche di M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 90, alla sentenza *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972) e quelle di N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 87, a *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992).

⁽³⁸³⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 87. Cfr. *supra* paragrafo § 5.1.

⁽³⁸⁴⁾ M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 98; P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 367-368; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*,

Tuttavia, oggetto delle critiche più profonde e di maggiore interesse per il tema della presente trattazione appaiono le conseguenze che vengono fatte discendere dall'esistenza di un *non-delegable duty* in capo all'armatore di mantenere la nave in stato di navigabilità. In particolare, è stata contestata la portata del principio – considerato rientrare nella materia della *vicarious liability* – nell'ambito di un rapporto avente ad oggetto i danni derivati al committente dalla negligenza dell'incaricato ⁽³⁸⁵⁾.

Alla luce dell'importanza che l'argomento relativo all'*undertaking of seaworthiness* ha assunto nelle decisioni sulla responsabilità degli enti di classificazione, non solo verso i propri clienti, ma anche verso terzi, appare opportuno svolgere qualche riflessione preliminare sull'argomento.

9. Responsabilità e navigabilità: il *non-delegable duty to make a ship seaworthy*

9.1. Cenni sul *non-delegable duty to make a ship seaworthy*

Nel paragrafo 2.2 si è visto che il diritto marittimo vede in numerosi rapporti privati l'assunzione dell'obbligo di mettere o mantenere la nave in stato di navigabilità. In tale occasione ci si è anche soffermati sul rapporto tra classe e navigabilità, anticipando che la classificazione di una nave non ne attesta lo stato di navigabilità. Sennonché, la pertinenza, tanto della navigabilità quanto della classe, alle qualità della nave fa sì che eventuali difetti di questa possano essere ricondotti, almeno astrattamente, sia al mancato compimento di quanto richiesto per l'adempimento dell'obbligo di mettere o mantenere la nave in stato di navigabilità sia ad un fatto – che per il momento può essere genericamente individuato in una negligenza nell'esecuzione dell'attività – materialmente posto in essere dagli enti di classificazione ⁽³⁸⁶⁾.

Il rapporto tra gli obblighi relativi alla navigabilità e l'attività dei registri di classificazione è venuto in rilievo in alcune decisioni straniere, tra cui le sentenze sopra analizzate sulla responsabilità degli enti di classificazione verso i propri committenti. Infatti, questi ultimi, quando vengono convenuti perché ritenuti responsabili per le perdite derivanti da difetti della nave, spesso eccepiscono che il danno che viene loro imputato deriva dall'innavigabilità della nave e, quindi, dalla violazione da parte di un altro soggetto del dovere di far sì che la nave sia navigabile. Ciò avviene anche quando il danneggiato dai difetti della nave non sia il committente, ma un soggetto estraneo al rapporto tra il registro e il committente dei servizi da questo resi e, tipicamente, la controparte del vettore marittimo in un contratto di trasporto.

cit. 89. Per una lettura della questione nel senso dell'irrelevanza della sproporzione tra corrispettivo incassato e rischio sopportato nell'ordinamento italiano, cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 42 (nota 122), il quale mette in evidenza che al più la circostanza potrebbe essere valutata ai fini della prevedibilità del danno *ex art. 1225 c.c.*

⁽³⁸⁵⁾ P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 369-370.

⁽³⁸⁶⁾ La questione della riconducibilità del danno sia all'inadempimento degli obblighi inerenti alla navigabilità della nave sia al fatto dell'ente di classificazione non si pone nei medesimi termini per quei danneggiati che non siano creditori nei confronti del soggetto tenuto a mettere o mantenere la nave in stato di navigabilità, come ad esempio lo Stato costiero danneggiato dallo sversamento di materiali inquinanti. In questi casi, infatti, l'eventuale imputabilità del danno sia al soggetto che ha il controllo della nave (armatore) – o nei casi in cui la normativa (ad esempio la Convenzione CLC) individui un diverso centro di imputazione il soggetto indicato dalla disciplina positiva per la fattispecie descritta – che al registro della nave sembra potersi ricondurre al fatto dannoso imputabile a più persone di cui all'art. 2055 c.c.

Infatti, si è detto che, tanto per le convenzioni di diritto internazionale uniforme, quanto nella normativa interna di diversi ordinamenti, chi trasporta cose su una nave è responsabile dei danni derivanti da innavigabilità della stessa ⁽³⁸⁷⁾.

Tale responsabilità deriva dall'inadempimento del cosiddetto *undertaking of seaworthiness*.

Al fine di valutare il fondamento dell'eccezione sopra descritta sembra opportuno soffermarsi, seppur brevemente, sulla sua natura di *non-delegable duty* affermata in *common law* e le relative implicazioni.

Il *leading case* sulla questione è quello della *Muncaster Castle*, deciso dalla *House of Lords* nel 1961 ⁽³⁸⁸⁾. In tale occasione venne affermato che, poiché il dovere del vettore *to exercise due diligence to make the ship seaworthy* previsto dalle disposizioni contenute nella Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico ha natura di *non-delegable duty*, egli non può provare di aver esercitato la diligenza lui richiesta nel mettere la nave in stato di navigabilità e, conseguentemente liberarsi da responsabilità, attraverso la prova della negligenza dei soggetti da lui incaricati per svolgere le riparazioni. La decisione del caso *Muncaster Castle* fu accolta con grande preoccupazione dagli armatori ⁽³⁸⁹⁾, le cui riserve rispetto al principio espresso dalla *House of Lords* trovarono voce nel *Comité Maritime International* (CMI) ⁽³⁹⁰⁾.

In particolare, la decisione in questione è stata aspramente criticata dalla delegazione britannica, la quale, ritenne necessario adottare, come contromisura, una modifica dell'art. III della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico di tale tenore: «*Provided that if in circumstances in which it is appropriate to employ an independent contractor including a classification society the carrier has taken care to employ one of repute the carrier shall not be deemed to have failed to exercise due diligence solely by reason of act or omission on the part of the said independent contractor, his servant or his agent including any independent sub-contractor, his servant or his agent in respect of the construction repair or maintenance of the ship or any part thereof or of her equipment*» ⁽³⁹¹⁾.

Sebbene quindi il caso *Muncaster Castle* non riguardasse le implicazioni dei doveri del vettore sulle attività degli enti di classificazione, bensì la relazione tra l'attività del cantiere navale sulla nave e l'obbligo del *carrier* relativo alla navigabilità della stessa, il riferimento espresso alle società di classificazione («*independent contractor including a classification society*») manifesta come fu avvertito

⁽³⁸⁷⁾ Cfr. *supra*, paragrafo § 2.2.

⁽³⁸⁸⁾ *Riverston Meat Company Ptd. Ltd v. Lancashire Shipping Company, Ltd. (The Muncaster Castle)*, [1961] 1 Lloyd's Rep.57. La questione riguardava una nave, la *Muncaster Castle*, che venne sottoposta dagli armatori a riparazioni, affidandole ad un cantiere, considerato competente e avente buona reputazione. Durante un viaggio dall'Australia a Londra, la nave incontrò condizioni metereologiche avverse e la merce collocata nella stiva inferiore n. 5 venne danneggiata dall'ingresso al suo interno di acqua marina. La causa dell'ingresso dell'acqua fu individuata in una negligenza operata in sede di riparazione. Riverstone Meat Co. Pty Ltd., in qualità di interessata al carico agì contro gli armatori della *Muncaster Castle*, chiedendo un risarcimento di 974 sterline. Le domande degli interessati al carico, fondate sull'inadempimento dell'obbligo di mettere la nave in stato di navigabilità di cui all'art. III(1) della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico, furono rigettate in primo grado e in appello. La sentenza della Court of Appeal fu impugnata davanti alla House of Lords.

⁽³⁸⁹⁾ La portata innovativa della pronuncia è ridimensionata da R. BERLINGIERI, *Il Muncaster Castle, l'Amstelslot e la revisione dell'art. III, n. 1 della Convenzione di Bruxelles 1924*, in *Studi in onore di G. Berlingieri*, Genova, 1964, 40.

⁽³⁹⁰⁾ La questione è stata posta all'attenzione della *Commission sur le clauses des connaissances* in occasione della Conferenza del CMI del 1963. Cfr. il rapporto in *Comité Maritime International, The travaux préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading of 25 august 1924, The Hague Rules, and of the Protocols of 23 february 1968 and 21 december 1979, The Hague-Visby Rules*, accessibile presso comitemaritime.org (ultimo accesso 1 marzo 2022), 148.

⁽³⁹¹⁾ *Comité Maritime International, The travaux préparatoires*, cit. 156.

che i limiti alla prova liberatoria consentita al vettore da tale giurisprudenza avrebbero impedito anche l'accoglimento dell'eccezione secondo cui il vettore andrebbe esente da responsabilità per i danni derivanti da innavigabilità non rilevata dalle visite negligenzemente condotte da un registro di classificazione ⁽³⁹²⁾.

Ad ogni modo, la proposta inglese non trovò sufficiente adesione negli altri Stati e la modifica suggerita della Convenzione di Bruxelles del 1924, che avrebbe consentito al vettore di provare l'adozione della dovuta diligenza per mettere la nave in stato di navigabilità incaricando un ente di classificazione di buona reputazione anche in caso di fatto imputabile a quest'ultimo, non fu mai adottata ⁽³⁹³⁾.

Pochi anni dopo, giunse a conclusioni simili a quelle della sentenza *Muncaster Castle* la U.S. Court of Appeals for the Second Circuit nel caso *Perama* ⁽³⁹⁴⁾. In tale occasione, sia le attestazioni del registro in cui era iscritta la nave (ABS), sia la reputazione dei cantieri che erano intervenuti sulla stessa, furono richiamate dal vettore convenuto per avvalersi del §1304 U.S. COGSA, ai sensi del quale, analogamente rispetto a quanto previsto dalle Regole dell'Aia-Visby, «*Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy*».

Mr Justice Anderson affermò che «*The corporate owner's duty to make the vessel seaworthy, at least to the point of providing it with sufficient integrity to meet the ordinary perils of the sea, is not delegable to anyone*» ⁽³⁹⁵⁾, confermando così la sentenza di primo grado che aveva escluso che l'affidamento dell'armatore sull'attività di ABS e dei cantieri incaricati delle riparazioni potesse essere utilizzato come prova dell'adempimento dell'obbligo di diligenza nella messa della nave in stato di navigabilità ⁽³⁹⁶⁾.

⁽³⁹²⁾ Cfr. F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Varese, 1978, 68: «Normalmente il vettore cerca di fornire la prova di aver esercitato una ragionevole diligenza allo scopo di rendere la nave navigabile prima e all'inizio del viaggio mediante prova di visite effettuate alla nave da parte di istituti di classificazione».

⁽³⁹³⁾ Comité Maritime International, *The travaux préparatoires*, cit. 181.

⁽³⁹⁴⁾ *Federazione Italiana dei Consorzi Agrari v. Mandask Compania de Vapores S.A.*, 388 F.2d 434 (2d Cir. 1968). Il caso concerneva la motonave *Perama*, che a vent'anni dalla sua costruzione fu messa fuori servizio e tirata in secco, trovandosi in una condizione di deterioramento e ossidazione, per poi essere acquistata due anni dopo da Mandask Compania de Vapores, S. A. per lavori di riparazione e ripristino presso un cantiere in Alabama. Dopo le riparazioni, la nave portò a termine il suo primo viaggio, riportando tuttavia delle fessurazioni nelle paratie delle stive ripristinate dal cantiere. In seguito ad ulteriori riparazioni, nel marzo del 1957, la nave fu caricata e intraprese il proprio viaggio da Baton Rouge percorrendo il fiume Mississippi, ma dovette fermarsi nuovamente al presentarsi di problemi, prima al timone, poi all'impianto di lubrificazione del propulsore. L'equipaggio dovette intervenire per domare alcune fiamme e, in seguito ad un rumore descritto come un'esplosione, per controllare lo stato della nave, rilevando fessure nello scafo da cui entrava acqua in grandi quantità nella sala macchine. Qualche ora dopo la nave affondò con il suo carico che andò totalmente perduto.

⁽³⁹⁵⁾ *Federazione Italiana dei Consorzi Agrari v. Mandask Compania de Vapores S.A.*, 388 F.2d 434, (2d Cir. 1968), 439.

⁽³⁹⁶⁾ *Federazione Italiana dei Consorzi Agrari v. Mandask Compania de Vapores, S. A.*, 284 F. Supp. 356, (S.D.N.Y. 1966), 363: «*Reliance upon either the American Bureau of Shipping or the Alabama Shipyard and Dry Dock Company does not show that the unseaworthiness of the "PERAMA" was not the result of want of due diligence for which the defendant is responsible*». Nello stesso senso *Louis Dreyfus Corp. v. 27,946 Long Tons of Corn*, 830 F.2d 1321 (5th Cir. 1987), 1327 («*Compliance with a classification society survey does not necessarily establish due diligence*»).

Anche la giurisprudenza degli ordinamenti di diritto continentale si è espressa in tal senso ⁽³⁹⁷⁾. Per quanto attiene alle applicazioni operate dai giudici italiani, si può fare riferimento a quella giurisprudenza piuttosto consolidata che attribuisce ai certificati emessi dai registri valore «meramente presuntivo o indiziario» ⁽³⁹⁸⁾ in merito all'adempimento degli obblighi del vettore relativi alla diligenza nel mettere la nave in stato di navigabilità ⁽³⁹⁹⁾.

Sembra dunque un orientamento ormai consolidato quello per cui al vettore non basta dimostrare la negligenza di un terzo da lui incaricato per affermare e provare di aver esercitato la diligenza richiesta al vettore dalla normativa in materia di trasporto ed andare esente da responsabilità ⁽⁴⁰⁰⁾. Pertanto, nel trasporto marittimo, qualora la nave risulti innavigabile, dei danni da questa prodotti risponderà anzitutto il soggetto tenuto alla navigabilità i cui obblighi siano rimasti inadempiti, ossia il vettore ⁽⁴⁰¹⁾.

In tale situazione, si tratta di capire allora se una negligenza dell'ente di classificazione rileva come fatto d'inadempimento dell'obbligazione contratta dal vettore o se invece si tratta di un fatto avente rilevanza autonoma che si aggiunge all'inadempimento del debitore, pur essendone estraneo ⁽⁴⁰²⁾.

⁽³⁹⁷⁾ Cass. fr. 20 febbraio 1962, in *DMF* 1962, 335 e la sentenza del caso *Spero* resa in App. Antwerp 14 febbraio 1995, citata da J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, cit. 199 (nota 100).

⁽³⁹⁸⁾ Così M. LOPEZ DE GONZALO, *La disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo di cose*, cit. 624. Nello stesso senso S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit. 273.

⁽³⁹⁹⁾ In particolare, pur riconoscendo che i certificati possano valere come presunzione in favore del vettore, ha affermato che tale presunzione possa venir meno di fronte alla prova contraria Trib. Genova 29 maggio 1953, in *Dir. mar.* 1954, 297, 299. Cfr. Trib. Napoli 1° marzo 1971, in *Dir. mar.* 1971, 103; Trib. Ravenna 9 giugno 1971, in *Dir. mar.* 1971, 756; App. Genova 31 marzo 1973, in *Dir. mar.* 1975, 353; Trib. Genova 4 maggio 1977, in *Dir. mar.* 1977, 459. Nel senso per cui il certificato di classe, unitamente alla testimonianza di un componente dell'equipaggio, consente di provare la natura di vizio occulto, non rilevabile con la dovuta diligenza ai sensi dell'art. IV(2) lettera p delle Regole dell'Aia-Visby, di un difetto della nave App. Trieste 26 maggio 1990, in *Dir. mar.* 1991, 739.

⁽⁴⁰⁰⁾ Per quanto attiene alla normativa di diritto internazionale uniforme in materia di trasporto marittimo, cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit. 312: «non sembra ormai più ragionevole dubitare che di qualsiasi comportamento negligente dei suoi preposti e dei suoi appaltatori debba rispondere il vettore. Pertanto, tali comportamenti non possono essere invocati come causa di esonero della sua responsabilità, nonostante incertezze esistenti in dottrina e giurisprudenza nei passati decenni». In *Parsons Corporation & Ors v CV Scheepvaartonderneming (The Happy Ranger)* [2006] EWHC 122 (Comm), caso in cui, a differenza del caso *Muncaster Castle*, il vettore convenuto aveva sostenuto la diligenza del Lloyd's Register, Mrs. Justice Gloster ritenne che il vettore convenuto «*was not responsible, without more, for any negligence of others prior to the delivery of the Vessel (because I do not consider that the Vessel's was under the Defendant's control or within its "orbit" before that date)*». Ciononostante, la responsabilità del vettore fu accertata per non aver adempiuto all'obbligo di cui all'art. III(1) delle Regole dell'Aia-Visby dopo che la nave entrò nel suo controllo. Il principio del *non-delagable duty of seaworthiness* è stato recentemente riaffermato in *Alize 1954 and CMA CGM SA v. Allianz Elementar Versicherungs AG & Others (The CMA CGM Libra)*, [2020] 2 Lloyd's Rep 565. La soluzione appare inoltre confermata dal combinato disposto dagli art. 14 e 18 delle Regole di Rotterdam i quali dispongono rispettivamente l'obbligo del *carrier* di «*make and keep the ship seaworthy*» e che «*The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of: (a) Any performing party; (b) The master or crew of the ship; (c) Employees of the carrier or a performing party; or (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control*».

⁽⁴⁰¹⁾ In *common law* lo stesso sembra potersi dire rispetto allo *ship owner* che trasporti la merce altrui su una nave in esecuzione di un *charterparty*. Cfr. T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, cit. 83 e ss.

⁽⁴⁰²⁾ Su cui si veda *infra*, paragrafo § 9.2.

Dopodiché sia che si concluda per l'una che per l'altra ipotesi, dovrà essere valutato se la responsabilità del vettore per innavigabilità della nave effettivamente preclude la possibilità di dare rilievo a eventuali violazioni di doveri degli enti di classificazione, come preteso dall'eccezione da questi invocata richiamando il *non-delegable duty to make the ship seaworthy* del vettore ⁽⁴⁰³⁾.

9.2. Gli enti di classificazione: ausiliari dell'obbligato alla navigabilità della nave?

Il principio affermato nel caso *Muncaster Castle* dalla *House of Lords* è stato considerato conforme a quello espresso nel nostro ordinamento dall'art. 1228 c.c. ⁽⁴⁰⁴⁾.

Tale norma, infatti, sul piano del diritto comune, intende soddisfare «l'istanza che il ricorso a collaboratori per l'attuazione del rapporto obbligatorio conservi al creditore l'affidamento sulla responsabilità dell'obbligato: che cioè, l'esecuzione del rapporto non imponga al creditore – senza la sua accettazione – la particolare ingerenza di soggetti che, a lui estranei, siano responsabili in proprio *in sostituzione del debitore originario*» ⁽⁴⁰⁵⁾.

In tale prospettiva, secondo alcuni, si porrebbero quelle norme delle convenzioni di diritto internazionale uniforme in materia di trasporto che individuano soggetti di cui il vettore è chiamato a rispondere ⁽⁴⁰⁶⁾.

Sembra facilmente inquadrabile nell'ambito dell'art. 1228 c.c. la situazione dell'innavigabilità della nave dovuta ad un intervento mal eseguito dal cantiere che ne cura le riparazioni. L'attività di un simile operatore, infatti, incide materialmente sulle condizioni della nave e non sembra potersi dubitare che, attraverso l'opera del cantiere, l'obbligato alla navigabilità dia esecuzione – in modo esatto o meno – alla prestazione dovuta.

⁽⁴⁰³⁾ Su cui si veda *infra*, paragrafo § 9.3.

⁽⁴⁰⁴⁾ R. BERLINGIERI, *Il Muncaster Castle, l'Amstelslot e la revision dell'art. III, n. 1 della Convenzione di Bruxelles 1924*, cit. 33; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 582 (nota 343). Cfr. inoltre la posizione della delegazione italiana in occasione della sessione plenaria del CMI del 14 giugno 1963, in Comité Maritime International, *The travaux préparatoires*, cit. 170, dove viene anche rappresentato il rischio che l'emendamento proposto dalla delegazione britannica avrebbe potuto consentire al vettore di eludere la responsabilità in relazione alla navigabilità della nave semplicemente affidandosi costantemente a *independent contractors*. Del resto, la nozione di ausiliari di cui all'art. 1228 c.c. non discrimina tra soggetti la cui opera è prestata in virtù di un contratto di lavoro dipendente e lavoratori o imprese autonomi. Cfr. A. D'ADDA, *Art. 1228. Responsabilità per fatto degli ausiliari*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo II artt. 1218-1276, Milano, 2013, 328, 336. Costituisce infatti risultato da tempo acquisito dalla giurisprudenza quello per cui «il debitore che per l'adempimento della prestazione promessa si avvalga dell'opera di altri soggetti, anche se a lui non legati da un rapporto di lavoro subordinato, risponde nei confronti del creditore della prestazione stessa della colpa, o del dolo, di detti soggetti ausiliari come se fosse propria la colpa o proprio il dolo, senza che occorra il concorso di una ulteriore, autonoma colpa di lui debitore, quale in particolare quella "in eligendo"». Così Cass. 20 aprile 1989 n. 1855, in *Foro it.* 1990, I, 1970, con nota di V. CARBONE, *Vettore per caso*, riportando un'ampia rassegna di decisioni conformi al principio. Diversamente, la nozione presente nella disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo di cose di *préposé*, nonché quella di *servants and agents* con cui è stata tradotta nella versione inglese, sembrano dover essere intese come riservate «ai soggetti che, sottomessi a un vincolo di subordinazione, operano sotto la direzione del padrone o di colui che ha conferito l'incarico» (M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, cit. 36).

⁽⁴⁰⁵⁾ C. M. BIANCA, *Inadempimento delle obbligazioni*, Bologna, 1979, 451.

⁽⁴⁰⁶⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La disciplina nazionale e quella internazionale del contratto di subtrasporto stradale*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 417, 435.

Discorso diverso sembra potersi fare in relazione alle attività e, in particolare, alle ispezioni degli enti di classificazione. Queste – salvo casi particolari ⁽⁴⁰⁷⁾ – non incidono direttamente sulle condizioni della nave, ma sembrerebbe comunque corretto ritenere che lo stato di navigabilità della nave deve essere assicurato non solo intervenendo materialmente sui componenti della nave, ma anche eseguendo controlli mediante i quale rilevare eventuali difetti su cui intervenire.

Si tratta allora di stabilire se tali controlli, eseguiti in occasione delle ispezioni da parte dei registri, rappresentano attività di quest'ultimi di cui il soggetto tenuto alla navigabilità della nave si avvale per l'adempimento del proprio obbligo.

Sembrerebbero avvicinarsi a tale posizione quanti ritengono che «La navigabilità della nave deve [...] essere assicurata in base al programma di visite della società di classificazione al fine del mantenimento della classe» ⁽⁴⁰⁸⁾.

Così ragionando, gli enti di classificazione rappresenterebbero ausiliari di cui si avvale il vettore nell'adempimento dell'obbligazione ⁽⁴⁰⁹⁾. E sembra aver così ragionato taluna giurisprudenza affermando che si potrebbe «convenire sul fatto che per soddisfare le qualità promesse contrattualmente, l'Armatore si avvalga come ausiliario del Registro stesso» ⁽⁴¹⁰⁾.

Se si considerano gli enti di classificazione ausiliari del vettore (o comunque dell'obbligato alla navigabilità della nave), appare normale che, in virtù del principio sopra visto di cui all'art. 1228 c.c., quest'ultimo risponda di eventuali negligenze dei registri.

A tale ultima conclusione è approdata anche quella dottrina che, pur sostenendo l'impossibilità di definire a priori degli obblighi di navigabilità, ha inteso il principio secondo cui il dovere di adottare la *diligence raisonnable pour [...] mettre le navire en état de navigabilité* di cui all'art. III(1) lett. a) delle Regole dell'Aia-Visby costituisca un *non-delegable duty* del vettore nel senso per cui «anche dell'eventuale mancanza di "due diligence" da parte dei certificatori nella determinazione delle condizioni della nave deve comunque rispondere il vettore» ⁽⁴¹¹⁾.

Tuttavia, se si ritiene, come sembra doversi ritenere, che l'ente di classificazione non assuma nei confronti del proprio committente l'impegno a compiere attività finalizzata a garantire la navigabilità della nave ⁽⁴¹²⁾, allora, la sua condotta non appare riconducibile all'esecuzione della prestazione

⁽⁴⁰⁷⁾ Si può richiamare al riguardo l'esempio già menzionato al paragrafo § 8 del perito che, nel corso di un'ispezione della nave, negligenzemente lascia cadere la propria torcia danneggiando i motori. L'esempio è riportato da N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 60.

⁽⁴⁰⁸⁾ F. BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit. 42.

⁽⁴⁰⁹⁾ Cfr. P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 369, seppur con riferimento a due casi specifici (il già citato caso *Sundance Cruise v. ABS* e il caso *Nicholas H*, su cui si veda ampiamente il paragrafo § 11) allude agli istituti di classificazione coinvolti come «*independent contractor of the shipowner [...] employed, in part at least, to assist the shipowner in discharging its non-delegable duty to provide a seaworthy vessel*».

⁽⁴¹⁰⁾ Così, in relazione al caso *Redwood* (su cui più ampiamente *infra*, paragrafo § 15) Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 243. Tuttavia, non è chiaro se l'obbligazione per il cui adempimento l'armatore si avvarrebbe dell'ente di classificazione, nella ricostruzione del giudice, sia quella riferita alla navigabilità della nave. La sentenza, infatti, allude ad una non meglio precisata «esigenza di "verità"» delle controparti commerciali dell'armatore che quest'ultimo non sarebbe «in grado di assecondare con corrispondente livello di affidabilità ed attestazione» e per la quale si avvarrebbe dunque dell'ente di classificazione come ausiliario.

⁽⁴¹¹⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit. 315, per il quale il vettore non può far valere l'esonero della sua responsabilità, ai sensi dell'art. IV(1) delle Regole dell'Aia-Visby «in virtù della sola circostanza di aver fatto controllare la navigabilità della nave da soggetti di primaria importanza senza subire rilievi di sorta al riguardo da parte di questi ultimi, come appunto risulta dai certificati di classe da loro rilasciati».

⁽⁴¹²⁾ Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 35; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 89; M.T. GÓMEZ PRIETO, *Las sociedades de clasificación de buques*, cit. 370.

dovuta dal debitore (vettore o *ship owner*) nei confronti del suo creditore ⁽⁴¹³⁾. In altre parole, l'attività della società di classificazione – e così la società stessa – è estranea all'esecuzione del rapporto obbligatorio in cui vengono in rilievo le prestazioni inerenti alla navigabilità della nave ⁽⁴¹⁴⁾.

Ciò significa che le società di classificazione non rispondono per il fatto in sé dell'innavigabilità della nave. Di questa, come ampiamente visto nel paragrafo precedente, risponde il vettore o, nei rapporti diversi dal trasporto, il soggetto tenuto a mettere la nave in stato di navigabilità, il quale non potrà liberarsi da responsabilità dimostrando che la nave è stata sottoposta alla visita negligente dell'ente di classificazione. Ciò non in virtù del principio di cui all'art. 1228 c.c., bensì in quanto la visita del registro non è attività finalizzata all'adempimento dell'obbligo di far sì che la nave sia navigabile. Il vettore, in tale prospettiva, non risponderebbe della visita negligente dell'ente di classificazione, bensì del proprio fatto d'inadempimento.

Se si accetta tale ricostruzione, il danneggiato da una nave substandard, qualora intenda agire contro l'ente di classificazione, non può fondare la propria pretesa risarcitoria sull'innavigabilità della nave (intesa come inadempimento degli obblighi relativi alla navigabilità, fatto eventualmente del suo debitore), dovendo individuare un altro titolo, fondato su un fatto ascrivibile all'ente di classificazione causalmente riconducibile all'ente stesso ⁽⁴¹⁵⁾.

Rifiutando quindi la soluzione per cui i registri agiscono come ausiliari di cui si avvale il debitore delle prestazioni di navigabilità, il rapporto tra le condotte dell'obligato alla navigabilità e quelle dell'ente di classificazione può essere ricostruito separando il fatto dell'inadempimento degli obblighi relativi alla navigabilità e il fatto ascrivibile all'ente di classificazione. Tale fatto dell'ente, come si vedrà ⁽⁴¹⁶⁾, può essere considerato sia un fatto illecito sia un inadempimento.

Pertanto, nel caso in cui una nave presenti dei difetti, questa può al contempo essere, da una parte, innavigabile per fatto riconducibile all'inadempimento del soggetto obligato alla navigabilità e, dall'altra, difforme agli standard attestati per fatto (illecito o inadempimento) dell'istituto di classificazione. La condotta inadempiente dell'obligato alla navigabilità e quella del registro possono dunque porsi come fatti diversi generatori del medesimo evento dannoso.

Ricostruite nei termini sopra descritti le alternative rispetto al rapporto tra l'obbligazione del vettore e l'attività delle società di classificazione, rimane da individuare se nell'una e nell'altra ipotesi il soggetto danneggiato dai difetti della nave possa effettivamente agire contro il registro o se tale possibilità gli sia preclusa dal *non-delegable duty to make the ship seaworthy* posto in capo al vettore.

9.3. Le conseguenze sulla responsabilità degli enti di classificazione

Se, alla luce di quanto si è sin qui detto, può quindi esclusa la possibilità per chi è obligato a far sì che la nave sia navigabile di invocare la negligenza degli enti di classificazione per evitare la sua

⁽⁴¹³⁾ Similmente, N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 89: «*Since the classification society does not even give any representation of the seaworthiness of the vessel, it cannot influence or deter the owner's duties to third parties either*».

⁽⁴¹⁴⁾ Cfr. J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, cit. 195: «*classification society is not an agent acting on behalf of the shipowner but is considered to be a 'normal' third party*».

⁽⁴¹⁵⁾ Come si è anticipato *supra* (paragrafo § 7.2), tale fatto, normalmente, consiste in una negligente visita della nave da cui dipendono o un'attestazione inesatta su cui il danneggiato lamenta di aver fatto affidamento (su cui, più ampiamente *infra*, paragrafo § 16) o la mancata attivazione di comportamenti dovuti che avrebbero consentito di evitare l'evento dannoso sofferto dal terzo (su cui, più ampiamente *infra*, paragrafo § 17).

⁽⁴¹⁶⁾ Cfr. *infra*, paragrafo § 16.

responsabilità per inadempimento degli obblighi di navigabilità, ci si deve interrogare circa la possibilità che l'innavigabilità della nave e la conseguente responsabilità per inadempimento precludano il configurarsi di una responsabilità di altri soggetti e, in particolare, dei registri.

La domanda si è presentata – si è già avvertito – in virtù dell'eccezione sovente opposta dalle società di classifica secondo cui gli obblighi relativi alla navigabilità della nave hanno natura di *non-delegable duty* e risiedono in capo ad altri soggetti (secondo i casi, vettore o *ship-owner*), con la conseguenza che *solamente* questi possano rispondere dei danni occasionati da una nave innavigabile.

La giurisprudenza nordamericana ha dato rilievo al fatto che lo *ship-owner* debba essere considerato titolare di tale *non-delegable duty* per escludere la responsabilità dei registri verso i propri committenti in *Great American Insurance Co. v. BV* e in *Sundance Cruise v. ABS* ⁽⁴¹⁷⁾.

La questione è stata inoltre affrontata nel *leading case* inglese in materia di responsabilità degli enti di classificazione verso terzi *Nicholas H* ⁽⁴¹⁸⁾, sul quale ci si soffermerà più avanti in relazione a diversi aspetti della tematica oggetto della presente trattazione ⁽⁴¹⁹⁾. Per quanto attiene al *non-delegable duty to make the ship seaworthy* di cui alla normativa di diritto internazionale uniforme, proprio in tale caso ne fu affermata l'incompatibilità con una responsabilità delle società di classificazione verso i proprietari del carico dalla *Court of Appeals*. Secondo Lord Seville, infatti, riconoscere una responsabilità degli enti di classificazione verso i proprietari del carico varrebbe ad aggiungere «*an identical or virtually identical duty owed by the classification society to that owed by the shipowners*» ⁽⁴²⁰⁾.

Ebbene, diverse delle critiche che sono state mosse contro il rilievo attribuito al fatto che l'obbligo dell'armatore di mettere la nave in stato di navigabilità sia un *non-delegable duty* nelle decisioni sulla responsabilità dei registri verso i propri committenti, sono state e possono essere riproposte anche rispetto alle decisioni in materia di responsabilità verso terzi.

In particolare, è stato osservato dalla dottrina inglese e nordamericana che ha commentato le decisioni in esame che «*the whole point of the doctrine of non-delegable duties is that the employer can be sued in addition to the contractor*» ⁽⁴²¹⁾. Tuttavia, ciò presupporrebbe la responsabilità del *contractor* ⁽⁴²²⁾.

Anche la dottrina specialistica italiana ha espresso riserve in merito a tal sorta di immunità degli enti di classificazione fondata sul *non-delegable duty* del vettore e, in particolare, è stato rilevato come siffatta soluzione introdurrebbe una specie di canalizzazione nei confronti di vettore o *ship-owner* in assenza di previsione legislativa in tal senso, suscitando per questo alcune perplessità ⁽⁴²³⁾.

Altri, pur ritenendo che l'argomento dell'esistenza dei doveri contrattuali inerenti alla navigabilità della nave in capo al vettore risulterebbe «labile» nel nostro ordinamento, hanno evidenziato come lo sviluppo di tale argomento (che enfatizza come la disciplina delle Regole dell'Aia-Visby crei un delicato equilibrio di doveri, responsabilità, oneri probatori, esoneri e limitazioni di responsabilità

⁽⁴¹⁷⁾ Su entrambi, si veda più ampiamente *supra*, paragrafo § 8.

⁽⁴¹⁸⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 492; [1995] 1 Lloyd's Rep. 299.

⁽⁴¹⁹⁾ In particolare, per i fatti di causa e l'analisi delle decisioni, si veda *infra*, paragrafo § 11.

⁽⁴²⁰⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 492.

⁽⁴²¹⁾ Così P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 370, con riferimento critico alla decisione della *Court of Appeal* nel caso *Nicholas H*. Negli Stati Uniti, M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 91, esprime le seguenti riserve rispetto alla decisione *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas (The Tradeways II)*, 478 F.2d 235 (2d Cir. 1973): «*allowing an injured third party to recover from both the shipowner and the classification society when the negligent acts of both conjoin to produce a common harm is merely an application of the commonplace tort law doctrine of joint and several liability*».

⁽⁴²²⁾ P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 370.

⁽⁴²³⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 30-31.

(⁴²⁴) che sarebbe pregiudicato qualora venissero ammesse azioni extracontrattuali) «trova una immediata rispondenza nelle motivazioni addotte dalla giurisprudenza italiana per escludere, proprio nel settore del trasporto marittimo [...], la ammissibilità del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuali» (⁴²⁵).

In effetti, facendo applicazione dei principi civilistici del nostro ordinamento, la questione sembrerebbe doversi risolvere nel senso per cui i doveri relativi alla navigabilità in capo al vettore non precludono l'azione nei confronti dell'ente di classificazione. E ciò indipendentemente da se questo sia considerato o meno ausiliario del vettore.

Infatti, in relazione al fatto dell'ausiliario, si ritiene configurabile, accanto alla responsabilità contrattuale del debitore ai sensi dell'art. 1228 c.c., una responsabilità extracontrattuale diretta dell'ausiliario verso il creditore (⁴²⁶).

Tuttavia, siffatta soluzione sembra proporre una di quelle «situazioni nelle quali il medesimo fatto dannoso può essere qualificato, nello stesso tempo, inadempimento di un'obbligazione ed illecito extracontrattuale, per violazione di diritti spettanti alla persona indipendentemente dal contratto» (⁴²⁷), per le quali viene in rilievo il già menzionato concorso (o anche detto cumulo) di azioni contrattuali e extracontrattuali (⁴²⁸). Nel caso che ci riguarda, si tratterebbe di un concorso di azioni nei confronti di soggetti diversi (il vettore, da una parte, e l'ente di classificazione, dall'altra), per cui il danneggiato esercita *pretese non parallele* – in contrapposizione alle *pretese parallele*, contrattuali ed aquiliane, nei confronti del medesimo soggetto – che, secondo alcuni, «in senso proprio non dà luogo a concorso, ma a coesistenza di diritti e di azioni» (⁴²⁹).

(⁴²⁴) Cfr. Lord Seville in *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 492: «*the rules create an intricate blend of responsibilities and liabilities, rights and immunities, limitations on the amount of damages recoverable, time bars, evidential provisions, indemnities and liberties, all in relation to the carriage of goods under bills of lading*».

(⁴²⁵) Così M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 659. Sul concorso dell'azione contrattuale ed extracontrattuale, si veda *infra*.

(⁴²⁶) C. M. BIANCA, *Inadempimento delle obbligazioni*, cit. 457; L. TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 1076, 1092. In tal senso anche A. D'ADDA, *Ausiliari, responsabilità solidale e "rivalse"*, in *Riv. dir. civ.* 2018, II, 261, 374-375, il quale ipotizza che la soluzione non sia applicata «quando la condotta dell'ausiliario si ponga come strettamente esecutiva del programma obbligatorio delegato dal debitore ed il pregiudizio cagionato consista, *stricto sensu*, nella mancata realizzazione dell'affare pattuito tra le parti» in quanto sembra «sembra più difficilmente configurabile quell'autonoma obbligazione, di natura extracontrattuale, in capo all'ausiliario». Cfr. D.M. FRENDA, *Il concorso di responsabilità contrattuale e aquiliana. Soluzioni empiriche e coerenza del sistema*, Padova 2013, 60. Rileva che diversi ordinamenti, tra cui il nostro, prediligono soluzioni alternative (responsabilità concorrenti) rispetto alla preclusione della «responsabilità di un soggetto non debitore», che risulterebbe «per così dire incanalata nella responsabilità del debitore» C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 571.

(⁴²⁷) Così E. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 255, 259.

(⁴²⁸) Cfr. A. D'ADDA, *Ausiliari, responsabilità solidale e "rivalse"*, cit. 374: «atteso anche il riconoscimento da parte della nostra giurisprudenza del c.d. cumulo di responsabilità, il creditore danneggiato potrebbe avere azione contrattuale verso il debitore ed altresì azione extracontrattuale nei riguardi del debitore». La ripetizione del termine «debitore» appare un refuso, atteso che l'autore prosegue: «Di qui l'operare, anche nella fattispecie di cui all'art. 1228 c.c., e non solo in quella ex art. 2049 c.c., di una responsabilità in solido in capo ad entrambi e la conseguente applicabilità dell'azione di regresso, peraltro espressamente regolata dall'art. 2055 c.c. da parte del *solvens*».

(⁴²⁹) A. ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. prev.* 2008, 5, 8. Si riferisce alla situazione per cui, in virtù dell'art. 1228 c.c., il creditore, oltre all'azione contrattuale contro il debitore può agire in via extracontrattuale contro l'ausiliario che ha provocato il danno come ad un «concorso apparente o improprio» L. TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, cit. 1092.

Senonché, mentre il concorso dell'azione contrattuale ed extracontrattuale è generalmente ammesso sul piano civilistico dalla giurisprudenza ⁽⁴³⁰⁾ e in taluni ambiti del trasporto ⁽⁴³¹⁾, con riferimento specifico al trasporto marittimo di cose, le corti italiane si sono mostrate inclini ad escluderlo ⁽⁴³²⁾.

⁽⁴³⁰⁾ Cfr., da ultimo, Cass. 11 novembre 2019 n. 28987, in *Resp. civ. prev.* 2020, 221, con nota di G. FACCI, *L'azione di rivalsa della struttura sanitaria tra le sentenze di San Martino e la I. Gelli-Bianco*, 222, 226-227. La sentenza, in tema di responsabilità medica e riguardante i rapporti tra struttura sanitaria ed il singolo operatore, ha recentemente ribadito che il nostro ordinamento «non esclude il cumulo». Traendo spunto da tale pronuncia, considera «il principio del *non cumul des responsabilités* di origine francese [...] smentito dalla storia giurisprudenziale italiana» P.G. MONATERI, *Il nuovo quadro della responsabilità medica e del danno alla persona secondo la Corte di cassazione*, in *Danno e resp.* 2020, 153, 157, e richiamando Id., *Cumulo di responsabilità contrattuale e extracontrattuale*, Padova, 1989.

⁽⁴³¹⁾ In favore del cumulo nel trasporto di persone, tra le altre: Cass. 3 ottobre 1996 n. 8656, in *Danno e resp.* 1997, 258; Cass. 16 aprile 1951 n. 933, in *Riv. dir. comm.* 1952, II, 2; Cass. 22 ottobre 1958 n. 3415, in *Resp. civ. prev.* 1960, 36; Cass. 20 aprile 1989 n. 1855, in *Foro it.* 1990, I, 1970; Trib. Reggio Calabria 8 luglio 2006, in *Dir. mar.* 2008, 542. Nel trasporto terrestre si possono citare Trib. Torino 16 febbraio 1998, in *Giur. it.* 2000, 320; Cass. 16 aprile 2003 n. 6099, in *Dir. trasp.* 2004, 994. Buona parte della dottrina specialistica si è invece espressa contro il concorso tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale nel trasporto. Tra questi A. ASQUINI, *Massime non consolidate in materia di responsabilità nel trasporto di persone*, in *Riv. dir. comm.* 1952, II, 2; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 559; G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale di diritto pubblico dell'economia* (diretto da F. Galgano), XVI *Contratti commerciali* (a cura di G. Cottino), Padova, 1991, 782; A. FLAMINI, *Osservazioni critiche sulla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. trasp.* 2002, 823; E. SPASIANO, *Concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.* 1986, 598; L. TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, cit. 1091. Appaiono invece favorevoli M. RIGUZZI, *I contratti speciali, Il contratto di trasporto*, in *Trattato di diritto privato* (diretto da M. Bessone), Torino, 2006, 71; S. ZUNARELLI-A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto di persone*, cit. 369.

⁽⁴³²⁾ Cass. 26 luglio 1982 n. 5121, in *Dir. mar.* 1984, 845, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *Orientamenti della giurisprudenza in tema di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto marittimo di cose*; Trib. Genova 3 dicembre 1994, in *Dir. mar.* 1996, 480; App. Genova 28 febbraio 1985, in *Dir. mar.* 1986, 109; Trib. Livorno 4 novembre 1987, in *Dir. mar.* 1989, 235; App. Genova 22 gennaio 1992, in *Dir. mar.* 1993, 93; App. Palermo 29 novembre 2003, in *Dir. mar.* 2005, 565; Cass. 8 agosto 2007 n. 17384, in *Dir. mar.* 2008, 970; Trib. Napoli, 28 ottobre 2009, in *Dir. mar.* 2011, 938. Per i trasporti a cui si applica la Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico, a presidio degli equilibri richiamati dalla sentenza in questione, nonché da Lord Seville in *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 492, il Protocollo di Visby del 1968 ha introdotto nel testo della Convenzione l'art. IV-bis. La norma dispone che le cause di esonero e le limitazioni di responsabilità previste dalla Convenzione siano applicate alle azioni contro il vettore o i suoi preposti per perdita o avaria della merce oggetto di un contratto di trasporto a prescindere dalla natura contrattuale o extracontrattuale dell'azione esercitata. La medesima *ratio* appare sottostare all'art. 7 della Convenzione di Amburgo del 1978 e all'art. 1 delle Regole di Rotterdam. Si è visto *supra* (paragrafo § 7.3), tuttavia, che gli enti di classificazione non rientrano nella nozione di *préposé* di cui all'art. IV-bis delle Regole dell'Aia-Visby, sicché l'azione nei loro confronti da parte degli interessati al carico oggetto di un trasporto governato dalle Regole non sottostarebbe a queste ultime. Nel senso per cui la norma introdotta dal Protocollo risolve il problema del concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale L. TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, cit. 1092; M. LOPEZ DE GONZALO, *La disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo di cose*, cit. 638. La disposizione sembra in effetti agire nella direzione recentemente indicata senza particolare riferimento al trasporto, bensì sulla base dei principi civilistici generali, da G. ANZANI, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Resp. civ. prev.* 2018, 278, 295, per risolvere quello che viene definito «irritante problema del concorso» attraverso un'opera delle differenze tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale.

Va osservato comunque che, con riferimento specifico agli enti di classificazione, quella stessa giurisprudenza che ha visto nella società di classificazione un ausiliario dell'armatore ha anche escluso che si possa prescindere «da una responsabilità extracontrattuale "diretta" dell'ausiliario che, magari con un notevole livello di negligenza, abbia contribuito a determinare l'inadempimento contrattuale» (433). Al contempo, non può trascurarsi che il rapporto oggetto del giudizio, nel caso di specie, era governato da un *charterparty*, non dalle Regole dell'Aia-Visby e l'ambiguità della qualificazione dell'ente di classificazione come ausiliario ivi operata, che non consente di capire quale sia, secondo il giudice, l'obbligazione per cui il debitore si avvale dell'ausiliario (434).

Potrebbero dunque ipotizzarsi applicazioni diverse per le richieste risarcitorie nei confronti delle società di classificazione avanzate da interessati al carico il cui trasporto sia soggetto alla disciplina internazionale uniforme, sulla scorta dei sopra visti orientamenti sul cosiddetto cumulo di azioni in tale ambito.

Incertezze di tal sorta dovrebbero invece essere escluse a priori allorché si acceda alla soluzione, che ci si sente di prediligere, per cui il fatto dell'ente di classificazione (eccezion fatta per i già menzionati casi limite in cui il perito danneggia materialmente e direttamente la nave) non ha a che vedere con l'obbligazione del vettore o dello *ship owner* di mettere o mantenere la nave in stato di navigabilità o con altra obbligazione di tali soggetti.

Abbandonando infatti l'idea per cui il registro agisce come ausiliario del vettore o dello *ship-owner* l'inadempimento di questi ultimi degli obblighi relativi alla navigabilità contratti nei confronti del danneggiato altro non sarebbe che una condotta che, insieme a quella del registro, determina lo stesso evento dannoso. Si rientrerebbe quindi nella fattispecie contemplata dall'art. 2055 c.c., che disciplina l'ipotesi in cui «il fatto dannoso è imputabile a più persone».

Infatti, mentre la responsabilità dell'ausiliario di cui all'art. 1228 c.c. è considerata una figura di responsabilità oggettiva per fatto altrui (435), per cui il debitore risponde della condotta dell'ausiliario pur sulla base del principio giuridico di cui alla norma pur non avendo contribuito con una sua condotta al danno sofferto dal creditore, la questione si pone diversamente nella fattispecie di cui all'art. 2055 c.c.

Qui non vi è una sola condotta produttrice del danno (per cui tuttavia si potrebbe agire nei confronti di due soggetti). Diversamente, la fattispecie di cui all'art. 2055 c.c., ponendosi nella posizione di chi subisce il danno (436), comprende la situazione di più azioni, ciascuna *propria* di soggetti distinti, che confluiscono nella causazione dello stesso danno (437).

Come affermato dalle Sezioni Unite, «per il sorgere della responsabilità solidale dei danneggianti l'art. 2055 c.c., comma 1, richiede solo che il fatto dannoso sia imputabile a più persone, ancorché le condotte lesive siano tra loro autonome e pure se diversi siano i titoli di responsabilità di ciascuna

(433) Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 243.

(434) In ogni caso non sembra riferirsi agli obblighi relativi alla navigabilità. Sul punto, si veda *supra*, paragrafo § 9.2.

(435) G. VISINTINI, *La responsabilità del debitore per fatto degli ausiliari*, in *Trattato della responsabilità contrattuale* (diretto da G. Visintini), III, Padova, 575. Nel senso della responsabilità oggettiva anche L. CABELLA PISU, *Inadempimento e mora del debitore*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), III *Obbligazioni*, Tomo I *Il rapporto obbligatorio*, Milano, 2009, 647, 669 e A. D'ADDA, *Art. 1228. Responsabilità per fatto degli ausiliari*, cit., il quale, tuttavia, pur ritenendo che la fattispecie di cui all'art. 1228 c.c. fonda una responsabilità di natura obiettiva (pag. 332), ritiene che non si tratti di una responsabilità per fatto altrui in quanto «l'esecuzione della prestazione da parte dell'ausiliario incaricato è direttamente imputata alla sfera di attività del debitore» (pag. 329).

(436) Cass. 12 marzo 2010 n. 6041, in *Giust. civ. mass.* 2010, 360; Cass. 7 giugno 2006, n. 13272, in *Giust. civ. mass.* 2006, 6.

(437) Cfr. S. MARULLO DI CONDOJANNI, *Art. 2055*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo II artt. 2044-2059, Milano, 2011, 408, 419.

di tali persone, anche nel caso in cui siano configurabili titoli di responsabilità contrattuale e extracontrattuale, atteso che l'unicità del fatto dannoso considerata dalla norma suddetta deve essere riferita unicamente al danneggiato e non va intesa come identità delle norme giuridiche da essi violate» (438).

Ne consegue che ben sarebbe ipotizzabile una situazione in cui i difetti della nave provochino dei danni di cui siano chiamati a rispondere, in quanto coautori, sia il vettore o lo *ship owner*, debitori del danneggiato per il proprio fatto di inadempimento degli obblighi relativi alla navigabilità, da una parte, sia, dall'altra, l'ente di classificazione, estraneo al rapporto tra il creditore danneggiato e il suo debitore (e non coinvolto nello stesso per l'adempimento da parte del secondo), per il proprio fatto.

In tale prospettiva, il *non-delegable duty of seaworthiness* in capo al vettore non esclude un'azione del danneggiato contro l'ente di classificazione.

Appaiono conformi a quanto detto sopra le considerazioni di quanti hanno ritenuto che «l'argomento che la responsabilità extracontrattuale delle società di classifica concorra con (e si ponga come "secondaria" rispetto a) la diretta responsabilità contrattuale dell'armatore non può essere utilizzato, essendo pacifico che la responsabilità contrattuale di un soggetto possa sommarsi con quella extracontrattuale di un altro, in un vincolo di solidarietà che non consente di distinguere tra responsabili "primari" e "secondari"» (439).

Non appare poi così distante dalla posizione sopra descritta quella raggiunta nella *dissenting opinion* di Lord Lloyd's nella sentenza sul caso *Nicholas H* della *House of Lords* (440): «*Of course the shipowners are primarily - indeed solely - responsible for getting the cargo to its destination; and of course the shipowners must take proper care of the cargo as bailees, subject to the terms of any contract of carriage between the parties. But I am unable to see why the existence of the contract of carriage should "militate against" a duty of care being owed by a third party in tort*» (441). La motivazione di Lord Steyn su cui si fonda invece la decisione del caso *Nicholas H*, come si vedrà, sposta l'argomento del *non-delegable duty* del vettore dal piano giuridico all'ambito delle istanze di *policy* (442).

Tuttavia, la ricostruzione appena descritta secondo cui l'ente di classificazione potrebbe rispondere, indipendentemente dall'esistenza di un rapporto tra il vettore e il terzo, per un fatto proprio richiede – almeno nel nostro ordinamento – che il terzo danneggiato individui uno o più fatti imputabili all'ente di classificazione idonei a pregiudicare un bene diverso dall'insoddisfazione del diritto di credito a ricevere la prestazione consistente nel far sì che la nave sia navigabile (443).

(438) Cass. sez. un. 15 luglio 2009 n.16503, in *Giust. civ.* 2010, I, 631. Per l'estensione dell'art. 2055 c.c. alle ipotesi complesse in cui diversi soggetti siano corresponsabili sulla base di titoli di diversa natura, in dottrina, M. FRANZONI, *L'illecito*, in *Trattato della responsabilità civile* (diretto da M. Franzoni), I, Milano, 2010, 130, 144, e M. DE ACUTIS, *La solidarietà nella responsabilità civile*, in *Riv. dir. civ.* 1975, II, 525, 535

(439) Così M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento, causalità*, cit. 860. Cfr. V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 441.

(440) *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299.

(441) *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 305.

(442) Le riserve sopra menzionate di P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 373, riprodotte in sentenza («*why should an allocation of risks between shipowners and cargo owners be enforced as between cargo owners and classification societies? Whatever good reasons there may be to do so, the mere existence of the Hague Rules is surely not one of them*») furono valutate da Lord Steyn un «*cogent argument*». Ciononostante ritenne che vi fosse «*a further dimension of the problem that must be considered*». *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 305, 315.

(443) Sembra trarre conclusioni simili H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 23, nell'affermare che «*Generally, once a party proves the ship unseaworthy, the shipowner is held to have breached a nondelegable duty. But this result presupposes*

Come si vedrà *infra* ⁽⁴⁴⁴⁾, tali fatti appaiono doversi ricondurre alternativamente alla produzione di informazioni inesatte idonee ad ingenerare affidamento anche in soggetti diversi dal committente e in condotte omissive poste in essere in violazione di doveri posti a carico degli enti di classificazione per impedire determinati eventi dannosi.

10. Questioni relative a giurisdizione e legge applicabile

10.1. Premesse

Il quadro sin qui delineato avrà già consentito di apprezzare come le controversie che riguardano gli enti di classificazione siano caratterizzate dal coinvolgimento di molteplici giurisdizioni, fatto che è considerato tra gli elementi di complessità della materia in questione ⁽⁴⁴⁵⁾.

Si tratta, invero, di una caratteristica del diritto della navigazione, dovuta al fatto che le navi si spostano e svolgono le proprie operazioni in diverse parti del mondo ⁽⁴⁴⁶⁾. Per quanto attiene agli enti di classificazione ciò ha fatto sì, da un lato, che questi si siano dotati nel tempo di uffici e personale per svolgere i propri servizi quasi in ogni porto o cantiere del globo e che, al contempo, eventuali loro negligenze possano produrre effetti in una molteplicità di luoghi diversi ⁽⁴⁴⁷⁾.

A tali aspetti si aggiunge la circostanza per cui gli enti di classificazione, nell'esecuzione dell'attività statutaria, operano per conto degli stati di bandiera, elemento sulla cui base gli enti di classificazione, in più occasioni, hanno fondato eccezioni di carattere processuale nei giudizi in cui sono stati convenuti per il risarcimento dei danni subiti dai propri clienti o terzi ⁽⁴⁴⁸⁾.

Come già visto, tale ultima questione è emersa nei già citati casi *Sundancer* e *Al Salam Boccaccio 98*. Inoltre, essa è rientrata nella complessa vicenda relativa al caso *Erika* ⁽⁴⁴⁹⁾.

that there is some kind of vicarious liability or that the shipowner is liable on some other basis. Under these circumstances, the shipowner cannot transfer his liability to the classification society solely by referring to the contractual relationship between them. However, the classification society may still be liable under some other concept of liability».

⁽⁴⁴⁴⁾ Cfr. paragrafi § 16 e § 17.

⁽⁴⁴⁵⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 40; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 21.

⁽⁴⁴⁶⁾ S.M. CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1983, 33; P. IVALDI, *Illeciti marittimi e diritto internazionale privato: per una norma ad hoc nella legge n. 218/1995?*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2015, 879. Con riferimento particolare alle questioni di giurisdizione che sorgono nell'ambito del diritto della navigazione in relazione alla materia dei danni derivanti da inquinamento dell'ambiente marino, anch'esse rilevanti in materia di responsabilità degli enti di classificazione, cfr. E. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, cit.

⁽⁴⁴⁷⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 40. Per la problematicità dell'individuazione della giurisdizione alla luce dell'articolazione internazionale degli enti di classificazione, M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 21. Un esempio è dato dal caso dell'*Erika* (su cui si tornerà più volte) che aveva compiuto la sua ultima visita a cura dell'ente di classificazione ad Augusta e che affondò non molti giorni dopo al largo delle coste francesi. L'accertamento delle responsabilità derivanti dal sinistro, tra cui quella dell'ente di classificazione, divenne oggetto di cause incardinate sia davanti agli organi giudiziari italiani (il Tribunale di Siracusa, sezione di Augusta), sia dinanzi a corti francesi (Tribunale del commercio di Nantes).

⁽⁴⁴⁸⁾ cfr. quanto anticipato *supra* nei paragrafi § 7.2 e § 8.2

⁽⁴⁴⁹⁾ Su cui si veda *infra* paragrafo § 13.

Sia la questione della legge applicabile che quella relativa alla giurisdizione assumono particolare importanza nelle controversie in cui gli enti di classificazione sono convenuti da terzi. Infatti, nei rapporti che gli enti intrattengono coi propri clienti, l'ipotesi è solitamente disciplinata da apposite clausole ⁽⁴⁵⁰⁾. In aggiunta, l'assenza di una normativa uniforme sulla responsabilità dei registri di classificazione e la diversa propensione con cui questa è riconosciuta nei diversi ordinamenti possono rendere la scelta della legge applicabile un fattore determinante l'esito della controversia ⁽⁴⁵¹⁾. Nei paragrafi che seguono, ci si occupa dapprima delle soluzioni adottate e configurabili in relazione alla legge applicabile per accertare la responsabilità degli enti di classificazione e, in un secondo momento, alla questione relativa all'individuazione del giudice avente la giurisdizione per compiere siffatto accertamento.

10.2. Spunti sulla legge applicabile

Per quanto attiene al problema della legge applicabile, alla presenza di molteplici elementi di estraneità tipica del diritto marittimo, con riferimento alle controversie in cui siano convenuti gli enti di classificazione, si aggiunge il fatto che le attività di questi ultimi, anche sulla stessa nave, sono solitamente svolte in una molteplicità di luoghi diversi ⁽⁴⁵²⁾. Ciò determina una certa «frammentazione» ⁽⁴⁵³⁾ delle condotte – consistenti nelle varie visite di cui si contesta la diligente esecuzione – in una pluralità di luoghi diversi e le conseguenti «difficoltà di ricondurre il fatto lesivo alla giurisdizione di un unico Stato» in applicazione della regola di conflitto che individua la legge applicabile in quella del luogo ove si è prodotto il fatto causativo del danno ⁽⁴⁵⁴⁾.

In risposta a tale difficoltà, vi sono stati casi in cui sono stati privilegiati altri criteri di collegamento, che tendenzialmente consentono un'individuazione della legge applicabile in termini maggiormente univoci.

Nel *common law* nordamericano, dove per le questioni relative alla legge applicabile per le cause marittime trovano applicazione i principi andati evolvendosi a partire dalla decisione della *Supreme Court* sul caso *Lauritzen v. Larsen* ⁽⁴⁵⁵⁾, la scelta ricadde sulla legge della bandiera nella decisione di primo grado del caso *Carbotrade v. BV* ⁽⁴⁵⁶⁾ sulla base delle seguenti considerazioni «*B.V. renewed the classification of the STAR OF ALEXANDRIA for almost 30 years pursuant to surveys conducted in ports all over the world. Accordingly, third parties that charter this vessel may allegedly rely on this certification in any number of countries, exposing B.V. to numerous different laws. Lex loci delicti commissi is therefore clearly inappropriate for this sort of action. In sum, the plaintiff has failed to*

⁽⁴⁵⁰⁾ Cfr. l'art. 6 delle *General Conditions of the Rules (RINA Rules for the Classification of Ships)* (1° luglio 2021) §6.1. Per una decisione in cui il contratto tra armatore ed ente di classificazione non conteneva un'analoga clausola, cfr. *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 386.

⁽⁴⁵¹⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 722-723, il quale sottolinea come tale situazione costituisca un incentivo al cosiddetto *forum shopping*.

⁽⁴⁵²⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 21.

⁽⁴⁵³⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli istituti di classifica*, in *Dir. mar.* 2008, 238.

⁽⁴⁵⁴⁾ M. RIMABOSCHI, *Spunti sull'evoluzione del diritto marittimo*, in *Trasp.* 80-2000, 245, 247.

⁽⁴⁵⁵⁾ *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571. Su tali principi si rinvia a B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 199.

⁽⁴⁵⁶⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), sui cui fatti e merito della controversia si veda più ampiamente *infra*, paragrafo § 12.

demonstrate that the interests of any other country are sufficiently strong to rebut the presumption that the law of the flag applies» ⁽⁴⁵⁷⁾.

La sentenza fu tuttavia riformata in appello, favorendo un diverso criterio incentrato sul luogo dell'*alleged wrongful act*: «*Because it is the actions of employees of BV's Greek office that give rise to the instant dispute, we believe that this factor weighs heavily in favor of applying Greek law over that of the United Kingdom*» ⁽⁴⁵⁸⁾. In questo caso, quindi, l'attività dell'ente fu ricondotta al luogo in cui si trovava il suo ufficio locale.

Diversamente, il criterio del luogo di commissione dell'illecito condusse la Corte distrettuale (S.D.N.Y.) all'applicazione della legge del luogo dove il registro convenuto aveva la sua sede centrale nella decisione sul caso *Prestige* del 2010, in cui venne negata l'applicazione della legge della bandiera della nave invocata dall'ente di classificazione ⁽⁴⁵⁹⁾.

In Francia, la legge applicabile venne individuata secondo il criterio del luogo del verificarsi del danno – seppur unitamente ad altri fattori che riconducevano alla medesima legge – dalla *Cour de cassation* in relazione alla controversia instaurata contro il Lloyd's Register per l'affondamento nel Mare del nord di una piattaforma petrolifera sottoposta alle verifiche dell'ente ⁽⁴⁶⁰⁾.

In altri casi, i giudici hanno individuato elementi per ricondurre alla *lex commissi delicti* la legge regolatrice del rapporto tra l'ente di classificazione convenuto come responsabile e il terzo danneggiato.

Nel caso *Wellborn*, la stessa *Cour de cassation* ritenne «*fortuit*» il luogo del verificarsi del danno e, indagando sul luogo dove si era prodotto il fatto generatore del danno, questo venne individuato nella sede centrale dell'ente di classificazione, inteso come luogo dove i suoi regolamenti sono elaborati, dove sono esaminati i dati raccolti dai periti e dove è assunta la decisione di assegnare la classe alla nave ⁽⁴⁶¹⁾. Sulla base di tale ricostruzione, non solo vennero esclusi i criteri della legge della bandiera e quella del luogo in cui si era verificato il fatto dannoso, ma con riferimento allo stesso criterio del luogo del fatto generatore la corte ritenne che «*le lieu où le navire avait été visité pour la dernière fois, la Chine, n'était pas déterminant*» ⁽⁴⁶²⁾. La soluzione risulta dunque simile a quella adottata nella decisione americana sul caso *Prestige* e contrapposta rispetto alla pronuncia della *Cour of Appeal for the Second Circuit* del caso *Carbotrade v. BV*.

Nel nostro ordinamento, la questione relativa alla legge applicabile è stata affrontata incidentalmente nel caso *Redwood* dal Tribunale di Genova, nonostante l'ente di classificazione non avesse

⁽⁴⁵⁷⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 745.

⁽⁴⁵⁸⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas*, 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996), 92. Nel caso di specie, la legge del Regno Unito sarebbe stata applicabile secondo il criterio della legge di bandiera della nave, mentre quella greca – secondo la stessa corte – è stata individuata come legge regolatrice in base al criterio del luogo di commissione del fatto illecito.

⁽⁴⁵⁹⁾ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 729 F.Supp.2d 635 (S.D.N.Y. 2010): «*in light of the guidance of the Lauritzen triad, Rationis, and Carbotrade, and the fact that Spain's claims rely on demonstrating wrongful conduct committed by U.S. corporations in the United States, the Court will apply the maritime law of the United States in determining ABS's motion for summary judgment*». Sul punto, la sentenza venne confermata in appello in *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012), 468. Sottolinea una certa «*diplomatic sensitivities*» nella decisione della corte americana I. NAEEMULLAH, *A Decade Later, \$ 1 Billion Saved: The Second Circuit Relieves a Maritime Classification Society of Unprecedented Liability for Environmental and Economic Damages in Reino de Espana*, 37 *Tul. Mar. L. J.* 639 (2013), 649.

⁽⁴⁶⁰⁾ Cass. fr. 11 maggio 1999, in *DMF* 2000, 39, 40.

⁽⁴⁶¹⁾ Cass. fr. 27 marzo 2007, in *Dir. mar.* 2008 238, con la quale venne confermata la ricostruzione resa in appello da App. Versailles 9 dicembre 2004, in *DMF* 2005, 313.

⁽⁴⁶²⁾ Cass. fr. 27 marzo 2007, cit. 243.

presentato eccezioni riguardo alla scelta della legge operata dall'attore, il quale aveva fondato le proprie domande sul diritto italiano ⁽⁴⁶³⁾.

L'applicazione al caso della legge italiana fu quindi confermata dal Tribunale sulla base dell'art. 13 della L. 218/1995 ⁽⁴⁶⁴⁾. La motivazione riporta altresì l'applicabilità della legge italiana anche ai sensi dell'art. 62, comma 1, della medesima legge, il quale dispone che la responsabilità per fatto illecito sia regolata dalla legge dello stato in cui si è verificato l'evento ⁽⁴⁶⁵⁾. Nel caso di specie, tale evento fu individuato «nella diminuzione patrimoniale patita dal noleggiatore e determinata dagli esborsi prospettati da ARGOS come conseguenti al blocco della nave ad Amburgo», avvenuta a Genova ⁽⁴⁶⁶⁾. Attualmente, la questione relativa alla legge applicabile alla responsabilità per fatto illecito degli enti di classificazione deve essere risolta nel nostro ordinamento secondo quanto previsto dal Regolamento (CE) 864/2007 (cosiddetto Regolamento Roma II) ⁽⁴⁶⁷⁾.

L'art. 4 del Regolamento prevede come regola generale che «la legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali che derivano da un fatto illecito è quella del paese in cui il danno si verifica, indipendentemente dal paese nel quale è avvenuto il fatto che ha dato origine al danno e a prescindere dal paese o dai paesi in cui si verificano le conseguenze indirette di tale fatto».

È stato osservato che, non riportando il Regolamento norme specifiche per gli illeciti marittimi, la scelta del legislatore europeo in favore del criterio della *lex damni* possa dare luogo a difficoltà applicative «in particolare quando l'illecito si verifica in alto mare: al contrario, può sorgere il dubbio che, in tali circostanze, residuino addirittura «zone franche» rispetto all'operatività del regolamento ⁽⁴⁶⁸⁾.

Dati i profili di assimilabilità della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi a fattispecie di responsabilità di altri settori riconosciuti da buona parte della dottrina ⁽⁴⁶⁹⁾, appare opportuno

⁽⁴⁶³⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 230 e ss.

⁽⁴⁶⁴⁾ L. 31 maggio 1995, n. 218 (Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato).

⁽⁴⁶⁵⁾ Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli istituti di classifica*, cit. 238, il quale precisa tuttavia che nel nostro ordinamento è concessa al danneggiato la scelta del criterio in quanto la disposizione in questione è completata dal seguente periodo: «Tuttavia il danneggiato può chiedere l'applicazione della legge dello Stato in cui si è verificato il fatto che ha causato il danno».

⁽⁴⁶⁶⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. La sentenza individua – senza specificare in base a quale criterio – le possibili legislazioni concorrenti in quelle del Regno Unito e dell'ordinamento federale tedesco. Sul punto cfr. le critiche di R. MISTRANGELO, *Responsabilità di un ente di classifica straniero nei confronti del terzo che abbia fatto affidamento sulla negligente e non veridica certificazione della classe di una nave rilasciata dall'ente stesso*, cit. 1053, secondo cui la legislazione alternativa, quanto meno sulla base del criterio del luogo del fatto illecito, sarebbe stata da individuarsi in quella indiana, atteso che il fatto generatore del danno, ossia la negligenza in sede di visita della nave e conseguente rilascio del certificato di classe, si era verificato a Kandla.

⁽⁴⁶⁷⁾ Reg. (CE) n. 864/2007 dell'11 luglio 2007 sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali («Roma II»), il quale trova applicazione per i fatti avvenuti a partire dall'11 gennaio 2009. Cfr. R. MISTRANGELO, *Responsabilità di un ente di classifica straniero nei confronti del terzo*, cit. 1052; M. LOPEZ DE GONZALO, *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli istituti di classifica*, cit. 238-239.

⁽⁴⁶⁸⁾ P. IVALDI, *Illeciti marittimi e diritto internazionale privato*, cit. 889.

⁽⁴⁶⁹⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, in *Dir. comm. int.* 1997, 651; M. TURCI, *La responsabilità delle società di classifica verso i terzi: il caso della Star of Alexandria*, in *Dir. Mar.* 1997, 1185; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 37; G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit. 362; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 434.

menzionare gli orientamenti sul Regolamento Roma II in relazione alla responsabilità da prospetto e alla responsabilità delle agenzie di rating ⁽⁴⁷⁰⁾.

Va osservato infine che il Regolamento prevede una soluzione non dissimile rispetto a quella prevista dal sopra richiamato art. 62, comma 1, della L. 218/1995 per le ipotesi di danno ambientale, fattispecie che ha visto in più occasioni convenuti gli enti di classificazione ⁽⁴⁷¹⁾.

10.3. Giurisdizione e immunità

La questione della giurisdizione sulle controversie riguardanti la responsabilità degli enti di classificazione è stata affrontata in più di un'occasione dalle corti italiane ⁽⁴⁷²⁾.

Si tratta per lo più di controversie di cui era parte RINA, con l'eccezione del più volte citato caso *Redwood*, in cui era stato convenuto davanti ai giudici italiani il *Lloyd's Register* ⁽⁴⁷³⁾.

In tale ultimo caso, mancando eccezioni relative alla giurisdizione del giudice italiano da parte dell'ente convenuto, questa fu affermata sulla base dell'art. 4 della L. 218/1995. Alcuni commentatori hanno osservato che avrebbe dovuto trovare applicazione il Regolamento CE n. 44/2001 ⁽⁴⁷⁴⁾, il quale tuttavia avrebbe condotto alla medesima soluzione, in quanto l'art. 24 del Regolamento

⁽⁴⁷⁰⁾ Ci si riferisce in particolare a Cass. sez. un. 8 aprile 2011 n. 8034, in *Banca borsa tit. cred.* 2011, 6, II, 698, che, pur riguardando una decisione in materia di giurisdizione, ha considerato il danno – nel caso di specie derivante da un prospetto falso che aveva indotto in affidamento i soggetti sollecitati all'investimento – come generato da un comportamento tenuto in Italia, luogo in cui il prospetto era stato diffuso, e non nel luogo in cui il prospetto era stato redatto. A fondamento della posizione assunta dalla corte, la sentenza richiama la cosiddetta *mosaibetrachtung*, ritenuta attuata dal Regolamento Roma II. Su tale richiamo, cfr. la nota di A. GARDELLA, *La frode Madoff non sfugge alla giurisdizione italiana: responsabilità transfrontaliera da prospetto ed interpretazione del PRIMA*, in *Banca borsa tit. cred.* 2011, 6, II, 706, 710, secondo il quale «la Corte, nelle vesti del regolatore sotto mentite spoglie di organo giurisdizionale, raggiunge il risultato di localizzare in Italia non solo il danno ma soprattutto il fatto generatore del danno, con l'implicito intento di proteggere l'integrità del mercato finanziario italiano e gli investitori ivi residenti». Rispetto alla legge applicabile alla responsabilità delle agenzie di rating, la regolazione da parte della legge del luogo dove i titoli oggetto di rating sono venduti, applicando l'art. 4, paragrafo 3, del Regolamento Roma II, è suggerita da M.V. BENEDETTELLI, *La responsabilità civile delle agenzie di rating tra conflitti di leggi e conflitti di giurisdizioni*, in *Analisi giur. ec.* 2011, II, 475, 487.

⁽⁴⁷¹⁾ Cfr. P. IVALDI, *Unione europea, tutela ambientale e diritto internazionale privato: l'art. 7 del regolamento Roma II*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2013, 861.

⁽⁴⁷²⁾ All'infuori dei casi in cui la questione è stata affrontata in relazione all'eccezione di immunità, su cui si veda *infra*, il problema della giurisdizione venne in rilievo nel già citato caso *Erika* (Cass. 17 ottobre 2002 n. 14769, in *Dir. trasp.* 2004, 833) e in Trib. Genova 7 febbraio 1996, in *Dir. mar.* 1998, 1156, con nota adesiva di A. GARDELLA, *Litispendenza internazionale, fori di giurisdizione esclusiva e competenze del RINA nella Convenzione di Bruxelles del 1968*, 1157. In entrambi i casi, seppur applicando normative diverse, i giudici italiani negarono la propria giurisdizione in controversie in cui l'ente di classificazione agiva per l'accertamento negativo della propria responsabilità. Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit., si espresse sulla giurisdizione del caso *Redwood*, in cui tuttavia non erano state sollevate eccezioni da parte dell'ente di classificazione.

⁽⁴⁷³⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit.

⁽⁴⁷⁴⁾ Reg. (CE) n. 44/2001 del 22 dicembre 2000 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (cosiddetto Regolamento Bruxelles I), in vigore al momento dell'insorgere della controversia, ma ad oggi abrogato dal Reg. (UE) n. 1215/2012 del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (cosiddetto Regolamento Bruxelles I-bis), applicabile alle controversie successive al 10 gennaio 2014.

attribuisce la giurisdizione al giudice dello Stato membro davanti al quale il convenuto è comparso senza eccepirne il difetto di giurisdizione ⁽⁴⁷⁵⁾.

L'applicabilità del Regolamento Bruxelles I ha assunto importanza centrale nel caso dell'*Al Salam Boccaccio 98*, dando luogo ad una pronuncia della Corte di giustizia di notevole rilievo ⁽⁴⁷⁶⁾.

Invero, il giudice europeo era destinatario di un quesito più articolato, riguardante il rapporto tra il suddetto Regolamento e il principio di diritto internazionale consuetudinario relativo all'immunità degli Stati dalla giurisdizione straniera ⁽⁴⁷⁷⁾.

La Corte ha impostato la questione scindendo l'applicabilità del Regolamento Bruxelles I alle controversie relative alla responsabilità degli enti di classificazione dalla questione riguardante la loro presunta immunità, offrendo, con riferimento ad entrambi i profili, spunti su cui vale la pena soffermarsi ⁽⁴⁷⁸⁾.

Per quanto attiene al primo aspetto, la Corte, pur ritenendo che l'accertamento degli elementi su cui fondare la decisione spettasse al giudice di merito, ha individuato i criteri sulla cui base valutare l'applicabilità del Regolamento Bruxelles I alle controversie attinenti alla responsabilità degli enti di classificazione, concludendo che «fatte salve le verifiche che spetta al giudice del rinvio effettuare,

⁽⁴⁷⁵⁾ Così R. MISTRANGELO, *Responsabilità di un ente di classifica straniero nei confronti del terzo*, cit. 1051, che evidenzia come la giurisdizione italiana si sarebbe potuta fondare sull'interpretazione data dalla giurisprudenza della Corte di giustizia all'art. 5 del Regolamento, considerando Genova il luogo dove è insorto il danno in capo al noleggiatore, in quanto ivi sarebbe avvenuta la diminuzione patrimoniale da questi patita. Pertanto, oltre alla giurisdizione delle corti inglesi, determinata dal criterio della regola del foro del convenuto di cui all'art. 2 del regolamento, sarebbe stata sussistente la giurisdizione del giudice italiano. *Contra* Trib. Roma 7 febbraio 2014, in *Danno e resp.* 2015, 836, 841, secondo cui – in materia di rating – quando ad essere lesa è la libertà di autodeterminarsi alla conclusione di un negozio giuridico (come ritenuto dal Tribunale di Genova nel caso *Redwood*) «il luogo di verifica del danno non può essere coincidente con quello ove si verificano le conseguenze patrimoniali», ma deve essere individuato nel «luogo ove si sia prodotta la lesione immediata e diretta del bene protetto», vale a dire nel «luogo ove in cui il contratto è stato concluso o, in altre parole, nel luogo ove i titoli sono stati acquistati per effetto di quell'informazione». Nello stesso senso cfr. Cass. sez. un. 22 maggio 2012 n. 8076, in *Danno e resp.* 2013, 177. Pertanto, secondo tale altra interpretazione l'applicazione del regolamento avrebbe condotto all'affermazione della giurisdizione del giudice italiano solamente laddove il *charterparty* fosse stato concluso in Italia.

⁽⁴⁷⁶⁾ C. giust. UE 7 maggio 2020 (C-641/18), cit.

⁽⁴⁷⁷⁾ Così il provvedimento del Tribunale di Genova del 28 settembre 2018: «Se gli art. 1, par. 1 e 2, par. 1 del regolamento (CE) n. 44/2001, siano da interpretarsi – anche alla luce dell'art. 47 della Carta dei Diritti Fondamentali dell'UE, dell'art. 6/1 della CEDU e del considerando n. 16 della Direttiva 2009/15/CE – nel senso di escludere che, in relazione a una controversia intentata per il risarcimento dei danni da morte e alla persona causati dal naufragio di un traghetto passeggeri e adducendo responsabilità per condotte colpose, un giudice di uno Stato membro possa negare la sussistenza della propria giurisdizione riconoscendo l'immunità giurisdizionale in favore di enti e persone giuridiche private esercenti attività di classificazione e/o di certificazione, aventi sede in tale Stato membro, e con riferimento all'esercizio di tale attività di classificazione e/o di certificazione per conto di uno Stato extracomunitario».

⁽⁴⁷⁸⁾ Cfr. i rilievi critici di M. FERRARA, *Il caso LG e altri c. Rina s.p.a. e Ente Registro Italiano Navale e la rilevanza del diritto consuetudinario: quale equilibrio tra competenze della Corte di giustizia e del giudice nazionale*, in *Eurojus* 2020 (<http://rivista.eurojus.it>), 282, 283, secondo cui la Corte di giustizia ha redatto «un dispositivo che, così come l'intero impianto motivazionale della sentenza, non rispecchia la questione pregiudiziale formulata dal giudice del rinvio». Appaiono aderire all'impostazione data alla questione dalla Corte di giustizia, sostenendo la priorità dell'accertamento relativo alla giurisdizione rispetto all'immunità, M. LA MANNA, *Vecchi quesiti e nuove conferme: l'ambito di applicazione del reg. 44/2001 e i confini dell'immunità sovrana secondo la Corte di giustizia del caso «Rina»*, in *Resp. civ. e previdenza* 2020, 1482, 1496 e C. FOSSATI, *Ambito di applicazione materiale del Regolamento 44/2001 e immunità degli stati alla luce della sentenza della Corte di giustizia relativa al caso RINA*, in *Cuad. de Derecho Transnacional* 2021, 856, 860.

le operazioni di classificazione e di certificazione, come quelle realizzate sulla nave Al Salam Boccaccio '98 dalle società Rina, su delega e per conto della Repubblica di Panama, non possono essere considerate compiute nell'esercizio di prerogative dei pubblici poteri ai sensi del diritto dell'Unione, cosicché un'azione di risarcimento danni avente ad oggetto dette operazioni rientra nella nozione di «materia civile e commerciale», ai sensi dell'art. 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 e ricade nell'ambito di applicazione del regolamento stesso»⁽⁴⁷⁹⁾.

In applicazione di principi consolidati nella giurisprudenza della Corte di giustizia⁽⁴⁸⁰⁾, la questione fu ricondotta all'accertamento di se le operazioni svolte dai registri costituiscano o meno esercizio di prerogative di pubblici poteri, ossia i cosiddetti *acta iure imperii*, esclusi dal regolamento e contrapposti agli *acta iure gestions* cui esso si applica⁽⁴⁸¹⁾. Risulterebbe invece irrilevante la determinazione della natura pubblica o privata dell'ente di classificazione⁽⁴⁸²⁾.

Per quanto attiene alla natura delle attività, appaiono decisive le considerazioni relative al fatto che le operazioni dei registri, tanto con riferimento alle attività statutarie che a quelle di classificazione, sono eseguite – come si è visto – sulla base di un contratto tra la società di classificazione e l'armatore e dietro il pagamento di un corrispettivo da parte del secondo in favore del primo⁽⁴⁸³⁾.

Alla luce della pronuncia della Corte di giustizia, si può concludere che la responsabilità degli enti di classificazione verso terzi può essere fatta valere davanti ai giudici individuati anzitutto in base alle regole sulla giurisdizione del Regolamento Bruxelles I-bis. Pertanto – al di là delle ipotesi in cui l'ente convenuto compaia senza eccepire l'eventuale difetto di giurisdizione del giudice adito dalla controparte⁽⁴⁸⁴⁾ – la giurisdizione potrà essere individuata sulla base della regola del foro del convenuto

⁽⁴⁷⁹⁾ C. giust. UE 7 maggio 2020 (C-641/2018), cit. 681. Alcuni commentatori si sono espressi in modo critico sull'approccio adottato dalla Corte definendo la sentenza «pilatesca» (P. De PASQUALE, *La sentenza della Corte di giustizia nel caso RINA: ancora sull'immunità degli Stati dalla giurisdizione civile*, in *Diritto dell'Unione europea*, Osservatorio europeo 28 maggio 2020 (<http://www.diritto.unioneuropea.eu>), 6). Cfr. M. FERRARA, *Il caso LG e altri c. Rina s.p.a. e Ente Registro Italiano Navale e la rilevazione del diritto consuetudinario*, cit. 283, secondo cui la motivazione della Corte si rivela «a tratti incerta e contraddittoria [...] da un lato afferma che l'azione di risarcimento danni proposta rientra nel campo di applicazione del diritto dell'Unione Europea (in particolare, come si vedrà, del regolamento n. 44/2001 del 22 dicembre 2000), ma dall'altro finisce per lasciare la questione aperta, facendo salva l'eventualità che il giudice del rinvio compia ulteriori verifiche».

⁽⁴⁸⁰⁾ C. giust. UE 7 maggio 2020 (C-641/2018), cit. 678. Si veda in particolare la giurisprudenza citata nei paragrafi da 32 a 35, nonché quella richiamata da C. FOSSATI, *Ambito di applicazione materiale del Regolamento 44/2001 e immunità degli stati alla luce della sentenza della Corte di giustizia relativa al caso RINA*, cit. 864 (note 38 e 39).

⁽⁴⁸¹⁾ C. giust. UE 7 maggio 2020 (C-641/2018), cit. 678. In particolare, si veda il paragrafo 33. Sul punto, l'attualmente vigente Regolamento Bruxelles I-bis è esplicito, prevedendo che all'art. 1 che «esso non si estende, in particolare, alla materia fiscale, doganale e amministrativa né alla responsabilità dello Stato per atti o omissioni nell'esercizio di pubblici poteri (*acta iure imperii*)».

⁽⁴⁸²⁾ Per l'irrilevanza della natura degli enti di classificazione ai fini della determinazione di una responsabilità in capo a questi ultimi, cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 7; M. GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, II, Milano, 1990.

⁽⁴⁸³⁾ Sul punto, cfr. A. SPAGNOLO, *Società private delegate di pubbliche funzioni e immunità statale: tendenze e problemi*, in *Questione giustizia* 28 dicembre 2015, accessibile su www.questionegiustizia.it (ultimo accesso 3 gennaio 2021). Esprime perplessità sul fatto che gli enti di classificazione si sottraggano a logiche imprenditoriali, in quanto agirebbero «for the collective welfare» come sostenuto dalla *House of Lords* in *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 316 (su cui si veda *infra*), M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 660. Ritengono invece che le attività degli enti di classificazione siano da ricondurre nell'ambito dell'esercizio di pubblici poteri S. CARREA, *Il carattere pubblicistico delle attività di attestazione e certificazione tra libertà di stabilimento e regime delle immunità*, in *Dir. mar.* 2017, 94, 98; C. INGRATOCCI, *Natura delle attività svolte dal Rina Service S.p.a. e diritto di accesso*, cit. 680.

⁽⁴⁸⁴⁾ Art. 26 del Reg. (UE) n. 1215/2012.

(⁴⁸⁵) o sulla base del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire, individuata per la materia degli illeciti civili dolosi o colposi (⁴⁸⁶).

La responsabilità dei registri di classificazione può anche venire in rilievo con riferimento ai danni derivanti da inquinamento marino, regolate da apposite convenzioni internazionali che dettano, tra le altre cose, norme in materia di giurisdizione (⁴⁸⁷).

Un'applicazione della disposizione contenuta all'interno dell'art. IX della Convenzione CLC è stata operata dalle Sezioni unite della Cassazione nel caso *Erika* (⁴⁸⁸). In quell'occasione, la Cassazione ritenne che l'art. IX della Convenzione CLC si potesse applicare anche alle controversie sulla responsabilità degli enti di classificazione per danni da inquinamento da idrocarburi e non solo, quindi, alla responsabilità del proprietario (⁴⁸⁹). Poiché l'art. IX della Convenzione CLC, per casi di danni dovuti ad inquinamento e di misure preventive per evitare tali danni, attribuisce la giurisdizione al giudice dello stato o degli stati nel cui territorio, ivi compreso il mare territoriale, il danno si è verificato o le misure preventive sono state prese, fu negata la giurisdizione del giudice italiano, in favore di quello francese.

Secondo la Corte, «configurare, come la norma fa, una competenza esclusiva ed assumere a criterio di collegamento di tale competenza il luogo in cui il danno si è verificato risponde ad un'esigenza di sana amministrazione della giustizia, che trascende l'aspetto della responsabilità del proprietario della nave e dei suoi assicuratori e quella sostitutiva o integrativa del fondo» (⁴⁹⁰).

A conclusioni simili, seppur con motivazioni differenti (non vigendo negli Stati Uniti, infatti, la Convenzione CLC), giunse la Corte del *Southern District of New York* nel caso *Prestige* (⁴⁹¹). Nella propria decisione, la Corte – sul presupposto di dover riconoscere le norme sulla giurisdizione dettate da una Convenzione adottata da uno stato che fosse parte del giudizio (⁴⁹²) – concluse che il Regno di Spagna «*as a signatory to the CLC, is bound by the CLC's provisions and, therefore, must pursue its claims under that Convention in its own courts, or those of another injured contracting state*» (⁴⁹³).

Tale soluzione venne comunque respinta in appello e la questione fu rimessa dinanzi alla medesima Corte distrettuale per individuare se essa avesse giurisdizione in base alle norme federali statunitensi. Reinvestita della questione, la Corte distrettuale affermò la propria giurisdizione in base alle disposizioni del Titolo 28 dell'U.S. Code, sezioni 1332 e 1333 (⁴⁹⁴).

Per quanto attiene invece all'eccezione di immunità degli enti di classificazione, importanti soluzioni sono state adottate sul piano giurisprudenziale sia a livello europeo che nazionale con riferimento al caso dell'*Al Salam Boccaccio '98*.

La sopra citata sentenza della Corte di giustizia ha infatti ritenuto che anche l'immunità giurisdizionale degli stati, principio di diritto internazionale consuetudinario, sia riconosciuta solamente nei casi in cui la controversia coinvolga atti di sovranità *iure imperii*, escludendo quindi che il principio osti all'applicazione del Regolamento Bruxelles I (⁴⁹⁵).

(⁴⁸⁵) Art. 4 del Reg. (UE) n. 1215/2012.

(⁴⁸⁶) Art. 7, paragrafo 1, lettera b, numero 3 del Reg. (UE) n. 1215/2012.

(⁴⁸⁷) Sull'argomento cfr. E. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, cit.

(⁴⁸⁸) Cass. sez. un. 17 ottobre 2002 n. 14769, cit.

(⁴⁸⁹) Cass. sez. un. 17 ottobre 2002 n. 14769, cit.

(⁴⁹⁰) Cass. sez. un. 17 ottobre 2002 n. 14769, cit.

(⁴⁹¹) *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008). Sul merito del caso, si veda *infra* paragrafo § 12.

(⁴⁹²) Presupposto che venne considerato erroneo in sede di appello (*Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 334 F. App'x 383 (2d Cir. 2009), 385).

(⁴⁹³) *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008), 461.

(⁴⁹⁴) *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 729 F. Supp. 2d 635 (S.D.N.Y. 2010).

(⁴⁹⁵) C. giust. UE 7 maggio 2020 (C-641/2018), cit. 682.

La stessa posizione è stata adottata dalla Cassazione, la quale ha ritenuto che le attività degli enti di classificazione, seppur in senso lato partecipi di una funzione accertativa pubblica, non potessero «considerarsi espressione di esercizio di prerogative sovrane dello Stato delegante» ⁽⁴⁹⁶⁾.

La sentenza in questione ha riformato la sentenza d'appello, confermativa della sentenza di primo grado ⁽⁴⁹⁷⁾ con cui – secondo la Corte – era stata riconosciuta l'immunità dell'ente di classificazione «sull'immotivato presupposto che, ai fini dell'immunità, debba aversi riguardo “soltanto alla funzione svolta”» ⁽⁴⁹⁸⁾.

Le decisioni sopra riportate, attuando un'interpretazione che è apparsa destinata a dispiegare i suoi effetti all'infuori della specifica materia della responsabilità degli enti di classificazione, contribuendo così all'evoluzione del diritto internazionale ⁽⁴⁹⁹⁾, hanno offerto una risposta nell'ambito dell'ordinamento italiano ed europeo al problema dell'immunità degli enti di classificazione, consentendo di concludere che allo stato attuale questi non beneficiano dell'immunità dalla giurisdizione di uno stato diverso dallo stato di bandiera della nave dietro la cui delega agiscono ⁽⁵⁰⁰⁾.

⁽⁴⁹⁶⁾ Cass. sez. un. 10 dicembre 2020 n. 28180, cit. 739.

⁽⁴⁹⁷⁾ Trib. Genova 8 marzo 2012, cit.

⁽⁴⁹⁸⁾ Cass. sez. un. 10 dicembre 2020 n. 28180, cit. 735.

⁽⁴⁹⁹⁾ M. FERRI, *Attività di certificazione delle navi svolte da società private su delega di Stati*, cit. 794; A. SPAGNOLO, *A European Way to Approach (and Limit) the Law on State Immunity?*, in *European papers* 2020, 645, 660.

⁽⁵⁰⁰⁾ Per quanto attiene agli altri ordinamenti, in Francia, l'immunità in favore di un ente di classificazione era stata negata nel caso *Erika* da Trib. Parigi 16 gennaio 2008, in *Dir. mar.* 2008, 247 sul presupposto che «*l'activité des sociétés de classification est d'ordre privé, réalisée à la demande du propriétaire, en exécution d'un contrat conclu avec lui*». In appello, al contrario le attività dell'ente di classificazione furono considerate «*prérogative de puissance publique*», fatto che avrebbe comportato il beneficio dell'immunità in capo all'ente, ma questa fu esclusa in considerazione di determinate azioni con cui l'ente avrebbe rinunciato all'immunità. La soluzione fu confermata da Cass. crim. fr. 25 settembre 2012, in *Dir. mar.* 2012, 1269, con nota di L. SCHIANO DI PEPE, *Brevi note (di diritto del mare) in tema di immunità delle società di classificazione al margine della pronuncia della Corte di Cassazione francese nel caso Erika*, 1281. Cfr. A. LA MATTINA, *Judicial Developments in the Erika Case*, cit. 653. Negli Stati Uniti, l'eccezione fu sollevata nel caso *Sundancer* e trovò accoglimento in *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping (The Sundancer)*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992). In appello, tuttavia, l'immunità fu considerata operare solamente con riferimento alle attività statutarie e non anche alla classificazione (*Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping (The Sundancer)*, 7 F.3d 1077 (2nd Cir. 1994)).

Capitolo IV

La responsabilità degli enti di classificazione verso terzi negli ordinamenti stranieri

11. Regno Unito

11.1. Quadro normativo e casistica

Negli ordinamenti di *common law*, la configurabilità della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi è stata affrontata e valutata nell'ambito della *tort law*, categoria dove confluiscono diverse fattispecie tipiche di illecito, alimentata dalle decisioni delle Corti ⁽⁵⁰¹⁾. Rientra fra queste fattispecie il *tort of negligence*, considerato relativamente recente ⁽⁵⁰²⁾ e dotato di una certa ampiezza in quanto non protegge un particolare tipo di interessi, non regola una particolare tipologia di condotte o situazioni e non ha una funzione limitata e specifica ⁽⁵⁰³⁾.

Infatti, il *tort of negligence* si fonda sulla violazione di un *duty of care* ⁽⁵⁰⁴⁾, il cui contenuto non ha una precisa definizione sempre applicabile, ma viene valutato in base alle circostanze del caso ⁽⁵⁰⁵⁾. Ad ogni modo, si ritiene che «*A duty, in negligence cases, may be defined as an obligation [...] to conform to a particular standard of conduct toward another*» ⁽⁵⁰⁶⁾.

Ciò significa che, nell'ordinamento inglese, affermare la responsabilità degli enti di classificazione verso terzi sulla base del *tort of negligence* richiede che sia giudicato sussistente in capo all'ente un *duty of care* nei confronti del terzo di volta in volta danneggiato e che questo deve aver sofferto il danno come conseguenza della violazione di tale dovere.

La configurabilità in capo agli enti di classificazione di un *duty of care* è stata tuttavia negata dalle Corti inglesi sia nei confronti dell'acquirente di nave rivelatasi – contrariamente alle attestazioni dell'ente – in cattivo stato di manutenzione, sia nei confronti dei proprietari del carico andato perduto in occasione del sinistro occorso alla nave classificata e ispezionata dalla società di classificazione pochi giorni prima del naufragio.

Con riferimento alla posizione dell'acquirente della nave, la sentenza di riferimento è stata resa dalla *Commercial Court* della *Queen's Bench Division* nel giudizio relativo al caso *The Morning Watch* ⁽⁵⁰⁷⁾:

I proprietari dello yacht a motore *Morning Watch* nel 1984 fecero eseguire al Loyd's Register una *special survey* dello yacht prima di mettere quest'ultimo sul mercato per venderlo. Lo yacht fu successivamente acquistato da *Mariola Marine Corp.* senza che a nessuno dei suoi dipendenti o rappresentanti fosse mostrato il

⁽⁵⁰¹⁾ Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 711.

⁽⁵⁰²⁾ Il *leading case* in materia è da più parti individuato in *Donoghue v. Stevenson*, [1932] AC 562.

⁽⁵⁰³⁾ A. KRAMER, *Proximity as principles: Directness community norms and the tort of negligence*, (2003) 11 *Tort Law Rev.* 70, 73.

⁽⁵⁰⁴⁾ M. RICCOMAGNO, *Responsabilità delle società di classifica: la sentenza della Corte di Appello di Genova 18 luglio 2014*, in *Dir. mar.* 2016, 126, 130.

⁽⁵⁰⁵⁾ *Donoghue v. Stevenson*, [1932] AC 562, 580. C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective*, cit. 165.

⁽⁵⁰⁶⁾ W.L. PROSSER-W.P. KEATON et al., *Torts*, St. Paul Minn., 1984, 356.

⁽⁵⁰⁷⁾ *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 *Lloyd's Rep.* 547 (Q.B. Comm.).

certificato rilasciato in seguito all'ispezione. Durante i lavori di adattamento ordinati dai nuovi proprietari, emersero dei difetti non rilevati dall'ente di classificazione. L'acquirente agì dunque contro l'ente di classificazione ritenendolo responsabile di una *economic loss* dovuta alla negligenza dell'ispezione eseguita dal perito dell'ente.

Per quanto attiene ai proprietari del carico, la *House of Lords* ha negato che questi potessero essere destinatari di un *duty of care* in capo all'ente di classificazione nel già citato caso *Nicholas H* ⁽⁵⁰⁸⁾:

La nave *Nicholas H* trasportava un carico di zinco e piombo dal Cile destinato ai porti europei quando, nel corso del viaggio, furono rilevate delle fessure nello scafo costringendo la nave ad una deviazione a San Juan (Porto Rico). Ivi, gli armatori della nave sottoposero la stessa ad un'ispezione da parte dell'ente di classificazione, il quale rilevò la necessità di eseguire riparazioni per il ripristino definitivo dell'integrità dello scafo. Tali riparazioni avrebbero richiesto la messa in secco della nave e la scaricazione della merce a bordo. Pertanto, gli armatori della *Nicholas H* eseguirono delle riparazioni temporanee nel porto di San Juan. Il 2 marzo del 1986, il perito dell'ente di classificazione Nippon Kaiji Kyokai (NKK) tornò sulle sue precedenti raccomandazioni, consentendo alla nave di mantenere la classe per il viaggio previsto, a condizione che le riparazioni temporanee fossero più approfonditamente esaminate e sottoposte ad approvazione di un perito alla prima occasione utile successiva alla scaricazione della merce, non oltre il mese di maggio dello stesso anno. La nave salpò il giorno stesso, ma presto le saldature eseguite con le riparazioni temporanee si rivelarono insufficienti e la nave affondò. I proprietari del carico agirono contro l'armatore, il *charterer* e l'ente di classificazione. L'azione contro il *charterer* fu abbandonata e quella contro l'armatore risolta con il pagamento di un importo di 500.000 dollari circa, secondo il regime di limitazione applicabile (Convenzione di Bruxelles del 1957). Venne portata avanti l'azione nei confronti dell'ente di classificazione N.K.K. per la differenza tra la pretesa originaria dei proprietari del carico e gli importi ricevuti, stimata in euro 5,7 milioni di dollari. Secondo gli interessati al carico attori, la negligenza dell'ente di classificazione aveva cagionato loro un *physical damage* di cui l'ente era responsabile. La domanda fu accolta in primo grado, ma in appello la sentenza fu riformata in favore dell'ente di classificazione. La sentenza d'appello venne impugnata davanti alla *House of Lords*.

Mentre nel caso *Morning Watch* venne accertata (escludendola) una *economic loss* ⁽⁵⁰⁹⁾, nel caso *Nicholas H*, gli attori lamentavano un *physical damage* ⁽⁵¹⁰⁾.

11.2. Le decisioni

a) La *Commercial Court* nel caso *Morning Watch*

La *Commercial Court* nel caso *Morning Watch* individuò i presupposti affinché potesse essere considerato sussistente in capo all'ente di classificazione un *duty of care* nei confronti dell'acquirente

⁽⁵⁰⁸⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299. La sentenza della *House of Lords* confermò la sentenza resa dalla *Court of Appeal* in *Marc Rich v. Bishop Rock Marine*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 492, la quale aveva a sua volta riformato la sentenza *Marc Rich v. Bishop Rock Marine*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 481 della *Commercial Court*.

⁽⁵⁰⁹⁾ *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 547, 555.

⁽⁵¹⁰⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 481, 485.

dello yacht, danneggiato da *negligent misstatement*, in tre requisiti: 1) la *foreseeability of reliance*, in virtù della quale il danneggiante avrebbe dovuto ragionevolmente prevedere che il danneggiato avrebbe fatto affidamento sulla sua informazione; 2) la *proximity* tra danneggiato e danneggiante; 3) il fatto che risulti *just and reasonable* imporre il *duty of care* in capo al danneggiante ⁽⁵¹¹⁾.

Nel merito, fu giudicato sussistente il primo requisito, ossia la *foreseeability*, ma le domande del danneggiato furono respinte all'atto di verifica del contatto di quest'ultimo con il danneggiato per la ritenuta assenza di *proximity* ⁽⁵¹²⁾. Pertanto, non venne indagato oltre se fosse *just and reasonable* imporre il *duty of care* a carico dell'ente convenuto ⁽⁵¹³⁾.

b) Le decisioni sul caso *Nicholas H*:

La sentenza della *Commercial Court*

La sentenza della *Commercial Court* sul caso *Nicholas H* ammise l'esistenza di un *duty of care* in capo all'ente di classificazione nei confronti dell'interessato al carico.

Anche in questo caso, per accertare la sussistenza in capo all'ente di classificazione di un *duty of care* vennero messi in rilievo gli elementi della *foreseeability*, della *proximity* e il giudizio su se fosse *fair, just and reasonable* porre un *duty of care* in capo al convenuto.

Sebbene la necessità di un accertamento relativo al secondo requisito, fosse stata messa in discussione sul presupposto che la controversia riguardasse una *physical loss*, la Corte rifiutò la tesi di parte attrice secondo cui la *proximity* rilevasse solamente nei casi di *economic loss* ⁽⁵¹⁴⁾.

Nel caso di specie, la *proximity* fu riscontrata sulla base del fatto che, se il perito non avesse modificato le proprie raccomandazioni, la nave difficilmente avrebbe ripreso il viaggio e che quindi con il suo secondo intervento il perito avesse esercitato un'influenza sull'armatore molto simile al controllo ⁽⁵¹⁵⁾.

La *Commercial Court* non rilevò elementi di ostacolo a considerare *fair, just and reasonable* imporre un *duty of care* in capo all'ente di classificazione convenuto ⁽⁵¹⁶⁾.

Inoltre, venne rigettata l'eccezione dell'ente secondo cui, in forza della – già più volte citata – sentenza *Muncaster Castle*, l'azione nei confronti dell'ente di classificazione sarebbe stata impedita dalla natura di *non-delegable duty* degli obblighi relativi alla navigabilità della nave in capo al vettore ⁽⁵¹⁷⁾.

La sentenza della *Court of Appeal*

⁽⁵¹¹⁾ *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 547, 556.

⁽⁵¹²⁾ *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 547, 560.

⁽⁵¹³⁾ *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 547, 563. Mr Justice Phillips, motivando sulla *proximity*, ritenne che «*The foreseeability that lack of care may result in harm, while enough to give rise to a duty of care when the harm foreseen is physical damage, will not of itself give rise to a duty of care where the harm foreseen is limited to economic loss*». Tale affermazione sembrerebbe lasciar intendere che solamente nei casi di *economic loss*, oltre alla *foreseeability* fosse necessaria la *proximity*. Sul punto si veda tuttavia *infra*.

⁽⁵¹⁴⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 481, 498. Per Mr. Justice Hirst la sentenza *Morning Watch* «*intended to do no more than to point to a general contrast between the two classes of case, and not to lay down a general rule in relation to any physical damage claim by a cargo owner against a classification society, whatever the circumstances*».

⁽⁵¹⁵⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 481, 499-500.

⁽⁵¹⁶⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 481, 500.

⁽⁵¹⁷⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 481, 497.

La *Court of Appeal* riformò la sentenza di primo grado, ribaltandone l'esito e, sulla base dei medesimi requisiti indagati dalla *Commercial Court*, venne negata l'esistenza di un *duty of care* in capo all'ente di classificazione ⁽⁵¹⁸⁾.

Non controversa la *foreseeability*, con particolare riferimento alla *proximity*, questa venne esclusa giudicando che l'ente di classificazione non avesse alcun contatto con il carico della nave in quanto fosse esclusivamente sotto la sfera di controllo dell'armatore e sulla base del fatto che gli interessati al carico non fossero neanche consapevoli che l'ente di classificazione aveva svolto delle ispezioni sulla nave ⁽⁵¹⁹⁾.

L'argomento principale con cui, tuttavia, venne esclusa la responsabilità degli enti di classificazione fu l'esistenza di un *non-delegable duty of seaworthiness* in capo al vettore, in base al contratto di trasporto cui erano applicabili le Regole dell'Aia-Visby. Secondo il giudizio di Lord Seville, stante il suddetto obbligo del vettore nei confronti degli interessati al carico, impone agli enti di classificazione un *duty of care* «*would add an identical or virtually identical duty owed by the classification society to that owed by the shipowner, but without any of these balancing factors, which are internationally recognized and accepted*» ⁽⁵²⁰⁾.

Per tali ragioni non venne considerate *fair, reasonable and just* porre in capo all'ente di classificazione un *duty of care*.

La sentenza della *House of Lords*

La *House of Lord* confermò l'esito del giudizio d'appello, escludendo la responsabilità dell'ente di classificazione.

La decisione non fu unanime, ma la maggior parte dei componenti della Corte aderì alla posizione espressa da Lord Steyn il quale ribadì che la tipologia di danno oggetto della controversia richiedeva l'accertamento dell'esistenza di un *duty of care* sulla base degli elementi della *foreseeability* e della *proximity* nonché delle considerazioni relative a *fairness, justice and reasonableness* ⁽⁵²¹⁾.

Rispetto alla sentenza d'appello, la motivazione redatta da Lord Steyn mostra una certa esitazione nel giudizio relativo alla *proximity*: «*I am willing to assume (without deciding) that there was a sufficient degree of proximity in this case to fulfil that requirement for the existence of a duty of care*» ⁽⁵²²⁾.

Le ragioni principali della decisione furono individuate piuttosto in considerazioni di *policy* sulla cui base vennero escluse la *fairness, justice and reasonableness* dell'imposizione del *duty of care* sull'ente di classificazione.

Un primo ordine di considerazioni riguardò i possibili effetti del riconoscimento di una responsabilità dei registri verso gli interessati al carico, individuati in un turbamento degli equilibri dettati fondamentalmente dalle disposizioni di diritto uniforme che prevedono forme di limitazione della responsabilità o del debito ⁽⁵²³⁾. Ulteriori effetti negativi di una sentenza in favore degli interessati al carico vennero ricondotti alla natura delle società di classificazione. Poiché queste vennero considerate *independent and non-profit entities* che agiscono per la sicurezza collettiva, l'affermazione di una loro responsabilità civile fu valutata come un fatto in grado di pregiudicare tale ruolo ⁽⁵²⁴⁾. Infine,

⁽⁵¹⁸⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 492.

⁽⁵¹⁹⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 498.

⁽⁵²⁰⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 496.

⁽⁵²¹⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 312-313.

⁽⁵²²⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 316.

⁽⁵²³⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 315.

⁽⁵²⁴⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 316.

venne rappresentato un aggravamento della complessità della gestione dei *cargo claims* dato anche dall'ipotizzabile intervento delle assicurazioni degli enti ⁽⁵²⁵⁾.

11.3. Considerazioni e spunti sulle soluzioni adottate nell'ordinamento del Regno Unito

La decisione del caso *Nicolas H* della *House of Lords* costituisce senz'altro il *leading case* in materia di responsabilità degli enti di classificazione verso terzi nel Regno Unito. La decisione rappresenta una barriera piuttosto solida cui vanno incontro eventuali tentativi di ottenere risarcimenti dai registri nell'ordinamento inglese, quanto meno in relazione ai danni alla merce trasportata sulle navi ⁽⁵²⁶⁾.

L'esclusione di un *duty of care* verso gli interessati al carico anche nelle particolari circostanze del caso concreto alla base della decisione (merce a bordo della nave nel momento dell'ispezione; condotte negligenti poste in essere durante una *occasional survey*; vicinanza temporale tra la visita del perito e l'affondamento della nave) non appare lasciare spazio ad una casistica in cui vi possano essere elementi di *proximity* più marcati e tali da giustificare una deviazione dai principi della sentenza della *House of Lords*.

La decisione, peraltro, si è visto non nascondere di fondarsi, più che su valutazioni dell'elemento della *proximity*, su ragioni di *policy* ⁽⁵²⁷⁾.

Come da più parti rilevato, tali ragioni non dovrebbero assumere rilievo nel nostro ordinamento per fondare una decisione su una controversia come quella in esame, ma semmai potrebbero essere prese in considerazione dal legislatore laddove dovesse intervenire sulla materia ⁽⁵²⁸⁾.

La dottrina ha comunque espresso perplessità anche rispetto ai contenuti delle considerazioni di *policy* della sentenza *Nicolas H* ⁽⁵²⁹⁾.

⁽⁵²⁵⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 316.

⁽⁵²⁶⁾ Su un caso di responsabilità degli enti di classificazione per danni riconducibili a *personal injury*, si veda *infra*.

⁽⁵²⁷⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 316.

⁽⁵²⁸⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 29; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 716; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 660; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 441. Cfr. le considerazioni di J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, cit. 219-220. Così P. BONASSIES, in *DMF*, 1995, p. 755 nel commento alla sentenza della House of Lords nel caso *Nicolas H*: «*le juge francais, à l'inverse du juge anglais, ne peut pas faire un tri parmi les victimes d'une faute. Il ne peut pas se demander si l'on est ou non tenu d'une obligation de soin envers telle ou telle personne*».

⁽⁵²⁹⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 31, con riferimento alla canalizzazione della responsabilità nei confronti di altro soggetto per escludere la responsabilità degli enti di classificazione (argomento su cui si rinvia al precedente paragrafo § 9); M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 660, rispetto ai potenziali effetti negativi del riconoscimento della responsabilità degli enti di classificazione sul loro funzionamento; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 122. Al riguardo sembra opportuno anche tenere conto della motivazione della *dissenting opinion* redatta da Lord Lloyd (*Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299, 302). Con riferimento agli effetti del riconoscimento della responsabilità in capo agli enti di classificazione sui costi assicurativi, cfr. H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 34, il quale evidenzia che gli enti già provvedono ad assicurare i rischi di azioni

Se la soluzione data al caso *Nicholas H* offre quindi pochi spunti utili nel nostro sistema di diritto civile, appare opportuno comunque soffermarsi brevemente sulla portata della sentenza nell'ambito del *common law* inglese, dove ha trovato discreta applicazione ⁽⁵³⁰⁾.

Per quanto attiene all'individuazione degli elementi su cui valutare l'esistenza del *duty of care* – aspetto per altro su cui le tre sentenze del caso *Nicholas H* appaiono conformi, cambiando piuttosto il rilievo assegnato ai singoli elementi, nonché il giudizio della loro sussistenza nel merito – la dottrina inglese si è espressa per la correttezza dell'approccio adottato dalle corti ⁽⁵³¹⁾. Qualche riserva è stata espressa sull'esclusione dell'affidamento degli interessati al carico rispetto alle attestazioni degli enti di classificazione, elemento comunque non decisivo ai fini della decisione ⁽⁵³²⁾.

Quanto alla possibilità per il terzo di invocare la responsabilità delle società di classificazione in seguito alle decisioni di cui al paragrafo precedente, è stato ipotizzato che le ragioni di *policy* possano costituire, in particolare, un ostacolo per le azioni promosse da quei terzi che agiscono per il risarcimento di danni che (come nel caso *Nicholas H*), seppur da questi considerati riconducibili agli enti, rientrano comunque in regimi che prevedono forme di limitazione della responsabilità o del debito stabilite dalla legge ⁽⁵³³⁾. Se le ragioni per cui non si può imporre ad un registro di classificazione un *duty of care* risiedono nel fatto che ciò turberebbe gli equilibri raggiunti nel settore attraverso tali regimi di limitazione, allora, laddove vi sono dei limiti, vi sarebbero le stesse ragioni di *policy*.

Tuttavia, la stessa dottrina individua nei danni all'integrità personale dei passeggeri e dell'equipaggio un'area dove, nonostante le limitazioni di responsabilità previste dalla normativa, sarebbe possibile considerare *fair, reasonable and just* attribuire all'ente di classificazione un *duty of care* verso tali soggetti ⁽⁵³⁴⁾.

In tale prospettiva, non appare privo di rilievo il fatto che attualmente (e non al tempo in cui è stato deciso il caso *Nicholas H*) la Convenzione SOLAS preveda come requisito statutario che le navi siano «*designed, constructed and maintained in compliance with the structural, mechanical and electrical requirements of a recognised classification society*» ⁽⁵³⁵⁾. È stato osservato che in funzione di tale intervento normativo «*the future of classification societies makes practically inevitable the expansion of liability to third parties*» ⁽⁵³⁶⁾.

Diverso è il caso in cui a invocare la responsabilità del registro sia un proprietario o altro soggetto che lamenta una *negligent misstatement*. In questi casi, da una parte, non vi è quella turbativa degli equilibri costruiti sui sistemi di limitazione della responsabilità e conseguenti assicurazioni,

civili contro di loro. Sulle coperture in uso nel mercato italiano, cfr. C. CAMPANA, *L'assicurazione della responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in atti del convegno di Acireale del 27-31 agosto 2001 *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti*, Messina, 2002, 377, 386.

⁽⁵³⁰⁾ Cfr. C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective*, cit. 188, e la giurisprudenza ivi citata alla nota 284.

⁽⁵³¹⁾ Così C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective*, cit. 181: «*it appears that the Nicholas H court applied the appropriate elements to determine that a duty of care did not exist*».

⁽⁵³²⁾ C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective*, cit. 185.

⁽⁵³³⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 125, il quale ritiene tuttavia che la portata della sentenza debba essere circoscritta alle ipotesi di *indirect economic loss* e precisa che comunque il giudizio su *fairness justice and reasonableness*.

⁽⁵³⁴⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 136, il quale evidenzia anche la difficoltà per i passeggeri di provare la *proximity*. Nello stesso senso, J. DE BRUYNE, *Tort Law and the Regulation of Classification Societies*, cit. 440. Entrambi gli autori sembrano basare l'assunto sulla sentenza della *Court of Appeal* nel caso *Perrett v. Collins*, [1998] 2 Lloyd's Rep. 255.

⁽⁵³⁵⁾ Regola 3-1, Parte A, Cap. II-1 Convenzione SOLAS. Sulla disposizione, cfr. L. SCHIANO DI PEPE, *Brevi note (di diritto del mare) in tema di immunità delle società di classificazione al margine della pronuncia della Corte di Cassazione francese nel caso Erika*, cit. 1286.

⁽⁵³⁶⁾ C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective*, cit. 188.

dall'altra, tuttavia, con il caso *Morning Watch* si è vista la portata contenitiva del requisito della *proximity*, che richiede una *special relationship equivalent to contract* ⁽⁵³⁷⁾. Tale elemento può in astratto ricorrere nel caso di acquisto della nave, ma il suo verificarsi in concreto è tutt'altro che scontato e non appare di facile dimostrazione.

12. Stati Uniti

12.1. Quadro normativo e casistica

Si ritiene che negli Stati Uniti, il problema della configurabilità di una responsabilità degli enti di classificazione sia stato affrontato in modo non chiaro né uniforme ⁽⁵³⁸⁾.

La responsabilità verso terzi può essere ricondotta al *tort of negligence* o all'autonoma categoria del *tort of negligent misrepresentation*, riguardante i danni derivanti da informazioni inesatte ⁽⁵³⁹⁾.

Le azioni promosse contro le società di classificazione *in tort*, al pari di quelle *in contract* ⁽⁵⁴⁰⁾, sono considerate rientrare nell'ambito della legge federale degli Stati Uniti, rappresentando *maritime torts* e sono spesso decise seguendo i *Restatements of the Law* dell'*American Law Institute* ⁽⁵⁴¹⁾.

Il diritto statunitense, come quello inglese, per il *tort of negligence* richiede che il danneggiato provi l'esistenza in capo al danneggiante di un *duty of care* ⁽⁵⁴²⁾. Alcuni autori ritengono che le corti americane non si siano pronunciate espressamente in favore o contro la configurabilità di un *duty of*

⁽⁵³⁷⁾ Cfr. Mr. Justice Phillips in *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 547, 560: «I turn then to consider the relationship of Lloyd's and the potential purchaser of the classed vessel [...]. There is no relationship akin to contract». Per F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata: "special relationship" nel diritto anglosassone, "species" della responsabilità da contatto sociale nel nostro sistema*, in *Banca borsa tit. cred.* 2019, I, 391, 409, «Assodato quindi che la relazione che si instaura tra le parti in caso di responsabilità da false informazioni è del tutto analoga e paragonabile a quella che si instaura tra le parti di un contratto, e accettato che la *consideration* non può più considerarsi elemento dirimenti, risulterebbe privo di un vero fondamento continuare a parlare di responsabilità *in tort*».

⁽⁵³⁸⁾ J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies*, cit. 205. Per B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 274, «the United States law related to the potential liability of classification societies is far from settled».

⁽⁵³⁹⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 142. C.P. COCHRAN, *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buy*, 28 *Tul. Mar. L. J.* 613 (2004), 617, riporta come primo caso in cui venne riconosciuto il *tort of negligent misrepresentation* nell'ambito marittimo *Coastal (Bermuda) Ltd. v. E.W. Saybolt & Co.*, 826 F.2d 424 (5th Cir. 1987). Cfr. M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 104.

⁽⁵⁴⁰⁾ Cfr. *supra* i rilievi di cui al paragrafo 8 sulla riconducibilità del contratto di classificazione alla categoria dei *maritime contracts* e conseguente applicazione della legge federale.

⁽⁵⁴¹⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 145. Richiama i *Restatements of the Law* dell'*American Law Institute* anche J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies*, cit. 206. Il riconoscimento del *tort for negligent misrepresentation* come descritto dalla sezione 552 del *Restatement (Second) of Torts* nell'ambito del diritto federale marittimo viene fatto risalire a *Coastal (Bermuda) Ltd. v. E.W. Saybolt & Co.*, 826 F.2d 424 (5th Cir. 1987). Cfr. C.P. COCHRAN, *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates issued by Vessel Classification Societies*, cit. 615.

⁽⁵⁴²⁾ B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 246; J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies*, cit. 206.

care in capo agli enti di classificazione nei confronti dei terzi ⁽⁵⁴³⁾. Come si vedrà, gli argomenti su cui valutare la possibilità di ammettere una responsabilità dei registri nell'ambito del *tort of negligence* sono prevalentemente tratti dalle decisioni sulla loro responsabilità nei confronti dell'armatore ⁽⁵⁴⁴⁾.

Maggiori spunti sembrano essere offerti sotto il profilo delle azioni promosse contro gli istituti di classificazione per *negligent misrepresentation*, rispetto alla quale vengono in rilievo la sezione 552 del *Restatement (Second) of Torts*, con riferimento alle *economic loss* ⁽⁵⁴⁵⁾ e la sezione 311 per quanto attiene ai *physical harm* ⁽⁵⁴⁶⁾.

La casistica sottoposta alle corti statunitensi comprende le azioni di diverse categorie di terzi.

Vi sono le controversie intraprese contro gli enti di classificazione dagli interessati al carico, tra le quali rientrano:

- il caso *Continental v. Daewoo Shipbuilding* riguardante i danni alla merce caricata a bordo della motonave *American New York* ⁽⁵⁴⁷⁾:

Durante il suo primo viaggio, la motonave *American New York* riportò delle infiltrazioni d'acqua che danneggiarono il carico. Il difetto venne individuato nella sigillatura di un boccaporto di uno dei serbatoi di zavorra della nave. Tale serbatoio era stato ispezionato dall'ente di classificazione cui era stato affidato l'incarico di classificare la nave dal cantiere che l'aveva costruita. In esito all'ispezione, l'ente di classificazione confermò la tenuta stagna del serbatoio, ma in un momento

⁽⁵⁴³⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 159. Cfr. B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 263: «*It is at least arguable under the series of cases culminating in Cargill that under existing United States precedent, most if not all general negligence claims by third parties against classification societies for allegedly faulty classification services should be rejected as a matter of the general maritime law of the United States, on the ground that the law does not impose a duty on a classification society to ensure the seaworthiness or safety of ships when it supplies classification services to the vessel. At the very least, existing precedent requires caution in concluding that the law requires imposition of such a duty of care on classification societies*». Invero, la *District Court for SDNY* nel caso *Star Of Alexandria* affermò espressamente che «*Because B.V. did not survey the STAR OF ALEXANDRIA primarily for the benefit of Carbotrade or Essex, it does not owe these parties a duty of care*» (*Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 748), ma la sentenza, come si vedrà *infra*, venne riformata sul punto in appello.

⁽⁵⁴⁴⁾ Sulle quali si rinvia al paragrafo § 8.

⁽⁵⁴⁵⁾ § 552 *Information Negligently Supplied for the Guidance of Others*: «(1) *One who, in the course of his business, profession or employment, or in any other transaction in which he has a pecuniary interest, supplies false information for the guidance of others in their business transactions, is subject to liability for pecuniary loss caused to them by their justifiable reliance upon the information, if he fails to exercise reasonable care or competence in obtaining or communicating the information. (2) Except as stated in Subsection (3), the liability stated in Subsection (1) is limited to loss suffered (a) by the person or one of a limited group of persons for whose benefit and guidance he intends to supply the information or knows that the recipient intends to supply it; and (b) through reliance upon it in a transaction that he intends the information to influence or knows that the recipient so intends or in a substantially similar transaction. (3) The liability of one who is under a public duty to give the information extends to loss suffered by any of the class of persons for whose benefit the duty is created, in any of the transactions in which it is intended to protect them*».

⁽⁵⁴⁶⁾ §311 *Negligent Misrepresentation Involving Risk of Physical Harm*: «(1) *One who negligently gives false information to another is subject to liability for physical harm caused by action taken by the other in reasonable reliance upon such information, where such harm results (a) to the other, or (b) to such third persons as the actor should expect to be put in peril by the action taken. (2) Such negligence may consist of failure to exercise reasonable care: (a) in ascertaining the accuracy of the information, or (b) in the manner in which it is communicated*».

⁽⁵⁴⁷⁾ *Continental Ins. Co. v. Daewoo Shipbuilding (The American New York)*, 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988).

successivo, durante l'esecuzione di ulteriori lavori, il cantiere rimosse i sigilli del boccaporto in questione. Gli assicuratori del carico, surrogandosi ai proprietari dello stesso, agirono contro l'ente di classificazione, ritenendolo responsabile dei danni indennizzati ai proprietari del carico per non aver eseguito ulteriori ispezioni del boccaporto dopo i lavori.

- il caso *Carbotrade v. BV* riguardante la *Star of Alexandria* ⁽⁵⁴⁸⁾

Nell'aprile 1989, la portarinfuse *Star of Alexandria*, nel corso di un viaggio da Eleusius (Grecia) a Newark (New Jersey, U.S.A.), affondò in acque internazionali con a bordo un carico di cemento. Il viaggio in questione era stato intrapreso in esecuzione di un *charterparty* tra Essex Cement Co. e Carbotrade S.p.A., a sua volta *charterer* della nave. La nave era classificata da BV il quale svolse diverse ispezioni della stessa, da ultimo nel marzo 1989, senza rilevare elementi ostativi al mantenimento della classe. Carbotrade S.p.A. ritenne che l'affondamento della nave fosse riconducibile a difetti che sarebbero dovuti emergere durante le ispezioni operate dall'ente di classificazione. Pertanto, agì contro l'ente di classificazione davanti alla Corte distrettuale *for the Southern District of New York*, anche come cessionario dei diritti del *subcharterer*;

- il caso *Cargill v. BV* (nave *The Pacific Dawn*) ⁽⁵⁴⁹⁾:

Nell'aprile 1992 la *Pacific Dawn* fu caricata con una partita di olio vegetale di proprietà di Cargill Inc. Al momento della caricazione, il termine della visita *of overdue continuous survey items*, più volte posticipato da BV nonostante i diversi problemi che un generatore della nave aveva manifestato, era spirato. Nel maggio 1992, BV attestò che le riparazioni definitive indicate per il generatore erano state compiute. La nave salpò nel giugno 1992 con il carico di *Cargill* a bordo, tuttavia, il generatore e i motori continuarono a manifestare problematiche fino a costringere la nave a interrompere il viaggio per poi essere rimorchiata verso il porto di New York. Nell'agosto 1992 BV sospese retroattivamente la classe della nave alla data del 1° giugno 1992. I proprietari del carico agirono contro l'ente di classificazione ritenendolo responsabile dei danni sofferti per non aver revocato a tempo debito la classe della nave e per l'inesattezza delle informazioni attestate.

Vi è un caso in cui è stata affermata la responsabilità dell'ente di classificazione nei confronti del terzo acquirente della nave classificata negligenemente. Si tratta del caso *Otto Candies v. NKK* riguardante la classe della motonave oggetto di compravendita *Speeder* ⁽⁵⁵⁰⁾:

Otto Candies acquistò da Diamond Ferry Co. la motonave *Speeder*. Il *Memorandum of Agreement* prevedeva come condizione che l'ente di classificazione (NKK) rilasciasse un certificato attestante l'assenza di difetti della nave tali da inficiarne la classe. Realizzatasi la condizione, la vendita si concluse e l'acquirente si rivolse a ABS affinché questi eseguisse una visita finalizzata al passaggio della nave nei registri di tale secondo ente. Durante la visita, ABS riscontrò diversi difetti ostativi all'ammissione in classe della *Speeder*. Eseguite le riparazioni, l'acquirente agì

⁽⁵⁴⁸⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995); 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996).

⁽⁵⁴⁹⁾ *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995).

⁽⁵⁵⁰⁾ *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003). Sulla decisione, si vedano C.P. COCHRAN, *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates issued by Vessel Classification Societies*, 28 *Tul. Mar. L. J.* 613 (2004); R.B. O'HALLORAN, *In a Novel Decision, the Fifth Circuit Recognizes the Tort of Negligent Misrepresentation in Connection with Maritime Classification Societies and Third-Party Plaintiffs*, 78 *Tul. L. Rev.* 1389 (2003-2004).

contro NKK dinanzi alla *United States District Court for the Eastern District of Louisiana* imputando all'inesattezza delle informazioni rese dall'ente il danno consistente nei costi sostenuti per le riparazioni necessarie affinché la *Speeder* fosse classificata (stimati in 328.096,43 dollari).

Più recenti sono le controversie dinanzi alle corti nordamericane in cui le domande contro gli enti di classificazione sono state promosse da soggetti diversi dai proprietari o interessati al carico. In *Cantuba v. ABS* l'ente di classificazione fu convenuto dai parenti delle persone imbarcate sulla motonave *Marika*, scomparsa in mare ⁽⁵⁵¹⁾:

Nel gennaio 1994 la motonave *Marika*, mentre era impegnata in un viaggio dal Canada verso i Paesi Bassi, incontrò una tempesta nelle acque internazionali del Nord Atlantico e se ne perse traccia. Né la nave, né alcun componente dell'equipaggio fu mai ritrovato. I parenti delle vittime agirono in giudizio contro il costruttore della nave, l'ente che l'aveva classificata, la Salvage Association e i periti che avevano visitato la nave. Con particolare riferimento alle pretese mosse contro l'ente di classificazione ABS, i danneggiati ritennero quest'ultimo responsabile di aver reso informazioni inesatte in merito alla navigabilità della nave;

Nel celebre caso della petroliera *Prestige* ⁽⁵⁵²⁾, il medesimo ente di classificazione fu invece convenuto in giudizio da parte dello stato costiero per i danni sul proprio territorio arrecati dallo sversamento di idrocarburi conseguente al naufragio della nave ⁽⁵⁵³⁾:

Il 13 novembre 2002, la petroliera monoscafo *Prestige*, battente bandiera Bahamas, con a bordo un carico di 77.000 tonnellate di greggio del valore di circa 10 milioni di dollari, durante un viaggio dalla Lettonia a Singapore, si arrestò a largo della costa nordoccidentale spagnola sversando parte del proprio carico in mare a causa di una grave frattura dello scafo. L'equipaggio inviò una richiesta di soccorso, ma nonostante gli interventi tentati dall'impresa di salvataggio la nave si spezzò e affondò a 133 miglia dalle coste occidentali di Spagna e Portogallo. A distanza di una settimana dal disastro 240 tonnellate di greggio vennero rimosse da 80 chilometri di costa, ma ulteriori indagini rivelarono che il relitto continuava a perdere 125 tonnellate di greggio al giorno con ripercussioni gravissime sull'ambiente e sull'economia dell'area circostante. La nave, sin dalla sua costruzione, fu classificata da ABS, che aveva condotto le ispezioni periodiche fino all'incidente (da ultimo nel maggio 2002) mantenendola in classe. Il Regno di Spagna convenne in giudizio l'ente di

⁽⁵⁵¹⁾ *Cantuba v. American Bureau of Shipping*, 31 So. 3d 397 (La. Ct. App. 2010).

⁽⁵⁵²⁾ Per un'accurata ricostruzione dei fatti, I.P. GARCIA, "Nuca Más!" *How Current European Environmental Liability and Compensation Regimes are Addressing the Prestige Oil Spill of 2002*, 25:4 *U.Pa. J. Int'l Econ. L.* 1395 (2004) 1398 e ss. Sulla questione, anche I. ARROYO, *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare riferimento al caso Prestige)*, in *Dir. mar.* 2003, 1193; R. FERNÁNDEZ-GUERRA, *Análisis de las resoluciones judiciales sobre el caso del buque «Prestige», 2002-2011*, in *Rev. der. transp.* 2012, 137; M.I. HUERTA VIESCA, *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige*, Oviedo, 2004; X. EZEIZABARRENA, *El naufragio del buque Prestige: algunas perspectivas jurídicas*, in *Rev. Aranzadi der. amb.*, 2003, 267; J. JUSTE RUÍZ, *El accidente del «Prestige»*, in *La práctica internacional en materia de responsabilidad por accidentes industriales catastróficos* (a cura di J. Juste Ruíz-T.Sco-vazzi), Valencia, 2005, 299; I. NAEEMULLAH, *A Decade Later, \$ 1 Billion Saved*, cit.

⁽⁵⁵³⁾ L'incidente diede luogo a contenziosi anche in altri ordinamenti, tra cui quello tra il P&I Club della nave, da una parte e lo stato francese e quello spagnolo, dall'altra, nel Regno Unito. Cfr. F. SICCARDI, *Azione diretta verso l'assicuratore, "pay to be paid rule" una decisione troppo British*, in *Dir. mar.* 2017, 542. Cfr. *The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v The Kingdom of Spain & Anor*, [2014] 1 Lloyd's Rep 309; [2015] EWCA Civ 333. Per le controversie in sede penale (cui l'ente di classificazione e i suoi dipendenti sono comunque rimasti estranei), si rinvia al successivo paragrafo § 13.2.

classificazione ritenendolo responsabile per aver agito *recklessly* nella propria attività ispettiva e certificativa.

12.2. Le decisioni

a) La *District Court for SDNY* in *Continental v. Daewoo Shipbuilding (The American New York)*

Nel caso *Continental v. Daewoo Shipbuilding*, le domande degli attori erano fondate in *negligence* sull'assunto che l'ente di classificazione «*owed users of the vessel a duty to discover the defect which caused leakage, and breached that duty*»⁽⁵⁵⁴⁾.

La Corte distrettuale rigettò tale ricostruzione, ritenendo che i doveri dell'ente di classificazione fossero individuati nel contratto tra quest'ultimo e il cantiere, risultando quindi circoscritti all'esercizio della dovuta diligenza nell'esame dei progetti e nell'esecuzione delle visite prima di certificare il rispetto degli standard dell'ente stesso⁽⁵⁵⁵⁾. Citando il caso *Great American Insurance Co. v. BV*, la Corte motivò contro l'estensione dei doveri dell'ente di classificazione fino a coprire dettagli operativi della gestione della nave in quanto avrebbe avuto l'effetto di rendere gli enti di classificazione assicuratori assoluti della nave. Nel caso di specie la corte ritenne non provati il fatto che le attestazioni rilasciate dall'ente di classificazione violassero i regolamenti e che tali attestazioni fossero la «*proximate cause*» del danno⁽⁵⁵⁶⁾.

b) Le decisioni sul caso *Carbotrade v. BV (The Star of Alexandria)*

In primo grado, il caso *Carbotrade v. BV* fu deciso applicando la legge del Regno Unito, quale legge della bandiera della nave⁽⁵⁵⁷⁾. La *District Court for SDNY* ritenne che «*Nothing about the current case distinguishes it from NICHOLAS H. If anything, the case for liability in NICHOLAS H was stronger than in the present case*»⁽⁵⁵⁸⁾ e nella propria motivazione le bastò richiamare i passaggi della soluzione adottata dalla *House of Lords* al caso *Nicholas H*⁽⁵⁵⁹⁾ per concludere per il rigetto delle domande contro l'ente di classificazione⁽⁵⁶⁰⁾.

La Corte precisò che l'esito della controversia sarebbe stato comunque in favore dell'ente di classificazione convenuto anche laddove avesse trovato applicazione il diritto marittimo statunitense. Riprendendo i precedenti⁽⁵⁶¹⁾ citati dalla *Court of Appeal* nel caso *Sundance Cruise v. ABS*, all'atto di distinguere l'azione per *negligent misrepresentation* dell'armatore contro l'ente di classificazione

⁽⁵⁵⁴⁾ *Continental Ins. Co. v. Daewoo Shipbuilding (The American New York)*, 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988), 123. B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 258, evidenza come il dovere di individuare il difetto invocato dagli attori nel caso in esame non sia poi tanto diverso dal secondo dei doveri individuati dalla *District Court* nel caso *Tradeways II* (su cui si veda *supra* paragrafo § 8).

⁽⁵⁵⁵⁾ *Continental Ins. Co. v. Daewoo Shipbuilding (The American New York)*, 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988), 123.

⁽⁵⁵⁶⁾ *Continental Ins. Co. v. Daewoo Shipbuilding (The American New York)*, 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988), 124.

⁽⁵⁵⁷⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995). Cfr. *supra* paragrafo § 10.2.

⁽⁵⁵⁸⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 745.

⁽⁵⁵⁹⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299. Cfr. *supra* paragrafo § 11.

⁽⁵⁶⁰⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 746.

⁽⁵⁶¹⁾ *Ultramares Corp. v. Touche*, 255 N.Y. 170 (N.Y. 1931) e *Glanzer v. Shepard*, 233 N.Y. 236 (N.Y. 1922).

da quella del terzo ⁽⁵⁶²⁾, la Corte distrettuale giunse alla conclusione che la responsabilità per *negligent misrepresentation*, nel caso in cui il soggetto che abbia fatto affidamento sull'informazione non sia colui che ha conferito l'incarico di elaborarla, può essere affermata solo laddove vi sia una «*relationship approaching privity between the defendant and the third party*» ⁽⁵⁶³⁾.

Nel caso di specie, tale situazione non venne considerata sussistere tra l'ente di classificazione e il *charterer* né tra il primo e il *subcharterer* ⁽⁵⁶⁴⁾. In particolare, di fronte al dato non contestato per cui nessun contatto fosse intercorso tra il registro e il terzo, fu escluso che il primo potesse avere contezza dell'affidamento del secondo, ritenendo non rilevante il fatto che normalmente l'ente sappia che i certificati che emette possono essere mostrati a terzi ⁽⁵⁶⁵⁾.

Nel caso di specie, secondo la Corte, anche assumendo che invece il rapporto tra l'ente e il terzo fosse tale da far sorgere un *duty of care*, l'attore non era comunque riuscito a dimostrare il proprio affidamento sui certificati dell'ente di classificazione. Infatti, le operazioni di caricazione della nave vennero ritenute eseguite in maniera indipendente rispetto alle attestazioni della società di classificazione ⁽⁵⁶⁶⁾.

La pronuncia della *District Court* venne impugnata davanti alla *Court of Appeals Appeals for the Second Circuit*. In appello la questione relativa alla legge applicabile fu risolta in maniera diversa, individuandola in quella greca ⁽⁵⁶⁷⁾.

Nel rimettere alla Corte distrettuale la causa, affinché questa venisse decisa secondo il diritto greco, la *Court of Appeals* evidenziò un errore della sentenza di primo grado nel ritenere che gli attori non potessero affermare di aver fatto affidamento sulle informazioni rese dall'ente di classificazione, ritenendo, al contrario, che «*there is sufficient evidence such that a reasonable trier of fact could find that Carbotrade relied on Bureau Veritas's representations*» ⁽⁵⁶⁸⁾.

c) La *District Court for SDNY* nel caso *Cargill v. BV (The Pacific Dawn)*

Le pretese degli interessati al carico, nel caso in questione, erano fondate su due ordini di condotte contestate all'ente di classificazione. Da un lato, il rilascio di un'inesatta garanzia di navigabilità della nave e, dall'altro, la negligenza nelle ispezioni e la mancata revoca della classe che risultarono nell'informazione inesatta che la nave fosse idonea a navigare.

Con riferimento alla prima questione la Corte distrettuale poté agevolmente richiamare i precedenti che negavano la responsabilità delle società di classificazione nei confronti degli armatori per innavigabilità della nave (*Sundance Cruise v. ABS, Great American Insurance v. BV*) e le relative ragioni, precisando che queste sarebbero anche a fondamento dell'esclusione dell'innavigabilità come fatto per cui i registri debbano rispondere verso terzi richiamando il caso *Continental v. Daewoo Shipbuilding* ⁽⁵⁶⁹⁾.

⁽⁵⁶²⁾ *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping (The Sundancer)*, 7 F.3d 1077 (2nd Cir. 1994), 1084. Sul punto, cfr. *supra* paragrafo § 8.

⁽⁵⁶³⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 746-747.

⁽⁵⁶⁴⁾ Nella valutazione di questo legame affine alla *proximity*, richiesto per sostenere l'esistenza di un *duty of care* del convenuto verso l'attore-danneggiato, la corte si rifece a diversi precedenti riguardanti la responsabilità dei revisori dei bilanci.

⁽⁵⁶⁵⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 748: «*Although B.V. may have been aware that its class certificates are shown to third parties, in this case this possibility was "merely one possibility among many," not "the end and aim of the transaction"*».

⁽⁵⁶⁶⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 748-749.

⁽⁵⁶⁷⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996), 92.

⁽⁵⁶⁸⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996), 93.

⁽⁵⁶⁹⁾ *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995), 52.

Rispetto alla *negligent misrepresentation*, la Corte distrettuale, rifacendosi alla propria giurisprudenza – di nuovo – sul caso *Sundance Cruise v. ABS* e i precedenti ivi citati, ribadì che affinché un terzo possa agire con successo contro l'ente di classificazione, deve provare che quest'ultimo 1) ha fornito dietro richiesta del terzo informazioni su cui questo abbia orientato i propri comportamenti; 2) non ha usato la ragionevole diligenza nel fornire le informazioni; 3) sapeva che il terzo avrebbe fatto affidamento sulle informazioni per particolari scopi; e che 4) il terzo ha subito una perdita economica a causa del suo affidamento sull'informazione⁽⁵⁷⁰⁾. Nel merito, l'affidamento dei proprietari del carico venne escluso, ritenendo in particolare non sussistente il primo dei quattro elementi sopra riportati⁽⁵⁷¹⁾.

d) La *Court of Appeals for the Fifth Circuit* sul caso *Otto Candies v. NKK (The Speeder)*

La sentenza in questione è una delle poche decisioni nordamericane di condanna degli enti di classificazione e, in particolare, di responsabilità verso terzi, nel caso di specie l'acquirente della nave *Speeder*.

La Corte, nella propria motivazione precisò che «*a claim for negligent misrepresentation in connection with the work of maritime classification societies should be strictly and carefully limited*», ribadendo le consuete ragioni di *policy* su cui – come si è visto – si fondano le decisioni per il rigetto della responsabilità degli enti di classificazione⁽⁵⁷²⁾.

Attraverso l'applicazione del test della sezione 552 del *Restatement (Second) of Tort*, come suggerito dalla giurisprudenza a partire dal caso *Sundance Cruise v. ABS*, la sussistenza di una responsabilità del registro venne ricondotta all'accertamento che: «(1) *NKK, in the course of its profession, supplied false information for Otto Candies' guidance in a business transaction; (2) NKK failed to exercise reasonable care in gathering the information; (3) Otto Candies justifiably relied on the false information in a transaction that NKK intended to influence; and (4) Otto Candies thereby suffered pecuniary loss*»⁽⁵⁷³⁾.

Nel merito, la Corte ritenne che l'acquirente si trovasse nella posizione di poter vantare un affidamento rilevante in base al *tort for negligent misrepresentation*. Infatti, la Corte considerò provato che la società di classificazione, non solo era consapevole di essere chiamata ad attestare lo stato della nave per una vendita, ma per una vendita in favore di un determinato acquirente e che l'attestazione sarebbe stata determinante per l'acquisto della *Speeder* da parte di quell'acquirente⁽⁵⁷⁴⁾.

e) La *Court of Appeals for the Fifth Circuit* sul caso *Cantuba v. ABS*

Con riferimento alla posizione dell'ente di classificazione, la sentenza *Cantuba v. ABS* ha negato la sussistenza della responsabilità del registro convenuto nei confronti dei familiari delle vittime che avevano lamentato danni derivanti da *negligent misrepresentation* nel garantire la navigabilità della nave.

La *Court of Appeals* rigettò anzitutto l'argomento di parte attrice richiamando i precedenti *Sundance Cruise v. ABS*⁽⁵⁷⁵⁾ e *Otto Candies v. NKK*⁽⁵⁷⁶⁾: «*A classification certificate is thus not obtained to guarantee the vessel's safety, but is a requirement to procuring hull insurance, and can allow a vessel owner to obtain lower insurance premiums*»⁽⁵⁷⁷⁾.

⁽⁵⁷⁰⁾ *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995), 53.

⁽⁵⁷¹⁾ *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995), 53-54.

⁽⁵⁷²⁾ *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003), 535.

⁽⁵⁷³⁾ *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003), 535.

⁽⁵⁷⁴⁾ *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003), 536.

⁽⁵⁷⁵⁾ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping (The Sundancer)*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), 369.

⁽⁵⁷⁶⁾ *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003), 532.

⁽⁵⁷⁷⁾ *Cantuba v. American Bureau of Shipping*, 31 So. 3d 397 (La. Ct. App. 2010), 402.

Inoltre, declinando sul caso di specie i quattro fattori riportati in *Otto Candies v. NKK* per valutare la sussistenza di una *negligent misrepresentation*, la Corte considerò necessario: 1) che l'ente di classificazione, nel corso della propria attività professionale avesse fornito false informazioni su cui l'equipaggio avrebbe basato le proprie *business transactions*; 2) che il registro non avesse esercitato la diligenza ragionevole nell'elaborare le informazioni; 3) che l'equipaggio avesse giustificatamente fatto affidamento sulle false informazioni in un'operazione che l'ente di classificazione intendeva influenzare; e 4) che l'equipaggio avesse di conseguenza sofferto una perdita economica come effetto di tale affidamento ⁽⁵⁷⁸⁾.

Furono considerati non provati tanto la mancanza della diligenza ragionevole nell'elaborazione di informazioni dell'ente, quanto la falsità delle informazioni e l'affidamento dell'equipaggio ⁽⁵⁷⁹⁾.

Inoltre, la Corte esclude che l'equipaggio rientrasse in un gruppo limitato di persone a beneficio del quale la società di classificazione aveva fornito le informazioni o saputo che sarebbero state inoltrate dal destinatario a cui le informazioni erano fornite ⁽⁵⁸⁰⁾.

f) Le decisioni sul caso *Prestige*

La vicenda processuale che ha visto convenuto l'ente di classificazione della *Prestige* davanti alle corti americane, prima di giungere ad una pronuncia sul merito nel 2012 ⁽⁵⁸¹⁾, ha impegnato i giudici in diverse questioni relative a giurisdizione e legge applicabile, per le cui decisioni si rinvia a quanto già detto in precedenza ⁽⁵⁸²⁾.

Una questione che, pur avendo assunto rilievo nel caso *Prestige* in relazione ad aspetti di giurisdizione e legge applicabile, appare non priva di ripercussioni anche nel merito della configurabilità di una responsabilità degli enti di classificazione nei casi di danni da inquinamento da sversamento di idrocarburi, riguarda l'interpretazione della disposizione di cui all'art. III(4) lettera b della Convenzione CLC data dalla Corte distrettuale newyorkese nella propria pronuncia del 2008 ⁽⁵⁸³⁾.

I giudici americani, in quell'occasione ritennero che una società di classificazione potesse rientrare nella nozione di *person* di cui alla norma in questione, con l'effetto di far cadere la responsabilità dei registri nella disciplina della Convenzione CLC ⁽⁵⁸⁴⁾. Tale lettura della norma, in contrasto con quella data dalla giurisprudenza francese nel caso – per certi aspetti analogo – dell'*Erika* ⁽⁵⁸⁵⁾, ha suscitato diverse critiche in dottrina ⁽⁵⁸⁶⁾.

⁽⁵⁷⁸⁾ *Cantuba v. American Bureau of Shipping*, 31 So. 3d 397 (La. Ct. App. 2010), 402.

⁽⁵⁷⁹⁾ L'affidamento venne escluso anche con riferimento al comandante della nave, il quale era presente al momento delle riparazioni, atteso che non vi sarebbero state prove che egli avesse ricevuto dall'armatore la documentazione e che vi avesse comunque fatto affidamento. *Cantuba v. American Bureau of Shipping*, 31 So. 3d 397 (La. Ct. App. 2010), 404.

⁽⁵⁸⁰⁾ Cfr. *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003), 535.

⁽⁵⁸¹⁾ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012).

⁽⁵⁸²⁾ Per una ricostruzione sintetica dei procedimenti davanti alle corti statunitensi, C. LLORENTE, *The "Prestige" in the American Courts*, in *CMI Yearbook 2014*, 174. Sulle questioni relative a giurisdizione e legge applicabile si veda *supra* paragrafo § 10.

⁽⁵⁸³⁾ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008). L'art. III-4 individua un numero di soggetti contro i quali, in virtù del meccanismo di canalizzazione, sono precluse le domande risarcitorie. Tra questi, la lettera b della disposizione in questione individua «*the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship*».

⁽⁵⁸⁴⁾ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008), 459-460.

⁽⁵⁸⁵⁾ Sul punto, si veda *infra* il paragrafo § 13.

⁽⁵⁸⁶⁾ F. BERLINGIERI, *Sulla applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, cit. 1292, la cui opinione è riportata anche in F. BERLINGIERI, *Les sociétés de classification peuvent-elles bénéficier de la canalisation prévue à l'article III.2 de la CLC 1992?*, in *DMF 2012*, 1020; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle*

Per quanto attiene al merito della questione, l'elemento di novità dell'impostazione della controversia dato dal danneggiato rispetto ai casi decisi in precedenza, consisteva nel fatto che il Regno di Spagna lamentasse un danno derivante da *reckless behaviour*, il quale non avrebbe richiesto la sussistenza di un *duty to abstain from negligent behaviour* in capo al danneggiante nei confronti del danneggiato. L'inquadramento della questione, fu tuttavia respinto dalla Corte distrettuale, sulla base del fatto che la fattispecie invocata dal danneggiato riguardasse situazioni nelle quali vi era stata una particolare interazione tra danneggiante e danneggiato, mentre «*Spain's fortuitous geographical contact with the former content of a vessel that was certified by ABS does not establish an underlying relationship between ABS and Spain sufficient to warrant a similar exposure to liability for reckless behavior*»⁽⁵⁸⁷⁾.

In appello, l'esito della controversia favorevole al registro fu confermato dalla *Court of Appeals for the Second Circuit*, ma senza riaffermare il principio per cui l'ente di classificazione, nel prestare i servizi di classificazione, non assuma obblighi di astenersi da condotte temerarie nei confronti degli stati costieri⁽⁵⁸⁸⁾. La Corte ritenne di poter di poter rigettare le domande dello Stato spagnolo sulla base di una motivazione diversa, fondata sul mancato raggiungimento della prova del *reckless behaviour*⁽⁵⁸⁹⁾.

12.3. Considerazioni e spunti sulle soluzioni dell'ordinamento statunitense

Anche con riferimento alle decisioni nordamericane è stato osservato che la riluttanza delle Corti a riconoscere una responsabilità delle società di classificazione si fonda su ragioni di *policy*⁽⁵⁹⁰⁾.

Tuttavia, l'orientamento evolutosi con il susseguirsi di decisioni in materia di *negligent misrepresentation* ammette, seppur in spazi assai ristretti, la configurabilità di una responsabilità verso terzi.

A distanza di quasi trenta anni dalla sentenza con cui la *Court of Appeals for the Second Circuit*, nel rigettare le domande dell'armatore per ragioni – in questo caso sì, come si è visto – anche di *policy*, affermò «*This case must be distinguished from a suit brought by an injured third party who relied on*

società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige», cit. 714. Senza riferirsi alla sentenza della District Court for the Southern District of New York del 2008, esclude che la norma possa essere interpretata nel senso di proteggere gli enti di classificazione N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 289-290; P. BONASSIES, *Réflexions d'un jurist français sur le jugement "Erika" in Dir. mar.* 2008, 249, 254. *Contra* F. SICCARDI, *Pollution liability and classification societies, is the system a fair one*, cit. 707; O. CACHARD, *Les sociétés de classification et la canalisation prévue à l'article III § 4 lettre (b) de la CLC 1992: le droit positif après l'arrêt Erika*, in *Dir. mar.* 2014, 26; A. LA MATTINA, *Judicial Developments in the Erika Case: Liability for Oil Pollution at Sea and Unpredictability*, in *Dir. comm. int.* 2016, 651.

⁽⁵⁸⁷⁾ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012).

⁽⁵⁸⁸⁾ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012), 468.

⁽⁵⁸⁹⁾ Cfr. J.L. GONI, *L'arrêt de la Cour d'appel des États-Unis du 29 août 2012 dans l'affaire du Prestige et la responsabilité des sociétés de classification*, in *DMF*, 2012, 1023.

⁽⁵⁹⁰⁾ D.L. O'BRIEN, *The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States Law*, cit. 411, con riferimento in particolare al caso *Tradeways II*. Cfr. anche *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 748: «*As the court in Sundance noted, a contrary rule that allocated all risk of loss to the classification society would make it impossible for the ship classification industry to continue to exist. Sundance, 7 F.3d at 1084*». Anche la *Court of Appeals del Second Circuit*, nella decisione del caso *Prestige*, citando gli atti difensivi del Regno di Spagna afferma: «*Spain concedes in the present appeal that the "policy interests" described by the Sundance Cruises Court "justify[] an exemption for classification societies from the general rule of negligence liability"*» (*Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012), 463).

the classification or safety certificates»⁽⁵⁹¹⁾, le Corti americane sembrano aver disatteso le aspettative di quanti vi avevano intravisto un'apertura verso l'ammissibilità di azioni dei terzi contro i registri di classificazione⁽⁵⁹²⁾.

I parametri elaborati dalle Corti, se da una parte non escludono che un'azione risarcitoria del terzo possa trovare accoglimento, dall'altra hanno trovato un'applicazione assai rigida.

In particolare, le valutazioni relative all'affidamento del terzo sono state condotte in modo da richiedere al terzo una prova assai onerosa, soprattutto laddove è richiesto che vi sia tra l'ente di classificazione e il terzo un rapporto «*approaching privity*»⁽⁵⁹³⁾.

Appare significativo che, anche in uno dei pochi casi in cui la responsabilità verso terzi è stata riconosciuta, una discreta parte della motivazione della sentenza di condanna sia dedicata a ribadire «*the care with which claims against classification societies must be studied*» e le ragioni per cui l'accoglimento di azioni per *negligent misrepresentation* imputabile a enti di classificazione «*should be strictly and carefully limited*»⁽⁵⁹⁴⁾.

Tale atteggiamento non sembra attribuire una soluzione univoca al problema della configurabilità, nell'ordinamento in esame, di una responsabilità degli enti di classificazione verso terzi. La dottrina che ritiene segnata la strada verso l'affermazione di tale responsabilità e quella che vi si oppone sono concordi nell'auspicare l'adozione da parte delle Corti statunitensi di una posizione più netta sulla questione, ritenendo che di una maggiore chiarezza potrebbero beneficiare i diversi rappresentanti del settore⁽⁵⁹⁵⁾.

Ad ogni modo, la sentenza *Otto Candies v. NKK* sembra consentire di affermare che anche la restrittiva interpretazione dei requisiti per considerare gli enti di classificazione responsabili per *negligent misrepresentation* ammette il terzo acquirente di una nave ad agire contro l'ente che ne abbia negligenzatamente attestato le qualità.

L'analisi delle decisioni statunitensi suggerisce inoltre il consolidamento del principio secondo cui gli enti di classificazione, con l'emissione del certificato di classe, non garantiscono la navigabilità della nave, ma solamente il rispetto dei propri regolamenti⁽⁵⁹⁶⁾.

Ciò conferma che la responsabilità dei registri, per essere invocata dal terzo con successo, non può fondarsi sul solo fatto dell'innavigabilità della nave (aspetto per i quali sarà responsabile l'armatore

⁽⁵⁹¹⁾ *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping (The Sundancer)*, 7 F.3d 1077 (2nd Cir. 1994), 1084.

⁽⁵⁹²⁾ M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, 100.

⁽⁵⁹³⁾ *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), 746-747. Per una critica a tale valutazione dell'affidamento che si discosta dal contenuto della sezione 552 del *Restatement (Second) of Torts*, cfr. M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, 111.

⁽⁵⁹⁴⁾ *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003), 535. L'enfasi della Corte del 5th Circuit sui pericoli di un indebito riconoscimento della responsabilità degli enti di classificazione è considerata «*a bit out of touch*» da C.P. COCHRAN, *Further Extending Negligent Misrepresentation*, cit. 622. L'atteggiamento cautelativo della sentenza *Speeder* è tale che essa è stata richiamata finanche a fondamento di pronunce di diniego della responsabilità degli enti di classificazione. Cfr. *Cantuba v. American Bureau of Shipping*, 31 So. 3d 397 (La. Ct. App. 2010) 402.

⁽⁵⁹⁵⁾ Per quanto attiene ai primi si vedano I. NAEEMULLAH, *A Decade Later, \$ 1 Billion Saved*, cit. 654. Suggerisce un deciso rigetto e definitivo delle domande di terzi contro gli enti di classificazione B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 295.

⁽⁵⁹⁶⁾ Il principio è ribadito in *Continental Ins. Co. v. Daewoo Shipbuilding (The American New York)*, 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988), 124, citando *Gulf Tampa Drydock v. Germanischer Lloyd*, 634 F.2d 874 (5th Cir. 1981), 878 e *Steamship Mutual Underwriting Assoc. Ltd. v. Bureau Veritas The SS Pensacola*, 380 F. Supp. 482 (E.D.La.1973), 488, nonché in *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995).

o il vettore), bensì sulla difformità tra le condizioni della nave da cui è derivato il danno e le condizioni in cui sarebbe stata la nave se le attestazioni rilasciate fossero state emesse nel rispetto dei regolamenti dell'ente o – nel caso dei certificati statuari – della legge⁽⁵⁹⁷⁾.

13. Francia

13.1. Quadro normativo e casistica

La configurabilità di un *duty of care* in capo all'ente di classificazione nei confronti del terzo di volta in volta danneggiato, oggetto di analisi nei paragrafi precedenti nel contesto degli ordinamenti di *common law*, è problema estraneo all'ambito del diritto francese⁽⁵⁹⁸⁾. In tale ordinamento, il problema della responsabilità degli enti di classificazione è prevalentemente affrontato in relazione alla norma di cui all'art. 1382 del *code civil*⁽⁵⁹⁹⁾ – confluita, in seguito alla riforma del codice civile francese del 2016, nell'art. 1240 che ne conserva il tenore letterale⁽⁶⁰⁰⁾ – da taluni considerato rappresentare «una clausola generale di responsabilità [...] analoga a quella dell'art. 2043 del codice civile»⁽⁶⁰¹⁾.

In applicazione della norma sulla responsabilità extracontrattuale, le corti francesi hanno deciso sia controversie instaurate contro i registri di classificazione dagli acquirenti di una nave che aveva rivelato gravi difetti non rilevati dall'ente di classificazione sia azioni intraprese dagli assicuratori surrogatisi agli interessati al carico.

Per quanto attiene alla prima fattispecie viene in rilievo il caso della *Elodie II*⁽⁶⁰²⁾:

Nel settembre 1990, una società armatrice francese acquistò la nave *Melouiya*, successivamente rinominata *Elodie II*. La nave era classificata da BV, che eseguì un'apposita ispezione in vista di una possibile vendita, rilasciando le relative attestazioni al venditore. In seguito al perfezionamento dell'acquisto, ulteriori visite della nave ne rivelarono un cattivo stato di manutenzione, con ingenti costi

⁽⁵⁹⁷⁾Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 19: «in linea di principio, la responsabilità della società di classificazione sembra poter essere ipotizzata soltanto lì dove abbia operato non rispettando i propri regolamenti».

⁽⁵⁹⁸⁾ L. GRELLET, *Fondement et limites de la responsabilité des sociétés de classification: rigueur de l'analyse outre Rhin*, in *DMF* 1998, 451, 452.

⁽⁵⁹⁹⁾ P. BOISSON, *Responsabilité de sociétés de classification*, cit. 119. J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 35, riferisce di un caso in cui le corti francesi affermarono la responsabilità degli enti di classificazione verso terzi già nel 1923.

⁽⁶⁰⁰⁾ «*Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer*» (nuovo art. 1240 del *code civil* come modificato dall'art. 2 dell'*Ordonnance* n°2016-131 du 10 février 2016).

⁽⁶⁰¹⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento, causalità*, cit. 857. Sulla teoria secondo cui «il nostro sistema giuridico è fondato su di una clausola generale di responsabilità», S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, cit. 79 e 84. Assimila il diritto francese a quello spagnolo «*por la existencia de una regla general que obliga a las personas a responder de los daños que negligentemente causen a otros*» J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 138. Per F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 550, la formula dell'art. 1382 del *code civil* è «la più ampia che si trovi tra i sistemi europei».

⁽⁶⁰²⁾ Trib. Nanterre 26 giugno 1992, in *DMF* 1994, 19; App. Versailles 21 marzo 1996, in *Dir. mar.* 1998, 861.

per il suo ripristino. L'acquirente agì contro l'ente di classificazione ritenendolo responsabile dei danni derivanti dall'aver mantenuto negligenemente la classe di una nave che mancava delle corrispondenti qualità, inducendo l'attore a compiere un acquisto che non avrebbe fatto altrimenti.

La responsabilità delle società di classificazione nei confronti degli interessati al carico o dei loro assicuratori che agiscono in surroga degli assicurati è stata affrontata dalle Corti francesi nel caso *Wellborn* ⁽⁶⁰³⁾:

Nel luglio 1994, la *Wellborn*, mentre era impegnata in un viaggio dal Gabon alla Cina con a bordo un carico di manganese, a causa del suo cattivo stato di manutenzione, fu abbandonata dall'equipaggio prima di incagliarsi a Port-Dauphin (Madagascar), per poi spezzarsi e affondare senza che fosse adottata alcuna iniziativa per salvare il carico. La nave era stata ispezionata da BV, il quale confermò la validità dei relativi certificati. Gli assicuratori, surrogatisi ai proprietari del carico, agirono contro l'ente di classificazione, ritenendolo responsabile per aver condotto negligenemente le ispezioni e aver confermato i certificati che permisero alla nave di intraprendere la navigazione. Il *Tribunal de Commerce di Nantes* accolse le domande risarcitorie condannando l'ente di classificazione. La sentenza venne confermata in appello e l'ente di classificazione ricorse dinanzi alla *Cour de Cassation*.

Nell'ordinamento francese, la responsabilità degli enti di classificazione è stata inoltre invocata in sede penale, nel già citato caso dell'*Erika* ⁽⁶⁰⁴⁾ e in relazione al ribaltamento della *Cap de la Hague* ⁽⁶⁰⁵⁾:

La *Cap de la Hague* fu sottoposta a lavori di conversione sotto la supervisione di BV, che aveva compiuto i calcoli di stabilità e rilasciato i certificati, tra cui quelli previsti dalla Convenzione LL prevendo determinati limiti all'impiego della nave. Nell'ottobre del 1973, la nave si ribaltò al largo di Cap Blanc-Nez e nell'incidente morirono diversi membri dell'equipaggio. In seguito alle inchieste ed indagini sull'incidente, vennero rinviati a giudizio dinanzi al *Tribunal correctionnel de Boulogne* il presidente e direttore generale della società armatrice e il direttore dei servizi marittimi dell'ente di classificazione.

Con riferimento al caso dell'*Erika*, essendo la Francia parte della Convenzione CLC e trattandosi di una nave che trasportava idrocarburi che sono stati sversati in mare, oltre alle norme penali e civili sopra citate, le corti francesi, per risolvere la questione della responsabilità dell'ente di classificazione, oltre alle norme interne sulla responsabilità aquiliana, dovettero interpretare tale strumento di diritto uniforme.

Tenuto conto del diverso valore che le decisioni delle Corti assumono negli ordinamenti di *civil law*, rispetto a quelli di *common law*, appare possibile in questo paragrafo, dedicato all'esperienza francese sulla materia oggetto di indagine, adottare una struttura diversa rispetto a quella riportata nei paragrafi riguardanti le esperienze statunitense e inglese.

La scelta operata di riportare in apposite sezioni un breve esame delle decisioni è apparsa sin qui giustificata dall'incidenza che in tali sistemi di diritto è affidata al precedente giurisprudenziale e all'interdipendenza di una decisione rispetto all'altra.

⁽⁶⁰³⁾ App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1334; Cass. fr. 27 marzo 2007, in *Dir. mar.* 2008, 237.

⁽⁶⁰⁴⁾ Per i fatti relativi al caso *Erika* si veda *supra* paragrafo § 7.

⁽⁶⁰⁵⁾ Cass. crim. fr. 30 maggio 1980, in *DMF* 1981, 146.

In questa sede, data anche la maggiore vicinanza dell'ordinamento francese al nostro, sembra preferibile un approccio differente, in cui le soluzioni giurisprudenziali sono ripercorse accompagnandole con le considerazioni che appaiono utili all'avanzamento dell'indagine sul problema oggetto della presente trattazione.

13.2. Alcune considerazioni sulla giurisprudenza francese

Con un certo grado di approssimazione, sembra potersi affermare che le decisioni delle Corti francesi rivelano un atteggiamento favorevole al riconoscimento di una responsabilità degli enti di classificazioni verso terzi ⁽⁶⁰⁶⁾.

In particolare, il legame tra la condotta degli enti e il danno lamentato dal terzo è ricostruito secondo regole di causalità assai meno restrittive di quelle applicate dalle corti di *common law*.

Tale aspetto è messo particolarmente in luce dalle sentenze relative al caso *Wellborn*, il quale corrisponde, per tipologia di danni e per la posizione del terzo danneggiato, al caso *Nicholas H*, ma ha avuto un esito di segno opposto rispetto a quello attribuito alla controversia dalla *House of Lords* ⁽⁶⁰⁷⁾.

Altrettanto si può dire in relazione al caso *Elodie II*, avente ad oggetto le pretese di un terzo acquirente della nave di cui si lamentava una negligente classificazione e che quindi può essere messo in relazione alle decisioni *Otto Candies v. NKK* ⁽⁶⁰⁸⁾, negli Stati Uniti, e *Morning Watch* ⁽⁶⁰⁹⁾, nel Regno Unito. Il raffronto degli esiti di tali decisioni, in questo caso, porta a rilevare la medesima posizione favorevole al terzo acquirente sia nel caso francese che in quello americano. Tuttavia, l'esame della motivazione della sentenza del caso *Elodie II*, insieme, al già menzionato atteggiamento cautelativo che la *Court of Appeals for the fifth Circuit* ha adottato nel caso *Otto Candies v. NKK*, consente quanto meno di dubitare che i fatti sottoposti al giudice francese sarebbero stati decisi allo stesso modo dalle Corti americane ⁽⁶¹⁰⁾. Anche il confronto con le decisioni relative al caso *Morning Watch* sembrano confermare la già ricordata distanza tra la giurisprudenza inglese e quella francese sulla materia.

Infine, una posizione delle corti francesi e di quelle statunitensi sotto più profili diversa emerge dal confronto delle decisioni rese sui casi dei disastri ambientali derivanti dall'affondamento delle navi *Erika*, su cui si sono pronunciati i giudici francesi, e *Prestige*, caso quest'ultimo in cui – come si è già visto ⁽⁶¹¹⁾ – la *Court of Appeal for the Second Circuit of New York* ha negato la responsabilità dell'ente di classificazione ⁽⁶¹²⁾.

⁽⁶⁰⁶⁾ Cfr. J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit. 137.

⁽⁶⁰⁷⁾ In entrambi i casi, infatti, il terzo agì contro l'ente di classificazione per i danni subiti dal carico, sebbene nel caso della *Wellborn* si trattò di un assicuratore del carico surrogatosi al proprietario del carico, nel caso *Nicholas H*, invece, furono gli interessati al carico ad agire contro l'ente. Sulla posizione dell'assicuratore in questa tipologia di controversie si veda D.L. O'BRIEN, *The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States Law*, cit.

⁽⁶⁰⁸⁾ *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003).

⁽⁶⁰⁹⁾ *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 547 (Q.B. Comm.).

⁽⁶¹⁰⁾ Per P. BOISSON, *Responsabilité de sociétés de classification*, cit. 119, l'applicazione dell'art. 1382 del *code civil* «est particulièrement sévère pour les sociétés de classification lors d'une vente de navire».

⁽⁶¹¹⁾ Cfr. *supra* paragrafo § 12.2.

⁽⁶¹²⁾ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012).

Parte della dottrina francese critica questo atteggiamento della giurisprudenza caratterizzato dall'apertura alle azioni di terzi contro i registri, ritenendo che metta questi ultimi nella posizione di essere una sorta di doppio degli assicuratori («*assureurs bis*») ⁽⁶¹³⁾.

a) La responsabilità verso il terzo proprietario del carico (o il suo assicuratore in surroga): il caso *Wellborn*

Nella sentenza della *Cour de cassation*, infatti, per giudicare la sussistenza della responsabilità dell'ente di classificazione nei confronti del terzo danneggiato, sotto il profilo causale, venne ritenuto sufficiente il fatto che «*sans la faute du Bureau Veritas le Wellborn n'aurait jamais pu prendre la mer, de sorte que le sinistre ne serait pas survenu et qu'en tout cas, la compagnie Groupama n'aurait jamais accepté de garantir la cargaison aux mêmes conditions, la cour d'appel a pu en déduire que la faute du Bureau Veritas était la cause directe du préjudice subi*» ⁽⁶¹⁴⁾.

Come rilevato da alcuni commentatori della sentenza, con l'affermazione sopra riportata, la Corte sembra aver risposto alle eccezioni sollevate dal registro, il quale – apparentemente mutuando gli argomenti difensivi che hanno trovato accoglimento innanzi alle corti dei paesi di *common law* – negava che i terzi potessero invocare l'esistenza di una sua «*d'une obligation de soin*», non avendo questi «*un lien de proximité suffisant*» con l'ente di classificazione ⁽⁶¹⁵⁾.

La motivazione invero appare piuttosto sintetica sul punto. Qualche elemento in più può essere ricavato dalla sentenza appellata che la *Cour de cassation*, con la propria decisione, ha confermato ⁽⁶¹⁶⁾.

Anche la sentenza della *Cour d'Appel* di Versailles, infatti, giunge alla conclusione che la nave non avrebbe intrapreso la navigazione in assenza di condotte negligenti della società di classificazione e che la compagnia assicurativa non avrebbe assicurato il carico alle stesse condizioni, ma aggiunge che l'assegnazione alla nave della classe rappresenta per il terzo che affida la merce all'armatore «*la garantie de ce que le transport s'effectuera dans les meilleures conditions possible*» ⁽⁶¹⁷⁾.

L'affermazione sembra enfatizzare oltre modo il significato della classe e conseguentemente l'affidamento che possa esservi riposto. Infatti, come si è più volte detto, la classe non costituisce garanzia della navigabilità della nave, né tanto meno del fatto che la merce viaggerà nelle migliori condizioni possibili, bensì essa attesta la rispondenza della nave ai regolamenti dell'ente, condizione che la motivazione evidenzia comunque non essersi verificata nel caso di specie ⁽⁶¹⁸⁾.

Al di là del significato attribuito alla classe, il passaggio appare alludere all'affidamento del terzo (in questo caso il proprietario del carico), ma non è fatto riferimento nella motivazione ad alcuna prova della conoscenza delle attestazioni né da parte del proprietario del carico né dell'assicuratore. Rispetto al primo non viene neanche richiamata l'eventualità che questi, se avesse ricevuto un'informazione esatta – ossia avesse saputo che la nave non era in classe – non avrebbe sottoscritto il contratto per il trasporto della propria merce o comunque avrebbe adottato un comportamento

⁽⁶¹³⁾ P. BOISSON, *Responsabilité de sociétés de classification*, cit. 130.

⁽⁶¹⁴⁾ Cass. fr. 17 marzo 2007, in *Dir. mar.* 2008, 243. Cfr. M. RICCOMAGNO, *Responsabilità delle società di classificazione: la sentenza della Corte di Appello di Genova 18 luglio 2014*, cit. 129.

⁽⁶¹⁵⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli istituti di classifica*, cit. 240.

⁽⁶¹⁶⁾ App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1334.

⁽⁶¹⁷⁾ App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1340.

⁽⁶¹⁸⁾ Ritiene invece pienamente condivisibile l'affermazione L. MICCICHÉ, *In tema di responsabilità extra-contrattuale delle società di classificazione*, in *Dir. mar.* 2006, 1335, 1339, la quale però sembra riferirsi all'identità dei certificati a ingenerare affidamento nei terzi, precisando infatti che «Sul rapporto, poi, fra il contenuto del certificato di classe e l'effettiva navigabilità della nave si condivide il pensiero espresso nella dottrina italiana che ritiene non esistere un'immedesimazione tra i due fattori».

diverso rispetto a quello posto in essere ⁽⁶¹⁹⁾. Rispetto al secondo, tale elemento del nesso causale è esplicito affermando che «*sans la faute de Bureau Véritas [...] la compagnie Groupama n'aurait jamais accepté de garantir la cargaison aux mêmes conditions*» ⁽⁶²⁰⁾, elemento che sembra essere stato ricavato in via presuntiva.

La ricostruzione del nesso causale tra danno e negligenza sembra mescolare l'affidamento sulle informazioni ricavabili dalla classe della nave riposto dal proprietario del carico, l'affidamento – per certi aspetti analogo – riposto sulla classe dall'assicuratore e un dovere in capo all'ente di classificazione di impedire che *una nave pericolosa possa circolare sui mari del mondo mettendo in pericolo il suo equipaggio, il suo carico e più in generale la sicurezza in mare* ⁽⁶²¹⁾.

Anche sul fondamento dell'assunto per cui il diligente svolgimento da parte dell'ente di classificazione dei propri compiti avrebbe l'effetto di impedire ad una nave substandard di intraprendere la navigazione la sentenza non offre particolari elementi ⁽⁶²²⁾.

Seppur in parte sovrapposta con la ricostruzione del nesso di causalità in termini di affidamento, la soluzione del caso *Wellborn* delle Corti francesi appare presentare una lettura alternativa della responsabilità delle società di classificazione verso terzi rispetto a quella basata (sull'affidamento del terzo) sulle informazioni inesatte.

Rispetto a tale soluzione, nel nostro ordinamento, sembra doverci interrogare su alcuni quesiti: i registri di classificazione hanno effettivamente il potere di impedire che in certe situazioni una nave intraprenda la navigazione? Se sì, si tratta anche di un loro dovere? In caso di risposta affermativa, la violazione di tale dovere quali danni rende risarcibili?

Sempre in relazione a tale ricostruzione del nesso causale viene in rilievo un altro aspetto trattato nel caso *Wellborn*. Infatti, se è vero che, come si è appena detto, la sentenza sembra affermare che un ente di classificazione, a certe condizioni, è responsabile del fatto che la nave abbia intrapreso la navigazione, è vero anche che responsabile delle condizioni della nave è anzitutto l'armatore ⁽⁶²³⁾. Ebbene, rispetto al rapporto tra doveri dell'armatore e doveri degli enti di classificazione, la sentenza d'appello del caso *Wellborn* è invece molto chiara nell'affermare «*que l'armateur a évidemment commis des fautes*» da una parte, «*mais qu'elles n'exonèrent pas pour autant le Bureau Véritas des siennes*», dall'altra ⁽⁶²⁴⁾.

Per quanto attiene invece alla parte con cui nel caso *Wellborn* sembra essere stata richiamata una responsabilità dell'ente di classificazione fondata sull'affidamento riposto dal terzo sulle

⁽⁶¹⁹⁾ Diversamente, si sofferma sul punto la motivazione del caso *Elodie*, su cui si veda *infra*.

⁽⁶²⁰⁾ App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1340. A rigore, il passaggio in questione, manca un riferimento esplicito all'affidamento sulle informazioni contenute nei registri o negli attestati, richiamando più genericamente la colpa dell'ente fatto senza il quale viene ritenuto altresì che la nave non avrebbe intrapreso la navigazione.

⁽⁶²¹⁾ Ciò sembra doversi concludere dal passaggio della sentenza in cui si afferma che «*le Bureau Véritas ne peut pas prétendre que sa faute ne constituerait pas un manquement à une obligation générale de prudence et de diligence, alors que, par sa faute, un navire dangereux a pu circuler pendant des années sur toutes les mers du monde, mettant en danger l'équipage, la cargaison et plus généralement la sécurité en mer*» (App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1340), di cui la parte nel testo in corsivo è una parziale traduzione.

⁽⁶²²⁾ Per M. LOPEZ DE GONZALO, *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli istituti di classifica*, cit. 240, si tratterebbe di una «constatazione empirica che una nave priva di certificati di classe "non può prendere il mare"».

⁽⁶²³⁾ Cfr. le considerazioni svolte *supra*, paragrafo § 9.

⁽⁶²⁴⁾ App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1340.

attestazioni inesatte dell'ente, anticipando in parte quanto si dirà più avanti, si rileva un atteggiamento rispetto alla prova del nesso causale meno rigoroso di quello tenuto dalle Corti italiane ⁽⁶²⁵⁾. Suscita infatti qualche perplessità il passaggio con cui la colpa del registro viene messa in relazione al fatto che gli assicuratori non avrebbero dato copertura ai rischi del carico alle medesime condizioni. Se, come il passaggio in questione sembra suggerire, il danno è derivato dall'affidamento riposto dagli assicuratori sulle attestazioni dall'ente di classificazione, il danno da informazioni inesatte sarebbe stato sofferto dagli assicuratori e non dall'assicurato per cui gli assicuratori avevano agito in surroga. A ben vedere, l'affidamento riposto dagli assicuratori sulle attestazioni inesatte giovò al proprietario del carico, il quale ottenne la copertura assicurativa e l'indennizzo in una situazione di fatto nella quale gli assicuratori non l'avrebbero consentita o l'avrebbero accordata a condizioni diverse (ad esempio un premio più alto), svantaggiose per l'assicurato. In altre parole, il danno subito dagli assicuratori sembra altra cosa, avendo i caratteri di *pure economic loss* generata dalla lesione dell'affidamento sull'informazione inesatta, rispetto a quello dei proprietari del carico andato perduto, consistente in *physical loss* derivata dal fatto che la nave avesse intrapreso la navigazione in una situazione in cui non avrebbe dovuto ⁽⁶²⁶⁾.

Di nuovo, quindi, in punto di affidamento del terzo, la soluzione delle Corti francesi non sembrerebbe trovare conferma nel contesto della responsabilità da informazioni inesatte nell'ordinamento italiano, su cui ci si soffermerà in seguito ⁽⁶²⁷⁾.

b) La responsabilità verso l'acquirente della nave: il caso *Elodie II*

Riflessioni della giurisprudenza francese maggiormente attinenti alla materia della responsabilità da informazioni inesatte sono affrontate nelle decisioni riguardanti il caso *Elodie II* ⁽⁶²⁸⁾.

La Corte d'appello di Versailles, nella sentenza *Elodie II*, affermò la responsabilità dell'ente di classificazione nei confronti del terzo acquirente.

Due elementi della motivazione appaiono di particolare interesse.

Il primo è dato dalla consapevolezza da parte dell'ente di classificazione che la visita eseguita negligenza fosse, sì, commissionata dal venditore, ma che, al contempo, questa fosse stata eseguita in vista di un'eventuale vendita. Curiosamente, l'argomento, che sembra riproporre i temi della *proximity* e della *special relationship*, considerati necessari dalla giurisprudenza di *common law* per determinare la responsabilità degli enti di classificazione verso terzi, nel caso di specie era stato invocato proprio dal registro. Quest'ultimo, infatti, valorizzando il suo rapporto con l'acquirente, tentò di inquadrare in chiave contrattuale la propria astratta responsabilità nei confronti dell'acquirente, per poter opporre a questo le clausole di esclusione della responsabilità. Il tentativo, tuttavia si scontrò con l'accertamento da parte della Corte giudicante della sussistenza di una colpa grave. Infatti, secondo i giudici, «*la nature contractuelle ou délictuelle importe peu en l'espèce*

⁽⁶²⁵⁾ Ci si riferisce in particolare alla prova della conoscenza dell'informazione inesatta che, nella fattispecie della responsabilità degli enti di classificazione, consisterebbe nella prova della consultazione da parte del terzo del registro dell'ente o dei certificati, prima di porre in essere l'attività (negoziale) collegata alla nave da cui è scaturito il danno. Su tale prova si sono soffermate infatti le sentenze della Corte d'Appello di Genova e della Cassazione sul caso *Redwood*, su cui si veda *infra*. La mancata prova della consultazione del registro da parte del terzo danneggiato è tra i motivi del rigetto delle domande degli interessati al carico nel sopra citato caso statunitense *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas*, 902 F. Supp. 49, 53 (S.D.N.Y. 1995): «*However, plaintiffs cannot establish that they actually relied on Bureau Veritas' classification of the Pacific Dawn. The record is devoid of any evidence that plaintiffs even consulted Bureau Veritas' Register classifying the Pacific Dawn*».

⁽⁶²⁶⁾ Cfr. H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 11 (nota 80).

⁽⁶²⁷⁾ Si veda *infra* paragrafo § 16.

⁽⁶²⁸⁾ App. Versailles 21 marzo 1996, in *Dir. mar.* 1998, 861.

dans la mesure où, au regard des circonstances de fait exposées ci-après, il est établi que le Bureau Veritas a commis une faute lourde, de nature à faire écarter la clause de non responsabilité» ⁽⁶²⁹⁾.

Il secondo aspetto su cui ci si intende soffermare attiene al profilo causale alla base dell'accertamento compiuto sulla *imputabilité* del danno alla negligenza dell'ente di classificazione.

La Corte, tenuto conto di una clausola del contratto di compravendita di nave che attribuiva all'acquirente la facoltà di recedere dallo stesso nel caso in cui fossero rilevati prima della consegna dei difetti dello scafo tali da compromettere il mantenimento della classe ⁽⁶³⁰⁾, concluse che «*les fautes commises par le Bureau Veritas sont à l'origine directe du préjudice subi par C.C.C. [società acquirente] laquelle, si elle avait connu la classification réelle du navire, élément déterminant dans sa décision d'achat, se serait bien gardée de s'engager plus avant*» ⁽⁶³¹⁾.

La tutela risarcitoria in favore dell'acquirente venne quindi riconosciuta assumendo che questi avrebbe tenuto una condotta, in particolare una scelta negoziale, diversa se fosse stato correttamente informato. Lo scarto tra la condotta concretamente posta in essere dal danneggiato sulla base dell'informazione inesatta e quella potenzialmente tenuta accedendo ad un'informazione corretta è un elemento a cui è dato particolare rilievo nelle ricostruzioni sulla responsabilità da informazioni inesatte nel nostro ordinamento ⁽⁶³²⁾. Le Corti italiane, tuttavia, come già avvertito, all'atto di valutare l'incidenza causale dell'informazione inesatta sul comportamento del terzo danneggiato dall'ente di classificazione hanno assunto un atteggiamento più restrittivo circa gli oneri probatori in capo al danneggiato rispetto a quello espresso dalla *Cour d'appell* di Versailles nel caso *Elodie II* ⁽⁶³³⁾.

La dottrina francese ha espresso riserve sulla soluzione data al caso *Elodie II*, soprattutto in relazione alle valutazioni sulla colpa dell'ente di classificazione. In particolare, è stato contestato il ricorso agli impegni assunti contrattualmente dall'ente di classificazione quale parametro per accertare la sua colpa nei confronti del terzo ⁽⁶³⁴⁾.

⁽⁶²⁹⁾ App. Versailles 21 marzo 1996, in *Dir. mar.* 1998, 863.

⁽⁶³⁰⁾ La quale prevedeva che «*Pour le cas où une avarie serait constatée à la coque, ce qui pourrait entraîner des réserves ou mettrait en jeu la présente classification du navire (haute mer 13/3) les acheteurs ont le droit d'annuler le contrat et le dépôt sera remboursé*».

⁽⁶³¹⁾ App. Versailles 21 marzo 1996, in *Dir. mar.* 1998, 864.

⁽⁶³²⁾ Cfr. in particolare M. MAGGIOLÒ, *Il risarcimento della pura perdita patrimoniale*, cit. 299-300, il quale fa rientrare la fattispecie delle informazioni inesatte tra i casi in cui «la perdita è provocata da un fatto complesso che comprende una decisione autonoma del danneggiato», atteso che «la pura perdita patrimoniale non può essere determinata dalla notizia in sé, ma risulta da un contegno che il soggetto danneggiato tiene sulla base dell'informazione di cui è entrato in possesso». Al riguardo, oltre alle considerazioni introduttive di cui al paragrafo § 7.2, si veda più ampiamente *infra* il paragrafo § 16.

⁽⁶³³⁾ Il riferimento in particolare è a App. Genova, 18 luglio 2014, cit. 125.

⁽⁶³⁴⁾ Cfr. il commento alla sentenza di P. DELEBECQUE, in *DMF* 1956, 727, il quale, da un lato riporta una massima della *Cour de cassation* che ammette che un medesimo fatto sia suscettibile di rappresentare l'inadempimento di un'obbligazione esistente nel rapporto tra due parti contrattuali e al contempo possa essere una *faute quasi-délictuelle* da cui deriva la responsabilità del suo autore nei confronti di un terzo estraneo al contratto e, dall'altra, la frizione di tale soluzione con il principio stabilito dall'allora art. 1165 del *code civil* e la giurisprudenza ivi citata. L'art. 1165 del *code civil* prima della riforma del 2016 prevedeva «*Les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes; elles ne nuisent point au tiers, et elles ne lui profitent que dans le cas prévu par l'article 1121*». La questione sembra porsi nei termini del già discusso cumulo dell'azione contrattuale ed extracontrattuale, per la quale si rinvia a quanto riportato *supra* al paragrafo § 9.3. Per delle critiche alla sentenza di primo grado del caso *Elodie II*, cfr. P. BOISSON, *Responsabilité de sociétés de classification*, cit. 121, il quale ritiene che in tale sede la responsabilità dell'ente di classificazione sia stata affermata sull'erroneo presupposto che la sospensione della classe da parte dell'ente anteriormente alla vendita della nave non fosse opponibile all'acquirente.

Ad ogni modo, come osservato da quella stessa dottrina francese sopra richiamata «*la Cour de Versailles ne s'est pas embarrassé de ces scrupules*», fondando il suo giudizio sul fatto che, nel caso di specie, l'ente di classificazione era stato considerato autore di una colpa grave ⁽⁶³⁵⁾.

c) La responsabilità verso lo stato costiero e gli altri soggetti colpiti dal disastro ambientale: il caso *Erika*

Con riguardo al caso *Erika*, appare opportuno premettere che si tratta di casi in cui la responsabilità dell'ente di classificazione è stata accertata come responsabilità derivante da reato e non come responsabilità per informazioni inesatte.

Nei diversi gradi di giudizio, le Corti francesi si sono misurate con diverse questioni. Oltre all'eccezione di immunità, sulla quale si rinvia a quanto già esposto *supra* ⁽⁶³⁶⁾, con riferimento alla responsabilità dell'ente di classificazione della nave, venne in rilievo l'applicabilità della canalizzazione della responsabilità disposta dall'art. III(4) della Convenzione CLC. Ai sensi della norma, infatti, un'azione per i danni descritti dalla Convenzione non può essere proposta contro i soggetti ivi individuati, facendo rispondere il proprietario della nave per il fatto di questi ultimi, salvi i casi di dolo e condotta temeraria e consapevole ⁽⁶³⁷⁾.

Che l'ente di classificazione potesse beneficiare della canalizzazione venne dapprima escluso dal *Tribunal de Grande Instance* di Parigi, sul presupposto che la lettera b) della disposizione comprendesse solo soggetti che partecipano direttamente alle operazioni marittime della nave ⁽⁶³⁸⁾.

In appello, di nuovo l'eccezione relativa all'operatività della canalizzazione fu rigettata, ma sul diverso presupposto che, avendo l'ente di classificazione svolto attività integranti l'esercizio di prerogative di pubblici poteri, questo non potesse rientrare tra i soggetti elencati dalla norma ⁽⁶³⁹⁾.

Infine, la *Cour de cassation* si espresse a favore dell'applicabilità della canalizzazione agli enti di classificazione, ritenendo che questi rientrino nella categoria dei soggetti descritti dalla lettera b) dell'art. III(4) della Convenzione ⁽⁶⁴⁰⁾. Tuttavia, nel caso di specie la possibilità per il registro di avvalersi della canalizzazione venne esclusa sulla base dell'accertamento di una condotta da parte di quest'ultimo giudicata integrante una «*faute de témérité*».

⁽⁶³⁵⁾ Così, riferendosi al rapporto tra la massima della Cassazione francese e il testo dell'art. 1165 del *code civil*, P. DELEBECQUE, in *DMF* 1956, 727, il quale ritiene, in relazione all'incidenza dell'accertamento relativo alla colpa grave dell'ente sul giudizio, ritiene «*Sans doute est-ce cet élément qui a emporté la décision*».

⁽⁶³⁶⁾ Si veda *supra* paragrafo § 10.

⁽⁶³⁷⁾ V.J. FOLEY-C.R. NOLAN, *The Erika Judgment Environmental Liability and Places of Refuge*, cit. 50.

⁽⁶³⁸⁾ Similmente, F. BERLINGIERI, *Sulla applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, cit. 1292, in relazione ai soggetti descritti dalla norma, considera «evidente che deve trattarsi di persone che hanno qualcosa in comune anche con l'equipaggio, poiché altrimenti la frase non avrebbe alcun senso. E la cosa che tali persone possono avere in comune con l'equipaggio è quella di fornire servizi a bordo della nave». Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 714; P. BONASSIES, *Réflexions d'un jurist français sur le jugement "Erika"*, cit. 255.

⁽⁶³⁹⁾ Cfr. di nuovo, F. BERLINGIERI, *Sulla applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, cit. 1290.

⁽⁶⁴⁰⁾ Ritiene corretta la soluzione A. LA MATTINA, *Judicial Developments in the Erika Case*, cit. 657. *Contra* P. BONASSIES, *Réflexions d'un jurist français sur le jugement "Erika"*, cit. 254. Per l'inclusione degli enti di classificazione nei soggetti di cui all'art. III-4 della Convenzione CLC come si è visto *supra* (paragrafo § 12) *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008). In dottrina, F. SICCARDI, *Pollution liability and classification societies, is the system a fair one*, cit. 707; O. CACHARD, *Les sociétés de classification et la canalisation prévue à l'article III § 4 lettre (b) de la CLC 1992*, cit. 26.

Premesso quindi che la società di classificazione non avrebbe beneficiato della canalizzazione, fu considerato possibile giudicare la sua responsabilità sulla base della normativa nazionale e, quindi, delle norme francesi sulla responsabilità civile derivante da reato ⁽⁶⁴¹⁾.

Come rilevato da taluna dottrina ⁽⁶⁴²⁾ il caso *Erika* non offre particolari spunti in merito al nesso causale tra i danni – di varia natura e sofferti da una platea assai ampia e differenziata che andava dallo stato francese e gli enti locali dei territori colpiti dallo sversamento in mare del greggio ad associazioni per la tutela dell’ambiente ⁽⁶⁴³⁾ – e la condotta dell’ente di classificazione, ritenuto penalmente responsabile in virtù dell’estensione delle pene per i reati previsti dalla normativa ambientale «*soit au propriétaire, soit à l’exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s’il s’agit d’une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire*» ⁽⁶⁴⁴⁾. È stato rilevato che la norma non richiede che la colpa di uno dei soggetti ivi indicati sia causa diretta e immediata dell’incidente ⁽⁶⁴⁵⁾. Ad ogni modo, la sentenza di primo grado aveva ricondotto l’incidente alla *faute d’imprudence* del perito dell’ente di classificazione, considerando che se questi avesse compiuto durante l’ultima ispezione della nave i rilievi secondo le regole dell’arte, sarebbe emersa la corrosione dello scafo che le indagini avevano determinato essere la causa del naufragio, non sarebbe stata prorogata la validità del certificato di classe e l’*Erika* non sarebbe partita per il suo viaggio fatale ⁽⁶⁴⁶⁾.

⁽⁶⁴¹⁾ L. MATTIONI, *La canalizzazione della responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, cit. 151. Cfr. T. SCOVAZZI, *Due recenti e divergenti sentenze in tema di risarcimento del danno all’ambiente marino da inquinamento da idrocarburi*, in *Riv. giur. ambiente* 2009, 305, 210, rileva come sia «difficile vedere come un trattato che ha lo scopo “di adottare regole e procedure uniformi sul piano internazionale per definire le questioni di responsabilità” (preambolo della Conv. Resp. civ.) avrebbe operato una sorta di frammentazione del regime applicabile ai responsabili civili, implicitamente lasciando che la condizione di alcuni tra di loro rimanga regolata dai differenti sistemi giuridici nazionali». Nello stesso senso A. LA MATTINA, *Judicial Developments in the Erika Case*, cit. 658, secondo cui «*the French courts approached this case with the clear intent of increasing the number of parties liable, in disregard of the channeling provisions under the CLC*» e S. KOPELA, *Civil and Criminal Liability as Mechanisms for the Prevention of Oil Marine Pollution*, 20 *Rev. Eur. Comp. & Int’l Envtl. L.* 313 (2011), 323. Ritiene invece che «*because the goal of the CLC is to expand – not limit available funds for oil spill relief, there is a well-accepted understanding that suits against persons other than the shipowner, and those persons whose liabilities are channeled to the shipowner under 1992 CLC article III(4), may be brought under any applicable law irrespective of the CLC regime*» V.J. FOLEY-C.R. NOLAN, *The Erika Judgment Environmental Liability and Places of Refuge*, cit. 50.

⁽⁶⁴²⁾ A. LA MATTINA, *Judicial Developments in the Erika Case*, cit. 658.

⁽⁶⁴³⁾ B. POZZO, *Il caso Erika ed il risarcimento del danno ecologico nell’ordinamento francese*, in *Riv. giur. ambiente* 2008, 887, 892 e ss.

⁽⁶⁴⁴⁾ La norma è attualmente contenuta all’art. L218-18 del *Code de l’environnement*.

⁽⁶⁴⁵⁾ B. POZZO, *Il caso Erika ed il risarcimento del danno ecologico nell’ordinamento francese*, cit. 891; P. BONASSIES, *Réflexions d’un juriste français sur le jugement “Erika”*, cit. 250.

⁽⁶⁴⁶⁾ Trib. Parigi 16 gennaio 2008, in *Dir. mar.* 2008, 263. Per F. PELLEGRINO, *Trasporto marittimo di idrocarburi e tutela dell’ambiente: profili evolutivi*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 25, 46-47, «è evidente la *ratio* di questo orientamento giurisprudenziale, che ha inteso superare il principio della canalizzazione della responsabilità, discostandosi dalla disciplina internazionale. In una società del rischio globale, qual è quella attuale, di fronte alla percezione della “dominabilità” degli eventi calamitosi generati dalla condotta umana, nasce un’aspettativa – se non addirittura una pretesa – della collettività a che coloro che possono intervenire per prevenire (e quindi impedire) conseguenze dannose, pongano in essere tutti quei comportamenti idonei ad evitare danni o comunque a ridurre la portata». Una ricostruzione del nesso causale non dissimile rispetto a quella dei giudici del caso *Erika* – e che appare presentarsi in termini condizionalistici – è rinvenibile nelle decisioni francesi su un altro caso affrontato in sede penale, riguardante l’affondamento della *Cap de la Hague*. L’ente

A conclusioni simili, stabilendo la responsabilità per il fatto di (negligentemente) «consentire la navigazione» da parte del dipendente dell'ente di classificazione, giunse il Tribunale di Savona ⁽⁶⁴⁷⁾ nel caso, sempre di rilevanza penale, della *Tito Campanella* ⁽⁶⁴⁸⁾, ma la sentenza venne successivamente riformata dalla Corte d'appello dal Tribunale di Genova, intervenendo proprio, tra le altre cose, sull'efficacia causale della condotta dell'imputato ⁽⁶⁴⁹⁾.

14. Germania

Nell'ordinamento tedesco, la questione della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi si inserisce nelle strette maglie che in tale sistema è lasciato alla responsabilità del professionista nei confronti di soggetti diversi dai propri clienti e che vede un principio generale secondo cui «*a person suffering pecuniary loss due to the failure of an other person to exercise reasonable care when providing advice or recommendation cannot seek redress, unless there is a contract between the parties*» ⁽⁶⁵⁰⁾.

Il codice civile tedesco (BGB) ammette infatti la tutela aquiliana in caso di lesione degli interessi individuati dall'art. §823, primo comma, prevedendo un «sistema tipizzato di interessi rilevanti» ⁽⁶⁵¹⁾. All'infuori dei casi di lesione di tali interessi tipici, il danno – che nel codice tedesco trova un espresso riferimento normativo per rilevare come ⁽⁶⁵²⁾ – *meramente patrimoniale* (*Vermögensschaden*) causato dal professionista è risarcibile in via aquiliana in caso di danno cagionato intenzionalmente (cfr. §826) o di violazione di norme poste dall'ordinamento a protezione di interessi più generali altrui (cosiddette *Schutzgesetze*) (cfr. §823, secondo comma) ⁽⁶⁵³⁾.

di classificazione fu ritenuto responsabile in quanto «*le représentant qualifié du Bureau Veritas [...], qui avait le devoir de procéder à la vérification et à la mise au point des conditions d'exploitation de la drague, a commis un ensemble de fautes qui "a été un antécédent initial mais certain et générateur du naufrage"*» e «*l'art, 319 du Code pénal n'exige pas pour son application que la cause de l'homicide ou des blessures involontaires ait été directe ou immédiate, dès lors que les fautes commises par le prévenu, sans lesquelles le naufrage ne se serait pas produit, sont à l'origine de celui-ci en ayant créé les conditions qui l'ont rendu possible*» (Cass. crim. fr. 30 maggio 1980, in *DMF* 1981, 146, 149). Cfr. E. LANGAVANT-P. BOISSON, *L'affaire du naufrage de la drague «Cap-de-la-Hague» et le problème de la responsabilité des sociétés de classification*, in *DMF* 1981, 131, 143, per i quali la decisione è «*choquante*». La dottrina italiana, rispetto al nesso di causalità, ne ha evidenziato la difficoltà della prova all'infuori dei casi di condizionamento della libertà negoziale. Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 41; G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit. 361; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 663. Similmente, per la dottrina spagnola J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, cit.174.

⁽⁶⁴⁷⁾ Trib. Savona 29 ottobre 1990, in *Dir. mar.* 1991, 423, 446.

⁽⁶⁴⁸⁾ Sul caso della *Tito Campanella* si veda *infra* il paragrafo § 15.

⁽⁶⁴⁹⁾ App. Genova 27 novembre 1991, in *Dir. mar.* 1992, 432.

⁽⁶⁵⁰⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 39.

⁽⁶⁵¹⁾ G. ALPA, *La responsabilità civile: principi*, Milano, 2010 (ristampa 2011), 14.

⁽⁶⁵²⁾ Cfr. F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 564; E. NAVARRETTA, *L'ingiustizia del danno e i problemi di confine tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale*, cit. 252-253.

⁽⁶⁵³⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 39; A. DI MAJO, *Discorso generale sulla responsabilità civile*, cit. 29, secondo cui «Anche il diritto italiano non è insensibile al modello delle c.d. "norme di protezione"».

Per fondare una tutela risarcitoria in ipotesi di danni meramente patrimoniali causati dal professionista al terzo-non cliente, in presenza di tali ostacoli all'affermazione di una responsabilità aquiliana, si è fatto ricorso a diverse soluzioni ⁽⁶⁵⁴⁾ di cui la dottrina specialistica tedesca ha valutato l'applicabilità all'ambito dell'attività degli enti di classificazione ⁽⁶⁵⁵⁾.

Così, con riferimento alla teoria per cui il professionista entra in un contratto implicito con il terzo per fornire informazioni, la dottrina concorda nel ritenere difficilmente configurabile la fattispecie in relazione all'attività degli enti di classificazione, considerando piuttosto rara la situazione in cui questi producano informazioni direttamente a terzi ⁽⁶⁵⁶⁾. Mentre, da una parte, si è sostenuto che, nella (pur remota) ipotesi in cui l'informazione sia comunicata dal registro al terzo, sussisterebbero i requisiti per il configurarsi di un contratto implicito per l'informazione del terzo ⁽⁶⁵⁷⁾, dall'altra, invece, è stato dato rilievo al requisito dell'accettazione da parte dell'informatore della responsabilità per le informazioni rilasciate, ritenendo che «*the factual circumstances of the activities of classification societies further preclude assuming an implied acceptance of liability*» ⁽⁶⁵⁸⁾.

Più complessa è la valutazione sulla possibilità di ricorrere alla figura, costruita in via interpretativa, del contratto con effetti protettivi nei confronti del terzo (*Vertrag mit Schutzwirkung für Dritte*) ⁽⁶⁵⁹⁾. La dottrina che maggiormente ha approfondito la questione ha vagliato analiticamente la posizione di diversi terzi danneggiati (acquirenti, assicuratori, interessati al carico, passeggeri ed equipaggio). Mentre alcuni hanno escluso l'affermazione di una responsabilità delle società di classificazione basata sul contratto con effetti protettivi nei confronti del terzo con riferimento a tutte le categorie di potenziali terzi danneggiati ⁽⁶⁶⁰⁾, altri hanno ritenuto che l'istituto possa offrire tutela per i danni subiti da passeggeri ed equipaggio ⁽⁶⁶¹⁾.

Un'altra strada ipotizzabile è stata individuata nella *culpa in contrahendo*, codificata nell'art. §311 BGB, ma una responsabilità degli enti di classificazione verso terzi fondata su tale norma è stata

⁽⁶⁵⁴⁾ Cfr. S. RODOTÀ, *Le fonti di integrazione del contratto*, Milano, 2004, 159.

⁽⁶⁵⁵⁾ Il riferimento è alla più volte citata monografia di J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 44 e ss., nonché a N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 188 e ss.

⁽⁶⁵⁶⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 191. Nello stesso senso, J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 44-45, i quali precisano che «*neither the issuance of a class certificate which is produced to third parties nor the general allowance given to interested parties to consult the classification register can be regarded as an implied declaration of will to form a contract*». Se tale assunto appare senz'altro condivisibile, con riferimento alle informazioni che non pervengono al terzo attraverso la consultazione dei certificati o dei registri, deve attualmente tenersi conto dei IACS Proc Req. 2009/Rev.2 2019, *Procedural Requirement No. 3 (Transparency of Classification and Statutory Information)* che prevedono doveri di comunicazione di talune informazioni ai soggetti ivi precisati (in particolare, per ciò che qui interessa, assicuratori e P&I Club).

⁽⁶⁵⁷⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 192.

⁽⁶⁵⁸⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 45.

⁽⁶⁵⁹⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, cit. 288 considerano «*Whether and to what extent the buyer of a ship can be protected by the classification contract concluded between the ship's seller and the classification society is probably the most disputed question with regard to the liability of classification societies under German law*». Sulle origini dell'istituto cfr. C. CASTRONOVO, *Obblighi di protezione e tutela del terzo*, in *Jus* 1976, 123 ss. G. VARANESE, *Il contratto con effetti protettivi per i terzi*, Napoli, 2004, 11 e ss.

⁽⁶⁶⁰⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 72.

⁽⁶⁶¹⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 208-209 e 233, il quale non manca di evidenziare che l'interesse alla salute di tali soggetti è tutelato anche dal §823 BGB.

comunque respinta per le peculiarità dell'attività di tali organismi rispetto a quella degli altri professionisti a cui si applica la disposizione in esame ⁽⁶⁶²⁾.

Le figure del contratto implicito, del contratto con effetti protettivi nei confronti del terzo e della *culpa in contrahendo* sono state affrontate in relazione alla responsabilità degli enti di classificazione in un caso di classificazione inesatta di una nave – la *Uta* – oggetto di compravendita ⁽⁶⁶³⁾:

La motonave *Uta* fu oggetto di alcune riparazioni, sottoposte all'esame dell'ente di classificazione della stessa, che ispezionò la nave nel novembre 2004 e, all'esito dell'ispezione, emise un certificato di classe e altre attestazioni riguardanti l'apparato motore, lo scafo e lo spessore delle lamiere. Nel marzo 2005, l'armatore della *Uta* vendette la nave dopo aver esibito all'acquirente i documenti emessi dall'ente di classificazione, il quale nell'aprile dello stesso anno emise un certificato di classe a nome del nuovo armatore-acquirente attestando di aver eseguito una visita in pari data. Nel settembre 2005, la nave fu messa a secco in un bacino di carenaggio per l'esecuzione di alcuni lavori e, in tale occasione, emersero alcuni difetti riguardanti il motore e le lamiere. L'acquirente della nave, ritenne l'ente di classificazione responsabile dei danni consistenti nell'aver pagato per l'acquisto della *Uta* un prezzo superiore a quello che avrebbe pattuito se l'ente di classificazione, eseguendo correttamente la propria attività, avesse rilevato a tempo debito (in esito alle ispezioni anteriori alla compravendita) i difetti emersi successivamente nonché nei costi delle riparazioni non previste che il nuovo armatore dovette sostenere per porre rimedio a tali difetti.

La Corte tedesca respinse le domande dell'acquirente le cui pretese erano costruite sulle diverse teorie sopra richiamate.

Rispetto al contratto implicito, la sentenza, senza esprimersi sull'astratta configurabilità di tale rapporto nella situazione in cui l'ente trasmetta un'attestazione della conferma della classe di una nave all'acquirente, motiva il rigetto della domanda con la mancata allegazione da parte dell'acquirente attore in giudizio della inesattezza dell'attestazione che avrebbe impedito a priori la possibilità di invocare un inadempimento ⁽⁶⁶⁴⁾.

La decisione nega anche il fondamento delle pretese del terzo acquirente sull'art. §311 BGB. Secondo la Corte tedesca, i certificati rilevanti emessi dall'ente di classificazione per la *Uta* erano finalizzati ad istanze di sicurezza e non avevano la finalità di determinare il valore della nave incidendo sul prezzo di vendita della stessa ⁽⁶⁶⁵⁾.

La sentenza esclude altresì la possibilità per l'acquirente della nave di avvalersi della tutela data dal contratto con effetti protettivi nei confronti del terzo per carenza del presupposto di tale figura dato

⁽⁶⁶²⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 210 e ss.; J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 72 e ss.

⁽⁶⁶³⁾ Landgericht Hamburg 13 settembre 2006, in *Dir. mar.* 2008, 277, con nota di J. BASEDOW-W. WURMNEST, *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*.

⁽⁶⁶⁴⁾ Cfr. J. BASEDOW-W. WURMNEST, *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, cit. 286, secondo i quali «*the court could have more clearly pronounced that neither the issuance of a class certificate produced for third parties alone nor the general allowance given to interested parties to consult the classification register can be regarded as an implied declaration of the will to form a contract*».

⁽⁶⁶⁵⁾ Landgericht Hamburg 13 settembre 2006, in *Dir. mar.* 2008, 284-288.

dalla necessità di protezione del terzo (*Schutzbedürftigkeit des Dritten*) ⁽⁶⁶⁶⁾. In particolare, fu ritenuto determinate per l'esclusione del bisogno di protezione il fatto che l'acquirente non avesse dimostrato di non avere rimedi contro il venditore ⁽⁶⁶⁷⁾. È stato tuttavia osservato che la sentenza – pur avendo nel caso di specie rigettato le domande dell'acquirente – suggerirebbe che un ente di classificazione possa essere ritenuto responsabile nei confronti del terzo acquirente sulla base del contratto con effetti protettivi nei confronti del terzo ⁽⁶⁶⁸⁾.

La responsabilità degli enti di classificazione verso terzi è stata ricondotta da più parti agli angusti spazi lasciati dall'ordinamento tedesco alla tutela aquiliana ⁽⁶⁶⁹⁾. In particolare, è stata sostenuta la risarcibilità sulla base del §823, primo comma, BGB dei danni sofferti dai proprietari del carico e dagli stati costieri danneggiati da una nave classificata negligenzemente da un ente, nonché sulla base del §826 BGB per il caso di nave intenzionalmente classificata in carenza dei presupposti ⁽⁶⁷⁰⁾. Anche sulla responsabilità aquiliana degli enti di classificazione si è espresso il Landgericht di Amburgo, nel più volte citato caso *Uta*, affermando la non risarcibilità ai sensi delle sopra citate disposizioni del danno sofferto dall'acquirente come conseguenza di una classificazione errata della nave oggetto di compravendita poiché, rispettivamente, ritenuto meramente patrimoniale e per mancanza di prova di un fatto doloso dell'ente ⁽⁶⁷¹⁾. Parimenti, venne esclusa l'applicabilità del §823, secondo comma, BGB negando la natura di norme di protezione alle disposizioni dei regolamenti dell'ente, in quanto norme tecniche private ⁽⁶⁷²⁾.

⁽⁶⁶⁶⁾ «If the third party is already protected by contractual claims, against whomever they may be directed, there is no need to include it in the protection of the contract and extend liability of the classification society» (N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 205).

⁽⁶⁶⁷⁾ Landgericht Hamburg 13 settembre 2006, in *Dir. mar.* 2008, 295-297. Criticano la soluzione J. BASEDOW-W. WURMNEST, *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, cit. 291, in quanto farebbe dipendere dalla volontà delle parti del contratto di compravendita la possibilità di ritenere responsabile un soggetto estraneo a tale contratto quale l'ente di classificazione.

⁽⁶⁶⁸⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, cit. 293, i quali lamentano l'assenza nella motivazione della corte tedesca di una «*compelling justification under which circumstances this might be the case and what types of damages can be claimed if the classification society negligently breaches its obligations under the classification agreement*».

⁽⁶⁶⁹⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 75 e ss.

⁽⁶⁷⁰⁾ N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 234.

⁽⁶⁷¹⁾ Landgericht Hamburg 13 settembre 2006, in *Dir. mar.* 2008, 277.

⁽⁶⁷²⁾ Landgericht Hamburg 13 settembre 2006, in *Dir. mar.* 2008, 297.

Capitolo V

La responsabilità degli enti di classificazione verso terzi nell'ordinamento italiano

15. La responsabilità degli enti di classificazione davanti alle corti italiane

Il primo caso noto in cui la questione della responsabilità degli enti di classificazione è stata decisa dalle corti italiane è piuttosto risalente e riguarda l'azione che l'acquirente di un peschereccio mosse contro il cantiere costruttore della nave e il Registro Italiano Navale per difetti che il bene acquistato manifestò in dopo la sua consegna ⁽⁶⁷³⁾.

La controversia giunse davanti alla Corte di cassazione che rigettò le domande risarcitorie rivolte contro l'ente ⁽⁶⁷⁴⁾. In particolare, la motivazione del rigetto, nonché l'attenzione della dottrina del tempo sul tema, ebbe ad oggetto l'accertamento della natura da attribuire al Registro Italiano Navale, al cui riordino aveva provveduto il legislatore meno di un decennio prima, creando più di una incertezza ⁽⁶⁷⁵⁾. La Cassazione, giungendo alla conclusione che l'ente avesse natura pubblica ⁽⁶⁷⁶⁾, affermò – secondo parametri che, come osservato da taluna dottrina, «non appaiono coerenti con l'odierno quadro di diritto positivo» ⁽⁶⁷⁷⁾ – che questo poteva rispondere solamente nei casi di dolo e di colpa grave dei suoi funzionari, nel caso di specie esclusi dal giudice di merito ⁽⁶⁷⁸⁾.

⁽⁶⁷³⁾ Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 3.

⁽⁶⁷⁴⁾ Cass. 15 giugno 1956 n. 2092, in *Riv. dir. nav.* 1956, II, 153.

⁽⁶⁷⁵⁾ R. ALBANO, *Sulla natura del Registro Italiano Navale*, cit.; G. PESCATORE, *Natura giuridica del Registro italiano navale*, cit.

⁽⁶⁷⁶⁾ Cfr. la nota sul punto adesiva di R. ALBANO, *Sulla natura del Registro Italiano Navale*, cit. 176. *Contra* Cons. Stato 27 gennaio 1954 n. 41, in *Foro it.* 1954, III, 33

⁽⁶⁷⁷⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 3.

⁽⁶⁷⁸⁾ Cass. 15 giugno 1956 n. 2092, cit. 174-175.

La questione, a distanza di diversi anni, durante i quali non appare essere stata sollevata davanti alle corti italiane, se non in alcune decisioni adottate in sede penale ⁽⁶⁷⁹⁾, si pose nuovamente, ma in termini piuttosto diversi, davanti al Tribunale di Genova nel 2010, nel caso *Redwood* ⁽⁶⁸⁰⁾.

Nel giudizio, instaurato davanti al Tribunale di Genova, il *charterer* rivolse le proprie domande risarcitorie contro l'ente di classificazione invocandone la responsabilità (aquiliana) per aver indotto nel *charterer* medesimo un ragionevole affidamento sulle informazioni relative al fatto che la nave fosse in classe e munita di dati certificati statuari.

Diversi elementi, tra cui il richiamo da parte del *charterer* alla giurisprudenza in tema di responsabilità delle società di revisione, suggeriscono che le domande in questione fossero argomentate e impostate sulle ricostruzioni dottrinarie più volte citate nella presente trattazione ⁽⁶⁸¹⁾.

La questione giunse davanti alla Corte di cassazione, passando per la Corte d'appello di Genova. Appare dunque utile soffermarsi sulle decisioni dei diversi gradi di giudizio, le quali sembrano essersi apprezzabilmente calate nel dibattito dottrinario sulla responsabilità degli enti di classificazione e averne tenuto conto nelle rispettive motivazioni.

⁽⁶⁷⁹⁾ Ci si riferisce anzitutto alle decisioni relative al caso della *Tito Campanella*, naufragata nel gennaio 1984 mentre era in navigazione nei pressi del Golfo di Biscaglia mentre trasportava la merce caricata nel porto di Oxelsund (Svezia) verso Port Eleusis (Grecia). Nel sinistro persero la vita i componenti dell'equipaggio. La Procura della Repubblica richiese la citazione in giudizio di diverse persone, tra cui alcuni dipendenti di RINA, ente di classificazione della nave. Trib. Savona 29 ottobre 1990, cit. avendo accertato la negligenza di uno degli ispettori dell'ente di classificazione, ritenne quest'ultimo «responsabile dell'imputazione ascrittagli avendo contribuito con il suo colposo operato a consentire la navigazione della *Tito Campanella* che non era invece in condizione di navigabilità» e affermò che l'ente dovesse «rispondere civilmente delle obbligazioni nascenti dal reato, atteso che il compimento dell'azione delittuosa da parte dell'imputato è avvenuto nell'esercizio delle funzioni di spettanza dell'ente». Appare interessante osservare, sotto il profilo dell'accertamento della negligenza e dell'imperizia, che il Tribunale di Savona ritenne che i controlli dell'ente di classificazione debbano andare «oltre la stretta e formalistica osservanza dei regolamenti elaborati da questo ente che riguardano i controlli medesimi», respingendo così gli argomenti difensivi fondati sul fatto che la visita della nave di cui era contestata la diligente esecuzione, a norma dei regolamenti dell'ente di classificazione, non richiedesse un'indagine più approfondita dello stato della nave rispetto a quella eseguita. L'esito della decisione venne del tutto ribaltato in appello da App. Genova 27 novembre 1991, cit. La Corte genovese, non solo ritenne che non fossero sufficientemente provate le cause del naufragio, ma affermò anche che non fosse possibile «attribuire efficacia causale ad un fatto che non solo non è adeguatamente provato, ma che appare addirittura in ogni caso incerto in ordine alla sua efficacia causale, mentre contestualmente esistono con certezza altri elementi causali che, pur anche da soli, potrebbero dare validità e corretta spiegazione del verificarsi dell'evento». Invero, la sentenza per le ragioni sopra riportate assolse sia l'armatore che il perito dell'ente di classificazione, entrambi condannati in primo grado. Pertanto, sembra aver inciso sulla decisione della Corte più il mancato raggiungimento della prova dell'innavigabilità che l'efficacia della condotta del perito dell'ente di classificazione in relazione a quella di altri operatori. Sempre con riferimento al coinvolgimento dei periti di enti di classificazione in giudizi penali, si osserva che in App. Palermo 23 luglio 1998, in *Dir. mar.* 1999, 1193, venne dato atto che per il naufragio del *Massimo Garau*, oltre all'armatore del peschereccio, venne sottoposto a giudizio dinanzi al Tribunale di Marsala l'ispettore dell'ente di classificazione che ne aveva convalidato la classe. Giudizi per l'accertamento negativo della responsabilità di RINA verso terzi, come si è visto *supra* paragrafo § 10, vennero instaurato dinanzi alle corti italiane, le quali però negarono la propria giurisdizione senza quindi addivenire ad una decisione nel merito in Cass. sez. un. 17 ottobre 2002 n. 14769, cit. e in Trib. Genova 7 febbraio 1996, cit.

⁽⁶⁸⁰⁾ Per i fatti alla base della controversia, si veda *supra* paragrafo § 7.

⁽⁶⁸¹⁾ Cfr. Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 236; App. Genova 18 luglio 2014, cit. Sembra potercisi riferire a M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 656-657, e a M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 37-38.

a) Il Tribunale di Genova sul caso *Redwood*

Il Tribunale genovese si pronunciò per la responsabilità dell'ente di classificazione verso il *charterer*, riconoscendo a quest'ultimo parte dei danni lamentati ⁽⁶⁸²⁾.

La sentenza si sofferma a lungo sulla natura della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi ⁽⁶⁸³⁾. Partendo dall'analogia con la fattispecie della responsabilità delle società di revisione indicata dall'attore, viene riportato il dibattito relativo alla natura (contrattuale o extracontrattuale) di tale fattispecie, dando atto di una tendenza della giurisprudenza ad «accreditare natura contrattuale alla responsabilità in questione» e al riconoscimento di una «responsabilità da contatto sociale» ⁽⁶⁸⁴⁾. Il giudice, comunque, ritenne che le domande del *charterer* fossero prospettate esclusivamente in chiave extracontrattuale e che questi si fosse onerato di provare la colpa dell'ente di classificazione.

Nell'esame della fattispecie come responsabilità extracontrattuale, la motivazione sembra confermare che nel nostro ordinamento l'esistenza di obbligazioni relative alla navigabilità assunte dall'armatore nei confronti della propria controparte contrattuale – nel caso di specie il *charterer* – non preclude una responsabilità nei confronti di quest'ultimo da parte dell'ente di classificazione. Secondo una ricostruzione in parte diversa da quella qui adottata ⁽⁶⁸⁵⁾, il Tribunale ha valutato la condotta dell'ente di classificazione alla stregua di quella di un ausiliario dell'armatore ai sensi dell'art. 1228 c.c., sicché la responsabilità del primo risulterebbe «ovviamente, concorrente con quella del contraente che di tale ausiliario si sia avvalso» ⁽⁶⁸⁶⁾.

La Corte genovese ritenne quindi che il danno sofferto dal terzo per effetto delle attestazioni inesatte dell'ente di classificazione potesse essere risarcito in quanto costituisse la lesione di un interesse tutelabile quale la sua libera determinazione nello svolgimento dell'attività negoziale ⁽⁶⁸⁷⁾.

Sotto il profilo della colpa dell'ente, la sentenza contiene un'articolata motivazione, nutrita di riferimenti agli accertamenti peritali compiuti in sede istruttoria, per concludere che le visite con cui erano stati rinnovati i certificati di classe e statuari erano state compiute in modo gravemente negligente dagli ispettori dell'ente di classificazione. La motivazione non è particolarmente chiara sul punto, ma sembra che la negligenza sia stata valutata sulla base dei regolamenti dell'ente e delle linee guida IACS ⁽⁶⁸⁸⁾.

La questione più delicata, anche all'esito dei successivi gradi di giudizio, può ritenersi essere stata l'accertamento del nesso di causalità compiuto dalla corte genovese per ricondurre il danno del *charterer* alla condotta dell'ente di classificazione. La motivazione, dapprima esclude che una responsabilità concorrente dell'armatore sia d'ostacolo per affermare quella dell'ente di

⁽⁶⁸²⁾ Il Tribunale, tenuto conto che il *charterer* si era visto restituire dall'*owner* gli anticipi per il mancato noleggio, considerò non immediate e dirette alcune voci di danno che il *charterer* avrebbe comunque sostenuto anche nel caso in cui la nave non fosse stata bloccata nel porto di Amburgo. Cfr. Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 250.

⁽⁶⁸³⁾ Per le questioni di giurisdizione e legge applicabile, anche trattate dalla sentenza in esame, si rinvia a quanto riportato *supra*, paragrafo § 10.

⁽⁶⁸⁴⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 240 e 248.

⁽⁶⁸⁵⁾ Sull'argomento si rinvia alle riflessioni svolte *supra* paragrafo § 9.

⁽⁶⁸⁶⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 245.

⁽⁶⁸⁷⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 245-246. La sentenza richiama il caso del quadro falsamente attribuito a De Chirico dalla firma che egli vi aveva apposto pur non essendone autore deciso da Cass. 4 maggio 1982 n. 2765, cit. su cui si tornerà più ampiamente *infra*, paragrafo § 16.

⁽⁶⁸⁸⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 234-235. Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 19; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 716;

classificazione per un diverso profilo contrattuale o extracontrattuale ⁽⁶⁸⁹⁾. Dopodiché considera sufficiente la prova che il *charterer* avesse accesso a siti internet (tra cui quello dell'ente di classificazione) tramite i quali consultare informazioni relative alle attestazioni delle navi, per presumere la consultazione prima della sottoscrizione del *charterparty*. Tanto apparve sufficiente al giudice per ritenere che le informazioni inesatte avessero «svolto un ruolo essenziale nella determinazione di un errore del noleggiatore sulle caratteristiche della nave senza il quale la *Redwood* non sarebbe mai stata scelta» ⁽⁶⁹⁰⁾.

b) La Corte d'appello sul caso *Redwood*

La Corte d'appello di Genova riformò la sentenza del Tribunale dando alla controversia esito opposto, favorevole all'ente di classificazione.

In particolare, la sentenza del giudice d'appello esclude la prova dell'affidamento nel caso di specie. Il giudizio è motivato anzitutto sul fatto che il *charterer* che facesse affidamento sull'indicazione contenuta nel *charterparty* del nome dell'ente di classificazione, senza compiere verifiche in merito alle attestazioni dell'ente di classificazione, sarebbe negligente, con la conseguenza che il suo affidamento non sarebbe incolpevole ⁽⁶⁹¹⁾.

Pur non apparendo rilevante il fatto – a quanto risulta oggetto di discussione nel giudizio – che, nel caso di specie, il *charterer* riportava solamente il nome dell'ente di classificazione della nave e non anche il simbolo della classe e le relative notazioni, sembra condivisibile che, per poter parlare di affidamento sulle attestazioni del terzo, non ci si possa basare sulle informazioni rese dalla propria controparte contrattuale.

La Corte, condivisibilmente, valutò l'elemento del nesso causale in termini più rigorosi rispetto a quanto fatto nella sentenza impugnata, ritenendo che la prova dei fatti costitutivi della domanda imponesse al danneggiato di dare evidenza « a) di avere acquisito effettiva conoscenza delle certificazioni emesse dall'ente di classifica b) che siffatta attività conoscitiva ebbe luogo anteriormente alla stipulazione del contratto c) di essersi determinata alla conclusione del contratto in ragione dell'affidamento sulle risultanze documentali come sopra acquisite» ⁽⁶⁹²⁾.

Nel caso di specie, la Corte ritenne che il fatto noto fosse quello *sub a* (il *charterer* fornì documentazione relativa ad una consultazione avvenuta il giorno in cui la nave fu fermata ad Amburgo). Tuttavia, il giudice di prime cure avrebbe presunto sia gli elementi *sub b* e *c*.

In effetti, se sembra potersi presumere ⁽⁶⁹³⁾ – anche perché non facilmente suscettibile di essere provato diversamente – che un terzo faccia affidamento sulle informazioni in suo possesso relative alla nave per stipulare un contratto avente ad oggetto le utilità della stessa ⁽⁶⁹⁴⁾, non sembra potersi

⁽⁶⁸⁹⁾ Giungendo così, pur nel convincimento che l'ente di classificazione sia ausiliario dell'armatore, alle medesime conclusioni sviluppate *supra* nel paragrafo § 9.

⁽⁶⁹⁰⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 247.

⁽⁶⁹¹⁾ App. Genova, 18 luglio 2014, in *Dir. mar.* 2016, 130-f.

⁽⁶⁹²⁾ App. Genova, 18 luglio 2014, in *Dir. mar.* 2016, 130-f. Rispetto a quanto richiesto dalle corti di *common law*, spicca l'assenza del requisito secondo cui l'ente di classificazione dovrebbe essere consapevole che l'informazione contenuta nei propri attestati sia destinata al soggetto danneggiato. Cfr. *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995), 53; *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 556.

⁽⁶⁹³⁾ Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento, causalità*, cit. 862.

⁽⁶⁹⁴⁾ Tra queste quelle ottenute dalla consultazione delle attestazioni rilasciate dagli enti di classificazione. Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 39; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 435; M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 77.

affidare alla presunzione il fatto che il medesimo soggetto sia entrato in contatto con quelle informazioni che si ricavano dalle attestazioni degli enti di classificazione.

c) La Cassazione sul caso *Redwood*

La sentenza d'appello venne impugnata davanti alla Corte di cassazione, che tuttavia confermò la sentenza d'appello.

In particolare, venne confermato che il *charterer*, per invocare la responsabilità dell'ente di classificazione ai sensi dell'art. 2043 c.c., deve dimostrare un diretto affidamento sulle attestazioni rivelatesi inesatte e quindi provare di aver conosciuto la classe, non essendo sufficiente il dato dell'inesattezza delle informazioni ⁽⁶⁹⁵⁾.

Rispetto all'accertamento compiuto in appello della conoscenza da parte del *charterer* delle informazioni ricavabili dalle attestazioni dell'ente, la Corte considerò la questione come rientrante in un giudizio di fatto e quindi non impugnabile in sede di legittimità. La sentenza esclude anche che la conoscenza del certificato di classe da parte di un operatore come il *charterer* possa essere considerata una di quelle «nozioni di fatto che rientrano nella comune esperienza» ai sensi dell'art. 115 del codice di procedura civile ⁽⁶⁹⁶⁾.

A tratti, la sentenza della Cassazione sembra aver dato rilievo al fatto che le domande del *charterer* fossero state introdotte in via extracontrattuale ⁽⁶⁹⁷⁾. Tale fatto era stato peraltro oggetto di uno dei motivi di ricorso contro la sentenza impugnata, rigettato dalla Corte, la quale ritenne che non fosse stata fornita la prova da parte del *charterer* di aver introdotto tempestivamente in giudizio le domande contro l'ente di classificazione anche in via contrattuale ⁽⁶⁹⁸⁾.

Tuttavia, la sentenza afferma che l'accertamento compiuto in merito alla conoscenza delle attestazioni (esclusa dalla Corte d'appello con decisione confermata dalla stessa Cassazione) rendesse ininfluente la presunta prospettazione delle domande anche in via contrattuale ⁽⁶⁹⁹⁾.

Gli altri due casi noti di cui sono state investite le corti italiane con riferimento al tema in esame hanno riguardato entrambi la fattispecie della responsabilità degli enti che avevano rilasciato attestazioni riguardanti unità da diporto nei confronti del terzo acquirente.

L'attività certificativa svolta riguardante alle unità da diporto si fonda su una normativa che non coincide in tutto con quella che è stata oggetto di approfondimento nella parte prima della presente trattazione ⁽⁷⁰⁰⁾. Tanto precisato, appare comunque interessante riportare le posizioni assunte dai giudici in relazione a tale casistica.

In una pronuncia della Corte di cassazione del 2019 e, quindi, vicina nel tempo alla sentenza del caso *Redwood*, venne deciso il caso riguardante un acquirente di un'unità da diporto che aveva agito

⁽⁶⁹⁵⁾ Cass. 2 marzo 2018 n. 4915, cit. 916.

⁽⁶⁹⁶⁾ Cass. 2 marzo 2018 n. 4915, cit. 918.

⁽⁶⁹⁷⁾ Cass. 2 marzo 2018 n. 4915, cit. 916 («La Corte d'appello ha accertato che la domanda proposta dalla Argos, quale risultante espressamente dall'atto di citazione, è domanda di responsabilità extracontrattuale»).

⁽⁶⁹⁸⁾ Cass. 2 marzo 2018 n. 4915, cit. 915.

⁽⁶⁹⁹⁾ Cass. 2 marzo 2018 n. 4915, cit. 915: «Si osserva inoltre che l'accertamento in fatto che la Argos non aveva avuto conoscenza del certificato di classe prima della conclusione del noleggio della motonave, che sarà confermato da questa Corte nel prosieguo della motivazione, rende privi di interesse i due motivi».

⁽⁷⁰⁰⁾ Per la disciplina delle attestazioni e delle norme di sicurezza per le unità da diporto si rinvia in particolare al D.lg. 11 gennaio 2016, n. 5 (Attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE) e al titolo III del Regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto (D.M. 29 luglio 2008, n. 146). Cfr. E. LENZONI MILLI, *La responsabilità degli organismi di certificazione nella navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.* 2018, 515.

contro il precedente proprietario e contro l'ente certificatore dell'unità, poi rivelatasi affetta da gravi fenomeni di osmosi non rilevati dai periti dell'ente (anch'essi convenuti) ⁽⁷⁰¹⁾.

In quest'occasione, tuttavia, la Corte confermò la sentenza d'appello la quale, con riferimento alle domande dell'acquirente contro l'ente e i periti, aveva ritenuto che «le circostanze allegare non facessero emergere profili di responsabilità a carico dei tecnici, data la ritenuta inidoneità delle attestazioni a garantire le condizioni di manutenzione della barca, attestazioni che erano state rilasciate "per fini diversi dalla vendita", e che non avevano "comportato alcuna garanzia che il bene non fosse affetto da vizi"» ⁽⁷⁰²⁾.

Il secondo caso noto fu deciso dalla Corte d'appello di Ancona e riguardava le domande risarcitorie dell'acquirente di un'unità da diporto le cui buone condizioni erano state attestate da un ente certificatore appena due mesi prima della vendita ⁽⁷⁰³⁾.

La Corte ravvisò in capo all'ente certificatore, per la negligente verifica dell'unità e per l'erroneità dell'attestazione «una responsabilità di tipo extracontrattuale nei confronti di chi ha fatto riferimento alla stessa per le sue scelte contrattuali, e precisamente ha fatto affidamento sull'attestato proveniente da un organismo tecnico notificato che, senza aver compiuto le dovute attività di verifica, ha certificato, in assenza dei relativi presupposti, che il natante aveva le caratteristiche tecniche richieste per la navigazione» ⁽⁷⁰⁴⁾.

16. Responsabilità nei confronti dei terzi che hanno fatto affidamento sulle attestazioni

16.1. Responsabilità per informazioni inesatte e tutela dell'affidamento nell'ordinamento italiano

Si è visto che la dottrina italiana che si è occupata della questione della responsabilità degli enti di classificazione ha evidenziato le analogie «tra le funzioni di controllo e di certificazione svolte dalle società di revisione e quelle proprie delle società di classifica» ⁽⁷⁰⁵⁾.

Si tratta di una fattispecie, positivamente disciplinata nel nostro ordinamento, in cui il soggetto che compie i controlli e rilascia le conseguenti attestazioni risponde per la loro inesattezza sia nei confronti del proprio committente che di terzi ⁽⁷⁰⁶⁾.

Altri autori hanno richiamato anche ulteriori fattispecie affini quali la responsabilità per informazioni inesatte rese dalle banche e la responsabilità degli organismi di vigilanza ⁽⁷⁰⁷⁾.

⁽⁷⁰¹⁾ Cass. 3 luglio 2019 n. 17867, cit.

⁽⁷⁰²⁾ Così l'ottava pagina della sentenza Cass. 3 luglio 2019 n. 17867, cit.

⁽⁷⁰³⁾ App. Ancona 2 agosto 2017, cit.

⁽⁷⁰⁴⁾ App. Ancona 2 agosto 2017, cit. 515.

⁽⁷⁰⁵⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 656.

⁽⁷⁰⁶⁾ Attualmente la materia è regolata dall'art. 15 del D.lg. 27 gennaio 2010 n. 39 (Attuazione della direttiva 2006/43/CE, relativa alle revisioni legali dei conti annuali e dei conti consolidati, che modifica le direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE, e che abroga la direttiva 84/253/CEE), il cui art. 15, così come modificato dall'art. 17 del D.lg. 17 luglio 2016, n. 135 (Attuazione della direttiva 2014/56/UE che modifica la direttiva 2006/43/CE concernente la revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati). Per le differenze rispetto al regime previgente cfr. M. DE NADAI, *La nuova responsabilità dei revisori legali dei conti: criticità e disarmonie normative*, in *Banca imp. soc.* 2011, 397.

⁽⁷⁰⁷⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 38.

In ogni caso fu chiaro che il problema della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi andasse risolto, almeno con riferimento ad un'individuata tipologia di controversie, secondo gli orientamenti in materia di responsabilità per la diffusione di informazioni inesatte, argomento oggetto di un travagliato dibattito presso la dottrina civilistica.

Il dibattito in questione, come noto, scaturisce dalle differenti interpretazioni date all'*ingiustizia del danno* di cui all'art. 2043 c.c. ⁽⁷⁰⁸⁾, che, in questa sede, non appare opportuno ripercorrere se non nei termini generali della contrapposizione tra quanti interpretano la norma come clausola generale ⁽⁷⁰⁹⁾ e quanti riservano la tutela aquiliana ai casi di lesione di una serie precostituita di beni giuridici, oggetto di situazioni soggettive tutelate in quanto reputate meritevoli dall'ordinamento ⁽⁷¹⁰⁾. Non rientra in tale categoria di beni, secondo questa seconda dottrina, il patrimonio, la cui lesione dà luogo a perdite meramente patrimoniali estranee alla tutela aquiliana ⁽⁷¹¹⁾, che troverebbero il loro ambito di tutela nella responsabilità contrattuale ⁽⁷¹²⁾, attraverso il ricorso alla figura del contatto sociale e alla teoria dell'obbligazione senza prestazione ⁽⁷¹³⁾.

Entrambe le posizioni propongono un superamento della concezione per cui il rimedio aquiliano fosse esperibile solo nei casi di lesione di un diritto soggettivo assoluto ⁽⁷¹⁴⁾, entrata in crisi di fronte ai cambiamenti della realtà socio-economica ⁽⁷¹⁵⁾. Tuttavia, mentre tali teorie andavano consolidandosi, venivano prospettati, anche in giurisprudenza, «“nuovi” diritti soggettivi assoluti» ⁽⁷¹⁶⁾, retaggio della concezione secondo cui la responsabilità aquiliana costituisse presidio del diritto soggettivo. Tra questi, con riferimento all'argomento che qui interessa, il «diritto di determinarsi

⁽⁷⁰⁸⁾ F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella “terra di nessuno tra contratto e fatto illecito”*, cit. 559: «la soluzione del problema diviene strettamente dipendente dalle concezioni formulate, al livello di teoria generale, sul criterio della ingiustizia del danno nel sistema italiano della responsabilità civile». Cfr. E. NAVARRETTA, *Ingiustizia del danno e nuovi interessi*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), IV *Attuazione e tutela dei diritti*, Tomo III *La responsabilità e il danno*, Milano, 2009, 163, 164-165.

⁽⁷⁰⁹⁾ Indirizzo innestatosi sul fondamentale contributo di S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964 (ristampa inalterata del 1967), 183 e ss.

⁽⁷¹⁰⁾ Il riferimento è a C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 152 e ss.

⁽⁷¹¹⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 315 e ss.

⁽⁷¹²⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 303 e ss.

⁽⁷¹³⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 538. Si ritiene che la teoria del contatto sociale abbia trovato la sua principale affermazione nella giurisprudenza a partire dalla pronuncia resa in materia di responsabilità medica Cass. 22 gennaio 1999 n. 589, in *Foro it.* 1999, I, 3332.

⁽⁷¹⁴⁾ La concezione tradizionale dell'illecito civile entrata in crisi intorno alla metà del XX secolo è descritta da M. BARCELLONA, *L'«ingiustizia» del danno e il doppio regime della responsabilità*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo I art. 2043 art. 96 c.p.c., Milano, 2011, 59, 63 e ss. In particolare, rispetto al fondamento della limitazione della tutela aquiliana alla lesione dei diritti soggettivi assoluti: «dalla premessa che la responsabilità trova fondamento nell'illecito inteso come violazione di un obbligo preesistente, infatti si riteneva discendesse la sola rilevanza aquiliana dei beni tutelati dall'ordinamento attraverso un obbligo *erga omnes* di rispetto ed astensione. Ciò induceva a sostenere la sola rilevanza dei danni conseguenti a lesioni dei diritti cc.dd. assoluti».

⁽⁷¹⁵⁾ M. BARCELLONA, *L'«ingiustizia» del danno e il doppio regime della responsabilità*, cit. 67 e ss. Per E. NAVARRETTA, *L'evoluzione storica dell'ingiustizia del danno e i suoi lineamenti attuali*, in *Trattato di diritto civile* (a cura di N. Lipari-P. Rescigno), vol. IV, tomo III, Milano, 2009, 135, 142, l'obiettivo di estendere il campo della responsabilità civile fu «naturale risposta del sistema giuridico ai cambiamenti della realtà socio-economica». Per l'abbandono della «idea che si possa ritornare a concepire la responsabilità civile come protezione aquiliana dei diritti soggettivi intesi nella concezione tradizionale» cfr. C. CASTRONOVO, *Sistema e problema nel danno da prodotti*, Milano, 1979, 141.

⁽⁷¹⁶⁾ M. BARCELLONA, *L'«ingiustizia» del danno e il doppio regime della responsabilità*, cit. 71-72.

liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale», affermato dalla Corte di cassazione nel noto «caso De Chirico» ⁽⁷¹⁷⁾.

In tale cornice, ritenuta da più parti insoddisfacente la creazione dei cosiddetti nuovi diritti ⁽⁷¹⁸⁾, si articolano le diverse ricostruzioni sulla responsabilità da informazioni inesatte.

Da una parte vi sono i sostenitori della tesi aquiliana ⁽⁷¹⁹⁾, che ravvisano nell'ordinamento i «criteri normativi che consentono, in tema di responsabilità da informazioni inesatte, di configurare come ingiusto il danno derivante dalla *lesione dell'affidamento incolpevole di un destinatario ragionevolmente prevedibile*» ⁽⁷²⁰⁾.

Dall'altra, si collocano le posizioni di quella dottrina secondo cui: «Il contatto sociale con il soggetto professionale, qualificato dalla buona fede, è fonte di obbligazione proprio perché è legittimo confidare che quest'ultimo, quando specificamente interpellato, usi la propria professionalità e i mezzi tecnici che ha a sua disposizione al fine di fornire informazioni corrette, o piuttosto si rifiuti di fornirle; l'affidamento sull'esattezza dell'informazione è dunque a sua volta meritevole di tutela. Da esso non può che derivare, in caso di violazione, una responsabilità contrattuale» ⁽⁷²¹⁾.

È stato altresì rilevato che le «molteplici e multiverse» fattispecie in cui vengono in rilievo le informazioni inesatte non sarebbero suscettibili di rientrare in una categoria unitaria e che «il loro trattamento non risponde ad una *ratio* compatta che evoca lo *status*, la solidarietà o la trasparenza», suggerendo quindi che ci si debba interrogare «di volta in volta, sulla natura della responsabilità» ⁽⁷²²⁾.

Ad ogni modo, sembra potersi condividere l'opinione di quella dottrina che ha evidenziato come, nonostante la divisione concettuale nel seguire il percorso contrattuale o extracontrattuale, la dottrina sembri «allinearsi sia nella ricostruzione degli elementi rilevanti sul piano giuridico (la professionalità di chi emette la dichiarazione; l'oggettiva idoneità a far sorgere un affidamento; il necessario rispetto della buona fede oggettiva), sia nel richiamo al modello della responsabilità precontrattuale, variamente ascritta al modello contrattuale o a quello aquiliano, sia infine nel tentativo di

⁽⁷¹⁷⁾ Cass. 4 maggio 1982 n. 2765, cit. Come anticipato *supra* (paragrafo § 7.2), la fattispecie della lesione del diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale è accostata alla responsabilità degli enti di classificazione da M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 662, ed è richiamata anche da M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 38 (nota 110); V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 434. Come si è visto *supra* (paragrafo § 15), la figura della lesione del diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale è stata invocata nel caso *Redwood* ed ha costituito la cornice interpretativa del relativo giudizio.

⁽⁷¹⁸⁾ Con particolare riferimento alla figura del diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale, si esprime in toni critici la nota alla sentenza della Cassazione sul caso D Chirico di A. DI MAJO, *Ingiustizia del danno e diritti non nominati*, cit. 1750, per cui l'individuazione di tale interesse giuridicamente rilevante come diritto costituisce «un tributo che i giudici pagano alla esigenza di un sistema di tutela che ancora si vuole impostato *sulla titolarità di diritti soggettivi*». Per F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 560-561, si tratterebbe di un «rozzo espediente per contrabbandare come "ingiusto" qualsiasi danno al patrimonio, così da eludere la portata selettiva del criterio di "ingiustizia"». Parimenti critici rispetto ai cosiddetti «nuovi diritti» sono C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. e S. MAZZAMUTO, *Spunti in tema di danno ingiusto e di danno meramente patrimoniale*, in *Eur. dir. priv.* 2008, 349, 389 e ss.

⁽⁷¹⁹⁾ F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 563.

⁽⁷²⁰⁾ F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 561.

⁽⁷²¹⁾ Così più recentemente F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata: "special relationship" nel diritto anglosassone, "species" della responsabilità da contatto sociale nel nostro sistema*, in *Banca borsa tit. cred.* 2019, I, 391, 416-417, ribadendo in parte le considerazioni di C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 574 e ss.

⁽⁷²²⁾ M. BARCELLONA, *Trattato del danno e della responsabilità civile*, cit. 454.

risolvere il problema della delimitazione dei soggetti legittimati a richiedere il risarcimento specie a fronte di informazioni rivolte *ad incertam personam*»⁽⁷²³⁾.

Appare rientrare in tale ultimo problema il caso di diverse categorie di terzi che possono lamentare di aver fatto affidamento sulle informazioni provenienti dagli enti di classificazione. Infatti, sebbene nei propri formulari gli enti spesso precisino che le informazioni e i documenti che rientrano nell'ambito dei servizi prestati sono ad uso esclusivo dei propri clienti⁽⁷²⁴⁾, il loro impiego nella prassi dei traffici marittimi si è visto non essere affatto circoscritto all'armatore-cliente dell'ente di classificazione⁽⁷²⁵⁾. L'uso che questi ne fa è esattamente quello di utilizzare l'informazione contenuta nella classe della nave nei rapporti con i terzi e, a ben vedere, altrimenti i certificati di classe⁽⁷²⁶⁾ avrebbero poca altra utilità se non quella conferitagli in ambito statutario di «documento che conferma la conformità alla SOLAS 74, capitolo II-1, parte A-1, regola 3-1»⁽⁷²⁷⁾. Non si giustificerebbero allora i riferimenti alla classe della nave contenuti nei diversi contratti esaminati e il certificato di classe sarebbe trattato al pari degli altri documenti relativi alla sicurezza della nave. Peraltro, talune informazioni – tra cui quelle relative «alle sospensioni e alle revoche di classe» – devono essere pubblicate dagli enti sui propri siti web, il che le rende conoscibili rispetto a chiunque consulti i dati messi a disposizione sui siti degli enti⁽⁷²⁸⁾.

Analizzando le categorie di soggetti che entrano in contatto con le informazioni relative alla classe, sembra doversi ritenere che il formulario *SALESFORM* 2012 faccia sì che l'acquirente che si avvale delle facoltà di far ispezionare la nave ai sensi dell'art. 6 possa ricevere le informazioni relative a tali ispezioni come persona determinata dal punto di vista dell'autore dell'informazione, se non addirittura come destinatario⁽⁷²⁹⁾.

⁽⁷²³⁾ E. NAVARRETTA, *L'ingiustizia del danno e i problemi di confine tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale*, cit. 248.

⁽⁷²⁴⁾ E di altri soggetti individuati. Cfr. l'art. 3 delle *General Conditions of the Rules* (RINA Rules for the Classification of Ships (1° luglio 2021)) §3.2, con riferimento a *report, statement, notation on a plan, review, Certificate of Classification, document or information* emessi nello svolgimento dei servizi dell'ente: «Any such document is issued solely for the use of the Society, its committees and clients or other duly authorised bodies and for no other purpose».

⁽⁷²⁵⁾ Cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 195: «It is always the aim of a certificate to prove something and to allow the recipient to present it to other parties». Sugli impieghi delle attestazioni degli enti di classificazione si veda *supra* paragrafo § 5.2.

⁽⁷²⁶⁾ Discorso diverso sembra doversi fare per i certificati statutari, destinati ad essere mostrati alle autorità amministrative.

⁽⁷²⁷⁾ §21 della Dir. 2009/16/CE.

⁽⁷²⁸⁾ Art. 10, paragrafo 4, Reg. 391/2009. A tal riguardo non sembra privo di rilievo il diciannovesimo considerando del suddetto regolamento che considera «la trasparenza e lo scambio di informazioni tra gli interessati, nonché il diritto del pubblico di accedere alle informazioni» quali «strumenti fondamentali per prevenire gli incidenti in mare».

⁽⁷²⁹⁾ In tali casi, se non un vero e proprio contratto (alla luce anche del fatto che pur essendo l'ente di classificazione scelto dal venditore, il costo delle ispezioni è attribuito all'acquirente), sembra configurarsi tra l'acquirente e l'ente una *special relationship akin to a contract*. Si può inoltre osservare che l'acquirente potrebbe – come spesso avviene – continuare a mantenere la nave nei registri dell'ente di classificazione da cui questa è classificata. Pertanto, tra l'acquirente e l'ente di classificazione potrebbe ravvisarsi lo schema di due parti di un possibile contratto, con la conseguente facile riconducibilità al modello della responsabilità precontrattuale, richiamato – come si è visto – a riferimento per la responsabilità da informazioni inesatte sia dalle teorie che vi attribuiscono natura contrattuale che da quelle che vi attribuiscono natura extracontrattuale (sul punto, cfr. E. NAVARRETTA, *L'ingiustizia del danno e i problemi di confine tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale*, cit. 249).

Possono altresì essere destinatari individuati delle informazioni gli assicuratori dello scafo e i P&I Club. Questi, infatti, ricevono dagli enti di classificazione diversi tipi di informazioni con modalità e a condizioni differenziate ai sensi degli IACS *Procedural Requirements* ⁽⁷³⁰⁾.

A fronte di tali situazioni in cui il terzo sembra ricevere l'informazione direttamente dall'ente di classificazione, vi è una discretamente ampia e variegata platea di soggetti non identificabili *ex ante* che vengono a contatto con le informazioni attestate dagli enti di classificazione. Rispetto a tali soggetti, il riconoscimento della tutela risarcitoria sembra allora doversi far dipendere dal giudizio sulla ragionevolezza dell'affidamento da questi riposto nelle attestazioni ⁽⁷³¹⁾ o sulla concretezza sia del contatto sociale che dell'affidamento tali da rendere il primo qualificato e il secondo fondato ⁽⁷³²⁾. Poste le differenti soluzioni offerte dai diversi orientamenti della dottrina civilistica, nel valutare la loro applicazione alla materia della responsabilità verso terzi degli enti di classificazione, appare opportuno soffermarsi sulla responsabilità da informazioni inesatte in altri settori.

16.2. Applicazioni in settori diversi da quello delle operazioni in ambito marittimo

a) La responsabilità per informazioni inesatte rese dalle banche

Una prima fattispecie in cui è stata affrontata la questione relativa alla responsabilità delle banche per inesattezza delle informazioni riguarda il caso della banca negoziatrice che riceva dalla banca trattaria un bene-fondi errato, cambiando quindi per cassa l'assegno al presentatore in assenza della provvista e, quindi, senza poterne recuperare l'importo ⁽⁷³³⁾.

Un orientamento tradizionale riconosce la responsabilità della prima nei confronti della seconda attribuendovi natura aquiliana ⁽⁷³⁴⁾. Taluna dottrina, tuttavia, attribuisce a tale fattispecie natura

⁽⁷³⁰⁾ IACS PR No. 3, *Transparency of Classification and Statutory Information*.

⁽⁷³¹⁾ Il concetto di ragionevolezza è richiamato sia da un sostenitore della natura extracontrattuale della responsabilità da false informazioni come F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 562, il quale fa ricorso all'analogia con la disciplina della responsabilità del produttore, sia, per selezionare gli affidamenti meritevoli di tutela risarcitoria, da V. CARIELLO, *Sulla c.d. responsabilità da affidamento nella capogruppo*, il quale, trattando di lettere di *patronage*, in *Riv. dir. civ.* 2002, I, 321, 340-341, il quale distingue «la dichiarazione formulata dalla capogruppo [...] rivolta a destinatari immediatamente determinati *uti singuli* o quanto meno determinabili *ex ante*, da una parte, ovvero a destinatari determinabili solo *ex post*, dall'altra: essendo legittimati a spendere, nel primo caso, la qualifica di contrattuale, nel secondo quella di extracontrattuale».

⁽⁷³²⁾ F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata*, cit. 419 e ss.

⁽⁷³³⁾ Il problema sembra doversi tenere distinto da quello, non strettamente inerente alle informazioni inesatte, che pure ha visto contrasti giurisprudenziali in merito alla natura contrattuale o extracontrattuale della responsabilità della banca girataria per l'incasso di assegno non trasferibile che abbia pagato in violazione delle regole previste dalla cosiddetta legge assegno. Tali contrasti furono peraltro risolti da Cass. sez. un. 26 giugno 2007 n. 14712, in *Giur. it.* 2008, 864, con nota critica di L. BUFFONI, *Cronaca di una morte annunciata (ma che stenta a sopraggiungere): le strane sorti dell'obbligazione senza prestazione*, 867, il quale evidenzia come la decisione «sembra approdare alla tesi della responsabilità contrattuale c.d. da contatto sociale».

⁽⁷³⁴⁾ Per pronunce affermative della responsabilità, cfr. Trib. Milano, 12 maggio 1988, in *Banca borsa tit. cred.* 1990, II, 544 e la rassegna di giurisprudenza riportata nella nota redazionale.

contrattuale sulla base del fatto che l'informazione viene trasmessa in base ad «un accordo di fatto istituito dal sistema bancario» ⁽⁷³⁵⁾.

Gli orientamenti su questa categoria di controversie sembrano offrire spunti per il problema della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi con riferimento ad una serie limitata di ipotesi. Infatti, la casistica sulle informazioni rese dalle banche tratta di situazioni in cui il danneggiato interagisce direttamente con un (rappresentante del) soggetto che divulga l'informazione inesatta ed è destinatario specifico dell'informazione.

Da una parte, possono ipotizzarsi analogie nei rapporti aventi oggetto gli scambi di informazioni tra le banche e quelli tra enti di classificazione membri della IACS in relazione al trasferimento della classe ⁽⁷³⁶⁾. Si può immaginare il caso della *gaining society* che intenda rivalersi sulla *losing society* per i danni risarciti all'armatore di una nave per cui è stato emesso dalla prima, sulla base delle informazioni inesatte ricevute dalla seconda, un certificato provvisorio in carenza dei presupposti ⁽⁷³⁷⁾.

Dall'altra, si è visto che gli assicuratori dello scafo e i P&I Club possono essere destinatari diretti delle informazioni. Con riferimento a tali categorie di terzi, nei casi in cui questi ricevono l'informazione dall'ente di classificazione, la posizione nei confronti dell'autore dell'informazione è in effetti assimilabile a quella sopra vista della banca negoziatrice, nonché a quella beneficiario dell'assegno che riceve rassicurazioni basate su informazioni inesatte dalla banca traente ⁽⁷³⁸⁾.

Si tratta comunque di ipotesi in cui il danneggiato fa affidamento su informazioni ricevute dall'autore delle stesse e quindi si pongono in maniera diverso rispetto a casi come quello della *Redwood*, in cui il danneggiato lamenta di aver fatto affidamento su un'informazione di cui non era specifico destinatario.

Un caso in cui una banca è stata chiamata a rispondere per le informazioni inesatte rese ad un soggetto diverso dal danneggiato, che tuttavia aveva agito in base a tali informazioni, è stato deciso nel 2018 dalla *Supreme Court* del Regno Unito ⁽⁷³⁹⁾. La Corte, nonostante fosse stato accertato che le informazioni rese dalla banca erano inesatte, negò la responsabilità di questa nei confronti del terzo-attore in quanto le informazioni sul correntista erano state ottenute dal terzo (un casinò) per il tramite di una società esterna. In particolare, fu considerato non sussistere un *duty of care* nei confronti del terzo danneggiato in quanto la società da cui proveniva la richiesta di informazioni non

⁽⁷³⁵⁾ M. BARCELLONA, *Trattato del danno e della responsabilità civile*, cit. 460, il quale fa riferimento a quella giurisprudenza che nel descrivere il bene-fondi parlò di «una prassi interna dei rapporti tra istituti di credito (fonte di affidamento reciproco e di responsabilità civile)» (Cass. 9 giugno 1998 n. 5659, in *Giust. civ.* 1998, I, 2792).

⁽⁷³⁶⁾ Cfr. paragrafo § 5.3.

⁽⁷³⁷⁾ Per un caso in cui certificati statuari inesatti furono emessi dall'ente di classificazione a causa delle informazioni inesatte ricevute da un terzo (nel caso, non ente di classificazione, bensì il cantiere cfr. *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 704 F. Supp. 59 (D.N.J. 1989); 720 F. Supp. 441 (D.N.J. 1989) (*supra* paragrafo § 12).

⁽⁷³⁸⁾ Cfr. Cass. 9 giugno 1998 n. 5659, cit., in cui, pur confermando la sentenza d'appello che aveva accertato che la banca non fosse responsabile in quanto le informazioni fornite non erano inesatte, venne affermato che «La responsabilità aquiliana della banca per false informazioni si fonda sul rilievo che la lesione interessa il diritto a determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale relativa al patrimonio (art. 41 Cost.), facendo ragionevole affidamento sulle veridicità delle affermazioni da chiunque rese per dolo o per colpa». Sembra presentarsi diversamente il caso delle rassicurazioni date al beneficiario dell'assegno dalla banca presso la quale egli è correntista. L'informazione resa in questo caso, è considerata contrattuale, in quanto riconducibile ad un rapporto di mandato da Cass. 5 luglio 2000, in *Giust. civ.* 2000, I, 2555.

⁽⁷³⁹⁾ *Banca Nazionale del Lavoro SPA v. Playboy Club London Ltd & Ors*, [2018] UKSC 43, dalla quale prende le mosse l'analisi di F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata*, cit.

solo non rivelava il nome del terzo, ma non precisava affatto che l'informazione era richiesta per un terzo.

Come evidenziato da taluna dottrina, «Sebbene talvolta trattato nella prospettiva delle false informazioni, almeno in parte diverso è il caso della responsabilità della banca per la c.d. abusiva concessione di credito ad un imprenditore insolvente»⁽⁷⁴⁰⁾. La fattispecie sembra in effetti riguardare ipotesi diverse dall'affidamento del terzo che possono semmai essere assimilate a quella casistica in cui il terzo danneggiato non ha subito il danno in conseguenza del proprio affidamento, bensì per un altro fatto per cui viene ritenuto responsabile l'ente di classificazione.

b) La responsabilità delle società di revisione dei bilanci

Si è già visto che la responsabilità della società di revisione verso terzi trova attualmente una disciplina positiva nel D.lg. 39/2010, segnatamente nell'art. 15⁽⁷⁴¹⁾. Tale disposizione ammette espressamente che *l'inadempimento ai loro doveri* costituisca un fatto per cui le società di revisione possono dover rispondere non solo nei confronti del committente, ma anche dei terzi⁽⁷⁴²⁾. Così facendo sembra superarsi in tale ambito sia la possibile questione del danno meramente patrimoniale, sia quella della relatività del contratto.

La norma è stata tuttavia oggetto di più di una critica da parte della dottrina⁽⁷⁴³⁾.

Prescindendo dalla soluzione adottata dal legislatore, la fattispecie appare fornire diversi spunti sul tema oggetto della presente trattazione, vista non solo la «analogia tra le funzioni di controllo e di certificazione svolte dalla società di revisione e quelle proprie delle società di classifica»⁽⁷⁴⁴⁾, ma anche le somiglianze rinvenibili nelle istanze, situazioni e nel contesto in cui il problema della responsabilità si inserisce⁽⁷⁴⁵⁾.

⁽⁷⁴⁰⁾ M. BARCELLONA, *Trattato del danno e della responsabilità civile*, cit. 460.

⁽⁷⁴¹⁾ Il quale dispone al primo comma: «I revisori legali e le società di revisione legale rispondono in solido tra loro e con gli amministratori nei confronti della società che ha conferito l'incarico di revisione legale, dei suoi soci e dei terzi per i danni derivanti dall'inadempimento ai loro doveri. Nei rapporti interni tra i debitori solidali, essi sono responsabili nei limiti del contributo effettivo al danno cagionato». La disciplina attuale rappresenta il punto d'arrivo di numerosi interventi normativi. La materia fu regolata dapprima con il D.P.R. 31 marzo 1975 n. 136 (Attuazione della delega di cui all'art. 2, lettera a), della legge 7 giugno 1974, n. 216, concernente il controllo contabile e la certificazione dei bilanci delle società per azioni quotate in borsa) (art. 12), il quale fu abrogato con l'art. 214, comma 1, lett. t), del D.lg. 24 febbraio 1998 n. 58 (testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, ai sensi degli articoli 8 e 21 della legge 6 febbraio 1996, n. 52), il quale regolava la responsabilità della società di revisione all'art. 164. Inoltre, una disposizione sulla responsabilità dei revisori fu introdotta nel codice civile (art. 2409-sexies). Entrambe le disposizioni furono abrogate dal già citato D.lg. 39/2010 per effetto rispettivamente dell'art. 40, comma 21, e dell'art. 37, comma 9.

⁽⁷⁴²⁾ Per C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 591, tuttavia, «nei confronti dei terzi non si vede come i revisori e le società di revisione possano rispondere per inadempimento, che è categoria di obbligazione, rispetto alla quale i terzi sono estranei per definizione».

⁽⁷⁴³⁾ Tra le critiche più aspre cfr. quella di C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 591, il quale ha parlato di «cialtroneria del nostro legislatore», ma si veda anche M. SPIOTTA, *La responsabilità civile del revisore legale in base all'art. 15 del d.lgs. 39/2010*, in *Giur. comm.*, 2012, I, 693.

⁽⁷⁴⁴⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit.

⁽⁷⁴⁵⁾ Evocano le commistioni di elementi privatistici e pubblicistici cui si è fatto riferimento *supra* al paragrafo 4, le considerazioni di P. KINDLER, *La responsabilità dei revisori legali e delle società di revisione legale: un confronto tra le discipline italiana e tedesca*, in *Riv. soc.* 2016, 1124-1125, secondo cui il ruolo delle società di revisione «non è definito soltanto dal rapporto contrattuale con la società revisionata, ma è anche di natura pubblicistica». Cfr. M. LA ROSA, *Black-out nei controlli: stato dell'arte e prospettive di riforma in tema di revisione contabile*, in *Giur. Comm.* 2005, I, 183, 190, il quale, oltre a richiamare l'opinione secondo cui la funzione

Sembra allora potersi fare riferimento al contributo con cui dottrina e giurisprudenza, nell'interpretare la disciplina positiva, hanno delineato il fondamento e la natura della responsabilità delle società di revisione verso terzi.

A tal riguardo, si osserva che, sin dalle prime formulazioni (allora l'art. 12 del D.P.R. 136/1975 e l'art. 164 del D.lg. 58/1998), le norme riguardanti la responsabilità dei revisori sono state intese da alcuni come «semplice conferma della responsabilità extracontrattuale delle società di revisione nei confronti dei terzi», riconducendo la fattispecie «al principio generale della risarcibilità del danno ingiusto»⁽⁷⁴⁶⁾. Altri hanno attribuito alle norme in questione maggiore portata, ritenendo che consentissero in via eccezionale il risarcimento di danni meramente patrimoniali, i quali – come si è visto – non darebbero luogo ad un danno ingiusto ai sensi dell'art. 2043 c.c.⁽⁷⁴⁷⁾.

La trasposizione di tali due orientamenti alla materia della responsabilità degli enti di classificazione per affidamento del terzo sulle attestazioni inesatte sembra condurre ad un esito diverso: se si ritiene che la legislazione speciale sia una mera conferma dell'ingiustizia del danno ricavabile *aliunde* nell'ordinamento, allora l'indagine sulla fattispecie di responsabilità degli enti di classificazione può procedere valutando se l'ordinamento presenta elementi da cui desumere l'ingiustizia del danno derivante da un'attestazione inesatta dell'ente di classificazione simili a quelli individuati per sostenere l'ingiustizia del danno prodotto dalla revisione negligente⁽⁷⁴⁸⁾; diversamente, laddove si

dei revisori è «una funzione privata con riflessi di pubblico interesse» (di P. NUVOLONE, *Il revisore dei conti è pubblico ufficiale?*, in *Giur. comm.* 1975, I, 333), descrive quella che viene definita «inversione dei ruoli» tra un passato in cui erano i candidati creditori della società a incaricare il revisore per avere informazioni sull'affidabilità del possibile debitore e la situazione attuale in i soggetti legati al rapporto con il revisore sono i debitori, situazione che ricorda le origini degli enti di classificazione vicine agli assicuratori e il cambiamento di prospettiva che avvenne nel momento in cui furono gli armatori a richiedere la classificazione della nave e a pagare i relativi servizi (cfr. *supra* paragrafo § 3). Sul potenziale conseguente conflitto di interessi (per gli enti di classificazione visto *supra*, paragrafo § 4) cfr. G. PRESTI, *La responsabilità del revisore*, in *Banca borsa tit. cred.* 2007, I, 160, 161. Anche per le società di revisione è stato sottolineato il fatto che, avendo queste patrimoni aggredibili superiori a quelli degli altri soggetti chiamati a rispondere del danno (ossia i *manager*), vi è la probabilità che queste assumano il ruolo di *deep pocket defendants*. Sul punto cfr. M. SPIOTTA, *La responsabilità civile del revisore legale in base all'art. 15 del d.lgs. 39/2010*, cit. 719. Sembrano inoltre potersi richiamare i considerando della Dir. 2006/43/CE del 17 maggio 2006 (alla cui attuazione ha provveduto il più volte citato D.lg. 39/2010), i quali fanno riferimento all'esigenza di indipendenza dei revisori, di «qualità uniformemente elevata» delle revisioni, di un controllo da parte degli Stati membri sull'operato dei revisori; la Raccomandazione 2008/473/CE del 5 giugno 2008 (emessa in conformità con l'art. 31 della sopra richiamata direttiva) con cui la Commissione europea tra le cui premesse fu evidenziato che «Il buon funzionamento dei mercati dei capitali presuppone una capacità di revisione sostenibile ed un mercato concorrenziale dei servizi di revisione».

⁽⁷⁴⁶⁾ Così T. DI MARCELLO, *La responsabilità delle società di revisione nei confronti dei terzi tra violazione di obblighi e lesione di interessi protetti*, in *Giur. comm.* 2003, II, 449, 451-452; S. BRUNO, *L'azione di risarcimento per danni da informazione non corretta sul mercato finanziario*, Napoli, 2000, 94. In senso analogo, M. SANTARONI, *In tema di negligenza del revisore*, in *Giur. it* 1994, I, sez. 2, 660. Cfr. Cass. 18 luglio 2002 n. 10403, in *Giur. comm.* 2003, II, 441, secondo cui sarebbe stato corretto ravvisare nell'art. 12 del D.P.R. 136/1975 «nient'altro che la specificazione dell'obbligo di *neminem laedere*, posto in via generale dall'art. 2043 c.c.: il che trova conferma nel rilievo che lo stesso art. 12 non si occupa del profilo soggettivo dell'illecito, talché, dovendosi escludere che la responsabilità da esso prevista sia di carattere meramente oggettivo, deve ritenersi che la norma implicitamente rinvii a quanto disposto dal citato art. 2043».

⁽⁷⁴⁷⁾ C. CASTRONOVO, *L'obbligazione senza prestazione ai confini tra contratto e torto*, in *Le ragioni del diritto. Scritti in onore di Luigi Mengoni*, Milano, 1995, 208.

⁽⁷⁴⁸⁾ Gli argomenti sulla base dei quali si è sostenuta la responsabilità extracontrattuale delle società di revisione verso terzi per la revisione obbligatoria consistono essenzialmente nell'esistenza in capo ai revisori di

riconosca alla legislazione speciale e, in particolare, alla norma sulla responsabilità dei revisori il fondamento di una responsabilità aquiliana altrimenti non configurabile, in assenza di una siffatta norma che disciplini la responsabilità degli enti di classificazione verso terzi, la tutela del terzo in via aquiliana sembrerebbe doversi considerare preclusa. Tuttavia, la stessa dottrina che ha sostenuto il carattere eccezionale delle norme sulla responsabilità delle società di revisione non vi attribuisce la fonte di tutela esclusiva per tutto lo spettro dei terzi danneggiati dalla revisione negligente, ritenendo che si debba distinguere tra «terzi generici (investitori senza altra qualificazione)» e «terzi specifici (gente in vista del cui investimento la revisione è operata, creditori della società)»: «Nei confronti della seconda categoria di terzi [...] la responsabilità è di natura contrattuale, per violazione degli obblighi di buona fede generati dall'affidamento [...]; è invece extracontrattuale con riguardo ai terzi generici» ⁽⁷⁴⁹⁾. E allora, anche percorrendo questa strada alternativa, l'indagine sulla responsabilità degli enti di classificazione può proseguire, ma, in questo caso, richiede la valutazione di quali soggetti possano essere considerati terzi specifici.

Con riferimento alle posizioni che attribuiscono natura contrattuale alla responsabilità delle società di revisione, sembra doversi segnalare che, in seguito all'ingresso nella giurisprudenza delle corti italiane delle teorie che estendono la responsabilità ex art. 1218 c.c. anche all'infuori delle parti del contratto avente ad oggetto la prestazione ⁽⁷⁵⁰⁾, in alcune decisioni, anche la responsabilità delle società di revisione verso terzi è stata collocata in tale ambito ⁽⁷⁵¹⁾.

Se, di fronte ad una norma affermativa della responsabilità delle società di revisione verso terzi, le riflessioni sopra riportate si concentrano sulla natura di tale responsabilità ⁽⁷⁵²⁾ più che sull'*an* della risarcibilità dei danni sofferti dal terzo, tale secondo aspetto è stato affrontato in relazione alla cosiddetta revisione volontaria. Infatti, la disciplina positiva in materia di revisione è stata considerata riferirsi solamente alla revisione obbligatoria ⁽⁷⁵³⁾. In mancanza di una norma «che dia conferma

doveri di chiarezza, trasparenza e veridicità nei confronti del pubblico, da cui deriverebbe una situazione giuridica, di cui sono titolari i risparmiatori, e la cui lesione integrerebbe dunque un danno ingiusto ai sensi dell'art. 2043 c.c.. Cfr. T. DI MARCELLO, *La responsabilità delle società di revisione nei confronti dei terzi tra violazione di obblighi e lesione di interessi protetti*, cit. 451-452.

⁽⁷⁴⁹⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 589-590.

⁽⁷⁵⁰⁾ Si veda in particolare la già citata sentenza Cass. sez. un. 26 giugno 2007 n. 14712, cit.

⁽⁷⁵¹⁾ Trib. Milano 4 novembre 2008, in *Giur. it.* 2009, 1972, con nota di P. FLORIO, *La responsabilità della società di revisione nei confronti degli azionisti e degli obbligazionisti, note a margine del caso "Parmalat"*, 1979, il quale rileva che il giudice accolse le domande degli attori che avevano invocato la sola responsabilità aquiliana, ma non si astenne «dal segnalare l'orientamento delle Sezioni Unite della Cassazione, che ha qualificato come contrattuale la responsabilità derivante da violazione di condotte professionali disciplinate dalla legge» (il riferimento, tanto nella sentenza quanto nella nota è alla già citata sentenza resa in Cass. sez. un. 26 giugno 2007 n. 14712, cit.). In dottrina, la natura contrattuale della responsabilità delle società di revisione è stata sostenuta, tra gli altri, da E. BARCELLONA, *Responsabilità da informazione al mercato: il caso dei revisori legali dei conti*, Torino, 2003, 247 e ss.

⁽⁷⁵²⁾ La rilevanza del problema relativo alla natura è considerata «attenuata» da alcuni elementi della disciplina positiva da A. BERTELOTTI, *Società per azioni. Collegio sindacale. Revisori. Denuncia al tribunale*, Torino, 2015, 485. Nello stesso senso G. FACCI, *Responsabilità nell'attività di revisione contabile*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo III Leggi collegate, Milano, 2013, 385, 399.

⁽⁷⁵³⁾ M. BUSSOLETTI, *L'indipendenza del revisore nella revisione volontaria (e in quella obbligatoria)*, in *Riv. soc.* 2002, 866 e ss. *Contra* App. Milano 7 luglio 1998, in *Giur. comm.* 2000, II, 425. Sembra ritenere applicabile la legislazione speciale alla revisione volontaria anche Trib. Milano 21 ottobre 1999, in *Giur. it.* 2000, 554, nella misura in cui afferma: «Se una società di revisione viola obblighi ad essa imposti dalla legge, va ravvisata in capo ad essa, sia in caso di revisione obbligatoria sia in caso di revisione volontaria, non solo una

della sussistenza di una responsabilità dei revisori nei confronti di coloro che non abbiano conferito l'incarico»⁽⁷⁵⁴⁾, si è posta la questione di determinare se la responsabilità delle società di revisione in relazione alle attività di revisione volontaria potesse essere invocata anche dai terzi.

Anche in relazione a tale fattispecie la dottrina, comunque propendendo per la risarcibilità dei danni sofferti dal terzo, ha individuato soluzioni diverse⁽⁷⁵⁵⁾.

Sulla questione si è pronunciata la Cassazione, affermando che «agli effetti della responsabilità aquiliana delle società di revisione non rileva il carattere obbligatorio o volontario di questa, e la stessa responsabilità è globalmente ed unitariamente disciplinata dall'art. 2043 c.c. e dalla legislazione speciale»⁽⁷⁵⁶⁾.

Prima di concludere l'esame della fattispecie di responsabilità dei revisori, sembra doversi rilevare un elemento in cui l'attività delle società di revisione si distingue da quella degli enti di classificazione.

Ci si riferisce, in particolare, al fatto che la relazione del revisore, disciplinata dalla normativa speciale, è strettamente connessa – se non come pure è stato affermato complementare⁽⁷⁵⁷⁾ – ad un altro atto, il bilancio, redatto dagli amministratori della società secondo la normativa dettata dal

responsabilità di natura contrattuale verso la società che ha conferito l'incarico della revisione, ma anche una responsabilità di natura extracontrattuale verso i terzi (investitori, finanziatori, soci) qualora questi, facendo legittimo affidamento sul risultato delle verifiche compiute con la revisione e dunque sulla particolare attendibilità della situazione economico patrimoniale della società quale rappresentata dai bilanci revisionati, siano stati indotti a concludere dei contratti che, senza la falsa o negligente certificazione, non avrebbero posto in essere ed in definitiva qualora detti terzi siano stati lesi nel loro diritto ad una libera e corretta attività negoziale concernente il proprio patrimonio con conseguente pregiudizio di questo». Cfr. T. LOMONACO, *Revisione volontaria e responsabilità extracontrattuale della società di revisione*, in *Giur. comm.* 2003, II, 602: «In effetti, i termini del rapporto nascente dal contratto di revisione volontaria sarebbero quelli espressi dall'autonomia delle parti, ma, d'altro canto, l'applicazione analogica di alcune norme relative alla revisione obbligatoria, e fra queste in particolare quelle concernenti la responsabilità del revisore, sembra consentita proprio dai principi generali che le ispirano, tra i quali in limine la tutela del pubblico risparmio».

⁽⁷⁵⁴⁾ Così T. DI MARCELLO, *La responsabilità delle società di revisione nei confronti dei terzi tra violazione di obblighi e lesione di interessi protetti*, cit. 452, per il quale le norme che disciplinano la revisione obbligatoria «non costituiscono il fondamento della responsabilità del revisore nei confronti dei terzi, ma si limitano invece a prevedere una responsabilità solidale di alcuni soggetti, prescindendo totalmente dalla configurazione di eventuali obbligazioni risarcitorie, che troveranno fonte e disciplina nelle disposizioni generali. Le norme citate devono dunque essere considerate come.

⁽⁷⁵⁵⁾ Sul punto, si rinvia a di T. DI MARCELLO, *La responsabilità delle società di revisione nei confronti dei terzi tra violazione di obblighi e lesione di interessi protetti*, cit. 452 e ss., il quale passa in rassegna le diverse posizioni sia della dottrina che individua la soluzione sul piano aquiliano che di quella che sposa tesi contrattualistiche per concludere (pagina 462) che «Tutte le vie tentate conducono ad un vicolo cieco» e (pagina 464) che per la responsabilità della società di revisione per attività di revisione non eseguita *ex lege*, «si sarebbe potuto parlare di una "responsabilità da affidamento prenegoziale", derivante dallo stesso principio generale che trova applicazione negli articoli 1337 e 1338 c.c. per i futuri contraenti, e avente quindi alla stessa natura della responsabilità per *culpa in contrahendo*».

⁽⁷⁵⁶⁾ Cass. 18 luglio 2002 n. 10403, in *Giur. comm.* 2003, II, 445, la quale esclude l'impossibilità di configurare una responsabilità extracontrattuale nei confronti di terzi nel caso in cui la condotta lesiva sia stata posta in essere in esecuzione di un contratto, ritenendo una simile tesi «contrastata dall'obbligo di *neminem laedere* posto dall'art. 2043 c.c. a carico anche delle parti di un contratto e nei confronti di terzi (Cass., nn. 7186/1987, 3801/1991, 10956/1996, 3146/1998), obbligo, nella specie, di particolare rilievo essendo l'attività di revisione strumentale al consapevole esercizio dell'autonomia privata delle odierne resistenti, parti del contratto principale (il preliminare) ma terzi rispetto al mandato conferito alla [società di revisione]».

⁽⁷⁵⁷⁾ V. SALAFIA, *Alcune questioni in tema di revisione contabile istituita volontariamente*, in *Società* 1998, 1171, 1182.

codice civile ⁽⁷⁵⁸⁾. La revisione del bilancio implica dunque un controllo su un atto che «deve rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società» ⁽⁷⁵⁹⁾ e che, essendo depositato presso l'ufficio del registro delle imprese ⁽⁷⁶⁰⁾, è riconosciuto guidare le scelte degli investitori. Nel caso degli enti di classificazione, il controllo non ha ad oggetto la rappresentazione della situazione della nave elaborata da altri per essere resa pubblica, ma sono gli enti stessi, all'esito delle proprie attività ispettive, a rappresentare e al contempo attestare che la nave si trova in una situazione di conformità ai regolamenti dell'ente stesso o alla normativa statutaria. Tale differenza sembra avere anzitutto un'influenza sulle possibili ricostruzioni del nesso causale tra danno del terzo e attestazione inesatta.

È stato infatti osservato che il rapporto tra il bilancio e la relazione implicherebbe un'incidenza delle norme che dispongono il deposito della relazione dei revisori sulla responsabilità delle società di revisione non solo sotto il profilo dell'ingiustizia del danno, bensì anche sul nesso causale, in quanto «il deposito della relazione, nel sistema della legge, vale infatti a costituire una presunzione relativa di sussistenza del nesso di causalità tra le attestazioni della società di revisione e le scelte degli investitori» ⁽⁷⁶¹⁾.

Nel caso *Redwood*, si è visto che una simile presunzione non è stata ammessa rispetto alle attestazioni degli enti di classificazione ⁽⁷⁶²⁾. In effetti, le attestazioni degli enti di classificazione non si riferiscono né accompagnano alcun atto avente il valore che nell'ordinamento è attribuito al bilancio. Al contempo, non sembra potersi ritenere che le attestazioni degli enti di classificazione – come rappresentazioni della situazione della nave, seppur rese in parte pubbliche – svolgano esse stesse una funzione analoga a quella riconosciuta al bilancio come documento depositato presso il registro delle imprese per essere a disposizione del pubblico.

Il rapporto tra bilancio e relazione sembra rilevare anche sotto un altro profilo. In giurisprudenza è stato infatti ritenuto che i controlli demandati al revisore «sono sì finalizzati alla tutela della trasparenza delle informazioni sulla situazione societaria al fine di tutelare i risparmiatori, ma hanno ad oggetto l'analisi della documentazione contabile fornita dalla società. I poteri ispettivi della società di revisione [...] si basano quindi sulla documentazione ufficiale fornita dalla società o da particolari documenti, sempre chiesti agli amministratori, qualora emergano indici di anomalia nella rappresentazione dei fatti di gestione» ⁽⁷⁶³⁾. Poiché le verifiche degli enti di classificazione non si basano sulle rappresentazioni e le informazioni ricevute dall'armatore, ma sulle ispezioni compiute dai periti dell'ente, le omissioni informative dell'armatore sembrano poter rilevare solamente in relazione a danni collegati ad una situazione della nave che si siano verificati tra un'ispezione ed un avvenimento che (in quanto idoneo ad inficiare il mantenimento della classe o dei certificati statuari della nave) l'armatore ha il dovere di comunicare all'ente. All'infuori di questi casi, gli enti di

⁽⁷⁵⁸⁾ Art. 2423 e ss. c.c.

⁽⁷⁵⁹⁾ Art. 2423, secondo comma, c.c.

⁽⁷⁶⁰⁾ Art. 2435 c.c.

⁽⁷⁶¹⁾ T. DI MARCELLO, *La responsabilità delle società di revisione nei confronti dei terzi tra violazione di obblighi e lesione di interessi protetti*, cit. 452.

⁽⁷⁶²⁾ Cfr. paragrafo § 15.

⁽⁷⁶³⁾ Trib. Roma 26 settembre 2018, in *Giur. comm.* 2020, II, 407, 415 con nota di M. SPIOTTA, *Responsabilità della società di revisione e della Consob: profili sostanziali e legittimazione processuale*, 415, 418, la quale rileva tuttavia che la sentenza «si discosta così dalle precedenti vertenze risolte in favore degli investitori proprio valorizzando gli “errori macroscopici” compiuti dall'Authority o dall'organo di controllo».

classificazione non potrebbero dunque basare l'esclusione di una propria colpa sulle rappresentazioni dello stato della nave provenienti dall'armatore ⁽⁷⁶⁴⁾.

Infine, nonostante la connessione tra il bilancio e la relazione del revisore, non si dubita che quest'ultimo risponda per fatto proprio (e non per fatto altrui) ⁽⁷⁶⁵⁾. Al contempo, la Cassazione ha ritenuto che l'esito positivo della revisione non comporti l'esonero da responsabilità dell'amministratore per inesattezze nella redazione del bilancio, affermando che l'amministratore è quindi tenuto al risarcimento indipendentemente dall'eventuale responsabilità della società di revisione verso soci e terzi ⁽⁷⁶⁶⁾.

Il fatto che il controllo da parte di un soggetto (revisore) sull'operato di un altro (amministratore) non esoneri il secondo dalle responsabilità derivanti dai propri doveri non impedisce dunque la responsabilità del primo verso terzi. Appare allora confermato che nella fattispecie oggetto della presente trattazione, in cui il legame tra stato di navigabilità (dovere dell'armatore) e controllo relativo ai requisiti di classe (dovere dell'ente di classificazione) non sembra neanche altrettanto ravvicinato se paragonato a quello tra stato economico-finanziario rappresentato nel bilancio e relazione del revisore, l'impossibilità per l'armatore di riferirsi alle attestazioni degli enti di classificazione per escludere la propria responsabilità per difetto di navigabilità non dovrebbe comportare – nel nostro ordinamento – anche che l'ente di classificazione non sia chiamato a rispondere del danno sofferto da terzi per un fatto dell'ente, sol perché vi siano un dovere dell'armatore nei confronti di detti terzi ed un eventuale fatto dell'armatore che concorra con quello degli enti di classificazione alla determinazione del danno ⁽⁷⁶⁷⁾.

c) La responsabilità delle agenzie di rating

Sempre con riferimento alla responsabilità da informazioni inesatte sembra potersi richiamare la fattispecie relativa alle agenzie di rating, anch'essa – al pari della responsabilità delle società di revisione – attualmente oggetto di disciplina positiva ⁽⁷⁶⁸⁾.

Il rating presenta infatti diverse analogie rispetto alla classificazione delle navi, individuabili già nel fatto che esso è stato definito «giudizio sintetico, formulato in una scala predeterminata di lettere, espresso da un soggetto specializzato ed indipendente» ⁽⁷⁶⁹⁾. Rinviando a quanto già detto *supra* in merito alla gradazione del giudizio espresso dal simbolo di classe ⁽⁷⁷⁰⁾, si intende qui sottolineare come rating e classificazione abbiano la simile funzione di offrire giudizi sintetici, elaborati da soggetti specializzati e che costituiscono un riferimento per gli operatori del mercato ⁽⁷⁷¹⁾.

⁽⁷⁶⁴⁾ Ciò appare confermato dal fatto che, nei *charterparty*, si è visto (*supra*, paragrafo § 5.2.) che l'*owner* dichiara che la nave è in classe, ma non offre alcuna garanzia che la nave sia classificata correttamente. T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, cit. 76; M. DOCKRAY, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, London, 2004, 197.

⁽⁷⁶⁵⁾ M. SPIOTTA, *La responsabilità civile del revisore legale in base all'art. 15 del d.lgs. 39/2010*, cit. 700.

⁽⁷⁶⁶⁾ Cass. 7 maggio 2015, in *Giur. comm.* 2016, II, 780

⁽⁷⁶⁷⁾ Cfr. *supra* paragrafo § 9.

⁽⁷⁶⁸⁾ Art. 35-bis del Reg. (CE) n. 1060/2009 del 16 settembre 2009, relativo alle agenzie di rating del credito, introdotto dal Reg. (UE) n. 513/2011 dell'11 maggio 2011 e successivamente modificato dal Reg. (UE) n. 462/2013 del 21 maggio 2013.

⁽⁷⁶⁹⁾ C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, in *Contr. impr.* 2011, 764, 766. In senso analogo Trib. Roma 27 marzo 2015 n. 6827, in *Società* 2016, 439, 440. con nota di

⁽⁷⁷⁰⁾ Cfr. paragrafo § 5.1.

⁽⁷⁷¹⁾ Sulle analogie tra l'attività di rating e quella degli enti di classificazione F. GOEBEL, *Classification Societies*, cit. 133 e ss., secondo il quale «*From an economic point of view, credit rating agencies and classification societies reduce informational asymmetries in markets. They evaluate financial products, firms, states or, respectively, survey the condition of a vessel so that the financial interest in the asset can be traded in markets.*

Altri profili di analogia sono rinvenibili nell'elaborazione dell'informazione – nella maggior parte dei casi – su richiesta di un soggetto (il cosiddetto *issuer*) diverso da quello (investitore) che la utilizza per orientare le proprie operazioni ⁽⁷⁷²⁾, nell'assenza di garanzie in merito al risultato da questi atteso ⁽⁷⁷³⁾, nel modo in cui l'informazione risultato delle due attività in esame è resa disponibile ⁽⁷⁷⁴⁾, nella sua menzione in alcuni contratti del settore ⁽⁷⁷⁵⁾, nella regolamentazione europea che prevede il riconoscimento dell'ente e il richiamo dell'informazione elaborata secondo i criteri propri dell'ente come requisito per eseguire determinate operazioni.

Inoltre, il fatto che il rating sia stato fatto oggetto di apposita normativa solamente a partire dal 2009, in seguito alla grave crisi finanziaria scaturita dai mutui *sub-prime* ⁽⁷⁷⁶⁾, oltre ad evocare anch'esso parallelismi con la storia recente degli enti di classificazione ⁽⁷⁷⁷⁾, consente di guardare con un certo interesse alle elaborazioni giurisprudenziali e dottrinarie in materia di agenzie di rating. Infatti, tali elaborazioni presentano il duplice vantaggio di essere, da una parte, calate in un contesto che tiene conto dei progressi compiuti nel più ampio ambito dell'affidamento su informazioni inesatte e, dall'altra, di affrontare questioni che non sarebbero risolte (o quantomeno non interamente) dalla normativa di settore ⁽⁷⁷⁸⁾.

They do not assess the actual value of the product or the probability of default but rather publish an appraisal of the condition of the products so that market participants can calculate its value». In relazione alle agenzie di rating, cfr. C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 770, la quale rileva tra le molteplici funzioni del rating quella di rappresentare «un segnale per tutti i potenziali investitori – siano essi professionali o *retail*, operanti per conto proprio o di terzi – in merito al rischio insito in un determinato investimento». Similmente, A. MAIETTA, *La responsabilità delle società di rating*, in *Danno e resp.* 2015, 843-844; F. GRECO, *La responsabilità "extracontrattuale" dell'agenzia di rating nei confronti dell'investitore*, in *Resp. civ. prev.* 2013, 1452, 1453.

⁽⁷⁷²⁾ Si ripropone quindi la dinamica per cui l'autore dell'informazione è legato da un contratto con un soggetto diverso dal terzo danneggiato e i conseguenti rischi di insorgenza di conflitti di interessi, derivanti dal fatto che le prestazioni dell'informatore sono remunerate da chi ha interesse ad una valutazione positiva, cui si è accennato, con riferimento agli enti di classificazione, *supra* al paragrafo § 4. Cfr. C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 770; F. GRECO, *La responsabilità "extracontrattuale" dell'agenzia di rating nei confronti dell'investitore*, cit. 1452 (nota 2). Si veda inoltre il trentaduesimo considerando del citato Reg. (CE) n. 1060/2009.

⁽⁷⁷³⁾ G. PONZANELLI, *Quando sono responsabili le agenzie di rating*, in *An. giur. ec.* 2012, 441, 447. Cfr. L. PICARDI, *Obblighi di comportamento e profili di responsabilità civile delle agenzie di rating*, in atti del convegno di Salerno dell'8-9 novembre 2012 *Le agenzie di rating* (a cura di A. Principe), Milano, 2014, 189, 196.

⁽⁷⁷⁴⁾ Cfr. A. MAIETTA, *La responsabilità delle società di rating*, cit. 845: «l'investitore viene, generalmente, messo a conoscenza del rating attraverso la rete di informazioni fornite dagli intermediari finanziario comunque reperibili sul mercato, senza entrare - il più delle volte - in contatto diretto con le agenzie che rendono pubblico il rating, diffondendolo tra tutti gli investitori, senza che tra essi si instauri mai un vincolo contrattuale».

⁽⁷⁷⁵⁾ C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 770.

⁽⁷⁷⁶⁾ I giudizi delle agenzie di rating sono stati considerati da più parti tra le cause di tale crisi. Cfr. L. PICARDI, *Obblighi di comportamento e profili di responsabilità civile delle agenzie di rating*, cit. 191; G. RISSO, *"Interferenze" tra diritto dell'UE e diritto nazionale nei casi di responsabilità civile delle agenzie di rating*, in *Società* 2016, 443.

⁽⁷⁷⁷⁾ Ci si riferisce in particolare all'intervento del legislatore europeo, che, nel caso delle attività degli enti di classificazione, si è visto essere stato innescato dal disastro dell'*Erika* (cfr. *supra* paragrafo § 3.3).

⁽⁷⁷⁸⁾ Cfr. A. MAIETTA, *La responsabilità delle società di rating*, cit. 844, secondo il quale il problema della responsabilità delle società di rating «interroga i vigenti principi generali dell'illecito civile, alla luce degli obblighi comportamentali imposti dalle nuove norme comunitarie a carico delle società di rating sia sotto l'aspetto organizzativo che più strettamente relativo all'esercizio dell'attività vera e propria». Infatti, l'attuale

È stato così osservato che, nonostante l'attuale disciplina positiva risponda al problema del fondamento della (*rectius* di talune fattispecie di) responsabilità delle agenzie di rating ⁽⁷⁷⁹⁾, gli ordinamenti continentali europei «non hanno finora mai saputo condurre a significative sentenze di condanna nei confronti delle agenzie di rating» ⁽⁷⁸⁰⁾.

Le decisioni delle corti italiane hanno motivato il rigetto delle domande rivolte da terzi contro le agenzie di rating facendo ricorso ad argomenti diversi. Se in un caso si è sostenuto che «qualsiasi valutazione dell'agenzia di rating, sebbene sbagliata, come nella fattispecie in cui il titolo fino al giorno prima del fallimento era stato classificato come sicuro, non può dar adito ad alcun risarcimento in quanto mera opinione, come tale non passibile di essere classificata errata sulla base di dati oggettivi» ⁽⁷⁸¹⁾, il che sembra implicare un giudizio che esclude l'ingiustizia del danno ⁽⁷⁸²⁾, in altre questa è invece stata espressamente affermata ⁽⁷⁸³⁾. Tuttavia, come anticipato, anche le pronunce che hanno ammesso in astratto la risarcibilità del danno da rating hanno negato in concreto il risarcimento ritenendo non raggiunta la prova in merito alla colpa delle agenzie o al nesso di causalità ⁽⁷⁸⁴⁾.

Anche per la responsabilità verso terzi delle agenzie di rating è stata ipotizzata una configurazione in chiave contrattuale, attraverso il ricorso alle nozioni di contatto sociale e obbligazione senza

disciplina positiva prevede comunque che «I termini quali “danno”, “intenzione”, “colpa grave”, “affidamento ragionevole”, “dovuta attenzione”, “incidenza”, “ragionevolezza” e “proporzionalità”, utilizzati nel presente art. ma non definiti, sono da interpretare e applicare conformemente al diritto nazionale applicabile in base alle pertinenti norme di diritto internazionale privato» e che « I casi concernenti la responsabilità civile di un'agenzia di rating del credito che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sono disciplinati dal diritto nazionale applicabile determinato in base alle rilevanti norme di diritto internazionale privato» (art. 35-bis, paragrafo 4 del Reg. (CE) n. 1060/2009). Cfr. Trib. Roma 27 marzo 2015 n. 6827, cit. 441, in cui si afferma che «La responsabilità delle agenzie di *rating* si pone, dunque, nel solco dei principi generali del diritto civile».

⁽⁷⁷⁹⁾ L. PICARDI, *Obblighi di comportamento e profili di responsabilità civile delle agenzie di rating*, cit. 204-205.

⁽⁷⁸⁰⁾ M. BUSSANI, *Agenzie di rating*, in *Enc. giur. (Approfondimenti Enciclopedici del Diritto on-line)* 2019 https://www.treccani.it/enciclopedia/agenzie-di-rating_%28Diritto-on-line%29/

⁽⁷⁸¹⁾ Trib. Roma 17 gennaio 2012 n. 835, in *Danno e resp.* 2013, 181, 182. È stato rilevato (F. PARMEGGIANI, *La responsabilità dell'agenzia di rating e dell'intermediario finanziario nella vendita dei bond Lehman Brothers*, in *Giur. comm.* 2013, II, 472, 486; M. SAPONARO, *Il danno da rating*, cit. 191) che tale conclusione ripropone un orientamento consolidato negli Stati Uniti, dove peraltro le agenzie di rating hanno a lungo beneficiato di una sorta di immunità basata sul primo emendamento della costituzione americana, il quale tutela la libertà di espressione, ritenendosi che i rating siano opinioni e, in quanto tali, assimilabili a quelle della stampa finanziaria.

⁽⁷⁸²⁾ La decisione è stata interpretata in tal senso da M. SAPONARO, *Il danno da rating: se e come le agenzie sono tenute a rispondere*, in *Danno e resp.* 2013, 186, 193. Cfr. F. PARMEGGIANI, *La responsabilità dell'agenzia di rating e dell'intermediario finanziario nella vendita dei bond Lehman Brothers*, cit. 486, per il quale la sentenza sancisce che «l'operato delle agenzie sia insindacabile sul profilo della colpa».

⁽⁷⁸³⁾ Trib. Roma 27 marzo 2015, in *Società* 2016, 439, 441, per il quale «appare certo che l'affidamento che genera il giudizio di solvibilità sia, per l'ordinamento giuridico, meritevole di tutela con la conseguenza che il danno eventualmente cagionato all'investitore dall'emissione di un rating colposamente errato deve essere necessariamente qualificato come danno ingiusto». Similmente Trib. Catanzaro 2 marzo 2012 n. 685, in *Danno e resp.* 2013, 183, 185.

⁽⁷⁸⁴⁾ Trib. Roma 27 marzo 2015, in *Società* 2016, 442; Trib. Catanzaro 2 marzo 2012 n. 685, cit. 185-186. Anche se la domanda risarcitoria non appare fondata sulla lesione dell'affidamento sulle informazioni inesatte delle agenzie di rating, bensì sul concorso di queste ultime nel creare una situazione di dissesto finanziario, il nesso causale tra le condotte delle agenzie e il danno è stato ritenuto insussistente da Trib. Milano 1 luglio 2011 n. 8790, in *Danno e resp.* 2013, 178, 181.

prestazione ⁽⁷⁸⁵⁾. Tale ricostruzione, invero, non ha trovato conferme nella giurisprudenza ed è respinta da parte della dottrina che considera la fattispecie della responsabilità delle agenzie di rating verso terzi esclusivamente in via aquiliana ⁽⁷⁸⁶⁾.

Ai fini della presenta trattazione sembra comunque opportuno evidenziare due elementi che incidono sulla responsabilità delle agenzie di rating per informazioni inesatte in maniera non replicabile con riguardo alla responsabilità degli enti di classificazione.

Anzitutto, è stato da più parti rilevato che le agenzie di rating non hanno poteri di ispezione e basano le proprie valutazioni esclusivamente sulle informazioni ricevute dall'emittente ⁽⁷⁸⁷⁾. Ciò sembra intervenire sulla valutazione della diligenza delle agenzie di rating in quanto si ritiene che «se il supporto informativo su cui si basa l'attività del rater è viziato, molto probabilmente anche il giudizio di rating risulterà falsato, a prescindere dalla diligenza impiegata dal rater» ⁽⁷⁸⁸⁾.

Inoltre, gli operatori del settore marittimo non sono assistiti da disposizioni relative alla trasparenza dell'informazione paragonabili a quelle riguardanti l'informazione nei mercati finanziari. Rispetto all'attività degli enti di classificazione, non appaiono dunque potersi rinvenire norme o meccanismi analoghi su cui fondare le considerazioni svolte in relazione all'ingiustizia del danno da rating ⁽⁷⁸⁹⁾ e al nesso causale ⁽⁷⁹⁰⁾.

⁽⁷⁸⁵⁾ Cfr. L. PICARDI, *Obblighi di comportamento e profili di responsabilità civile delle agenzie di rating*, cit. 199; C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 822; A. MAIETTA, *La responsabilità delle società di rating*, cit. 847. In particolare, appaiono favorevoli a tale inquadramento C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 611 per il quale si tratterebbe di un danno meramente patrimoniale; A. SACCO GINEVRI, *Le società di rating nel regolamento CE n. 1060/2009: profili organizzativi dell'attività*, in *Nuove leg. civ. comm.* 2010, 344 e ss.; A. MAZZONI, *Osservazioni in tema di responsabilità civile degli analisti finanziari*, in *AGE* 2002, 226, 227.

⁽⁷⁸⁶⁾ In giurisprudenza cfr. Trib. Roma 27 marzo 2015, in *Società* 2016, 440 e Trib. Catanzaro 2 marzo 2012 n. 685, cit. 185-186, ove è stato affermato: «Non potendosi configurare, neppure astrattamente, un'ipotesi di responsabilità contrattuale, sia pure da c.d. contatto sociale - non ravvisandosi un rapporto contrattuale di fatto fra l'investitore e l'agenzia di rating - è necessario verificare se sussistano i presupposti per ritenere l'agenzia di rating responsabile per illecito aquiliano ai sensi dell'art. 2043 c.c. nei confronti dei terzi danneggiati, responsabilità dalla lesione dell'affidamento che questi hanno riposto nel giudizio elaborato dall'agenzia». In dottrina ha espresso perplessità sulla configurabilità di un contatto sociale tra l'investitore e l'agenzia di rating N. SALANITRO, *Capitalizzazione e crisi economica*, in *Banca, borsa, tit. cred.* 2010, I, 136. Per la natura aquiliana della responsabilità delle agenzie di rating F. GRECO, *La responsabilità "extracontrattuale" dell'agenzia di rating nei confronti dell'investitore*, cit. 1457; M. MARIANELLO, *La responsabilità dell'agenzia di rating nei confronti dei terzi risparmiatori*, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 635; L. DI DONNA, *La responsabilità civile delle agenzie di rating*, Padova, 2012, 402 ss.

⁽⁷⁸⁷⁾ Elemento che a sua volta distingue le agenzie di rating dalle società di revisione secondo C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 610; C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 820; G. PONZANELLI, *Quando sono responsabili le agenzie di rating*, cit. 447-448; L. PICARDI, *Obblighi di comportamento e profili di responsabilità civile delle agenzie di rating*, cit. 202-203.

⁽⁷⁸⁸⁾ M. SAPONARO, *Il danno da rating*, cit. 193.

⁽⁷⁸⁹⁾ Cfr. C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 809 e ss.; G. FACCI, *Il rating e la circolazione del prodotto finanziario: profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.* 2007, 912, 918 e ss.

⁽⁷⁹⁰⁾ Cfr. G. FACCI, *Il rating e la circolazione del prodotto finanziario: profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.* 2007, 912, 921 e ss., secondo cui l'onere probatorio potrà essere assolto mediante ricorso a presunzioni ai sensi dell'art. 2727 c.c., ritenendo, alla luce della giurisprudenza in materia di doveri e responsabilità dell'intermediario finanziario, «contraddittorio ravvisare l'esistenza di un nesso causale tra la mancata comunicazione del rating da parte dell'intermediario e la scelta d'investimento e negare, invece, il rapporto nell'ipotesi

16.3. Sulla configurabilità di una responsabilità degli enti di classificazione verso terzi per informazioni inesatte

Gli orientamenti formati in materia di informazioni inesatte e fattispecie di responsabilità di autori di informazioni impiegate in altri settori consentono di trarre alcune conclusioni sul problema della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi.

Si è visto infatti che questi ultimi, in taluni ordinamenti anche in ragione dell'ostacolo ivi rappresentato dall'argomento secondo cui la navigabilità è *non-delegable duty* che risiede in capo all'armatore, hanno spesso invocato una responsabilità degli enti di classificazione per informazioni inesatte. Ciò non solo in casi di *economic loss* bensì in anche in situazioni di *physical damage* riguardanti l'integrità di persone e beni oggetto di proprietà ⁽⁷⁹¹⁾.

Se, da una parte – anticipando in parte quanto si dirà nel paragrafo successivo – per i danni sofferti da terzi in relazione a lesioni della proprietà o dell'integrità fisica può valutarsi un diverso inquadramento della responsabilità degli enti di classificazione, dall'altra, non sembra doversi dubitare che, al ricorrere dei presupposti che si vanno a delineare, danni di tal sorta possano essere ricondotti all'affidamento sulle informazioni inesatte emesse dagli enti ⁽⁷⁹²⁾.

di *rating* erroneo, rilasciato dall'agenzia». Né il legame tra classe e corrispettivi dei contratti di vendita o utilizzazione della nave appare assimilabile a quello tra prezzo di mercato degli strumenti finanziari e rating che secondo parte della dottrina consentirebbe all'investitore di invocare un riflesso dell'informazione inesatta sul prezzo del prodotto finanziario. Su tali considerazioni, cfr. A. PERRONE, *Informazione al mercato e tutela dell'investitore*, Milano, 2003, 187, secondo cui: «aver affermato che in un mercato tendenzialmente efficiente il danno per l'investitore consegue all'aver negoziato uno strumento finanziario secondo un prezzo diverso dal suo valore intrinseco, risolve la dimostrazione del legame eziologico con la condotta del convenuto nella semplice prova che il prezzo artificiosamente formato in conseguenza della falsa od omessa informazione»; S. BRUNO, *L'azione per danni da informazione non corretta sul mercato finanziario: diritto comune e legislazione speciale*, in *Contr. impr.* 2001, 1287, 1330 e ss.

⁽⁷⁹¹⁾ Cfr. le azioni dei caricatori, rigettate dalle corti statunitensi, nei casi *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995); 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996); *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn)*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995). In tale ultima sentenza, tuttavia, come si è visto *supra* § 12, pur ammettendo che «*a negligent misrepresentation theory may have been available to the cargo owner plaintiffs against BV as classification society [...] the Court found that the cargo owners had not relied, and could not have relied, on the BV classification certificate*» (B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 239).

⁽⁷⁹²⁾ L'affidamento riposto dal terzo, in questi casi, non varrà tanto quale situazione giuridica lesa (essendo preponderante la lesione delle situazioni inerenti alla proprietà e all'integrità fisica), quanto piuttosto in relazione al nesso causale tra la condotta dell'ente e il danno sofferto dal terzo. Sulla rilevanza dell'affidamento sulle attestazioni dell'ente di classificazione sotto il profilo della causalità, cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 658, anche se l'autore si riferisce alla posizione degli acquirenti di navi che rivelano difetti, ipotesi tendenzialmente riconducibile a danni economici o meramente patrimoniali. Sebbene come evidenziato dallo stesso autore vi siano casi di *physical loss* in cui il terzo non ha fatto o non dimostra di aver fatto affidamento sulle attestazioni dell'ente (cfr. il caso della *Nicholas H*), ben si può immaginare una situazione in cui il proprietario del carico – ad esempio laddove egli sia anche *charterer* della nave (vedi *infra*) – si determini a sottoscrivere un contratto facendo affidamento sulle attestazioni dell'ente e lamenti quindi il fatto che se l'informazione fosse stata esatta non vi sarebbe stato il contratto in virtù del quale la sua merce ha viaggiato su una nave le cui condizioni hanno prodotto il danno. Nell'ordinamento americano, la fattispecie del (*risk of*) *physical harm* derivante da informazioni inesatte è presa espressamente in considerazione dalla sezione 311 (*Negligent Misrepresentation Involving Risk of Physical Harm*) del *Restatement (Second) of Torts*. La lettura del testo della sezione 311 mostra come, in tale fattispecie, l'informazione non determina direttamente il *physical harm*, bensì il comportamento tenuto dall'informato il quale causa il danno.

Ad ogni modo, l'area in cui la figura della responsabilità da informazioni inesatte degli enti di classificazione appare rivestire maggiore interesse è quella in cui si collocano le ipotesi di danni consistenti in perdite economiche – o, secondo alcuni, meramente patrimoniali – causate da scelte negoziali che il terzo non avrebbe operato se non avesse fatto affidamento su un'informazione inesatta, vale a dire se l'informazione fosse stata corretta ⁽⁷⁹³⁾. È proprio rispetto a tali ipotesi che infatti, oltre al problema della riconducibilità sul piano causale agli enti di classificazione del danno, si pone il problema della sua risarcibilità ai sensi dell'ordinamento come danno ingiusto ai sensi dell'art. 2043 c.c.

Pertanto, pur non escludendo a priori che domande risarcitorie fondate sull'affidamento riposto nell'informazione inesatta possano essere presentate contro gli enti di classificazione da terzi quali ad esempio proprietari del carico andato perduto o passeggeri che abbiano subito lesioni personali, le considerazioni che seguono si concentrano sulla ipotesi dei terzi che, per effetto dell'affidamento sull'informazione inesatta proveniente dall'ente di classificazione non subiscono perdite riconducibili a lesioni della proprietà o dell'integrità fisica, quali risultano essere tendenzialmente gli assicuratori dello scafo e gli acquirenti della nave ⁽⁷⁹⁴⁾, nonché, in alcuni casi, i *charterer* ⁽⁷⁹⁵⁾.

La responsabilità per informazioni inesatte, come si è visto nei precedenti paragrafi, può essere ricondotta alternativamente all'art. 1218 o all'art. 2043 c.c.. Si tratta allora di valutare, secondo le elaborazioni di dottrina e giurisprudenza, la risarcibilità dei danni sofferti da tali soggetti per inesattezza delle informazioni contenute nelle attestazioni degli enti di classificazione in base ai due schemi alternativi in questione.

a) L'ingiustizia del danno nell'ipotesi di responsabilità aquiliana degli enti di classificazione verso terzi

Con riferimento alla responsabilità aquiliana degli enti di classificazione, preliminarmente, sembra piuttosto agevole collocare l'informazione contenuta nei certificati nell'ambito dell'*informazione come «servizio»* ⁽⁷⁹⁶⁾. Infatti, da un lato, le informazioni rese dagli enti rappresentano l'esito di attività svolte professionalmente e a fronte di un corrispettivo (seppur non pagato dal terzo), il che le escluderebbe dall'ambito del consiglio amichevole. Dall'altro, le attestazioni rese dagli enti di classificazione, compresi i certificati emessi, costituiscono rappresentazioni di un'attività intellettuale di cui si compongono i servizi resi dagli enti, mancando quindi di quell'elemento di materialità che

⁽⁷⁹³⁾ Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento, causalità (la sentenza d'appello nel caso «Redwood»)*, cit. 855.

⁽⁷⁹⁴⁾ La fattispecie della responsabilità da informazioni inesatte sembra invece potersi escludere a priori in quei casi in cui il terzo danneggiato non abbia compiuto alcuna attività negoziale rispetto alla quale possa invocare un affidamento sulle attestazioni. Si pensi ad esempio ai danni cagionati da una nave *substandard* agli armatori di altre navi coinvolte in un urto con la stessa o allo stato costiero colpito dagli effetti inquinanti dello sversamento di idrocarburi dovuto all'affondamento della nave. Su tale ultima ipotesi cfr. le considerazioni di N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 197 e 202, in relazione alla sussistenza dei requisiti della prossimità e dell'interesse del creditore ai fini della configurabilità di una tutela secondo la dottrina del *Vertrag mit Schutzwirkung für Dritte*.

⁽⁷⁹⁵⁾ Non subisce una perdita meramente patrimoniale il *charterer* che sia anche proprietario del carico danneggiato o perduto, trattandosi in questo caso di una lesione della proprietà. Il terzo danneggiato in questo caso sembra potersi configurare un'ipotesi di *physical loss* attribuibile (anche) all'affidamento su un'informazione inesatta. Sarebbe invece potersi parlare di danno meramente patrimoniale in relazione al danno lamentato dal *charterer* nel caso *Redwood*.

⁽⁷⁹⁶⁾ Contrapposta da F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella «terra di nessuno tra contratto e fatto illecito»*, cit. 554, da una parte, al consiglio amichevole e, dall'altra, all'*informazione come «prodotto»*. Per l'autore solo con riferimento all'*informazione come «servizio»* si porrebbe «un vero e proprio problema – aperto – di individuazione dell'ingiustizia del danno». Cfr. C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 582.

consentirebbe di considerare dette attestazioni (e le informazioni a queste incorporate) alla stregua di prodotti ⁽⁷⁹⁷⁾ con conseguente applicazione della disciplina speciale del titolo II del codice di consumo ⁽⁷⁹⁸⁾.

Se gli enti di classificazione sono dunque soggetti particolarmente qualificati e l'informazione per cui possono essere chiamati a rispondere è riconducibile all'informazione-servizio, la risarcibilità ex art. 2043 c.c. risulterà circoscritta ai «danni ingiusti» (subiti dai terzi), i quali «debbono essere selezionati in ragione della meritevolezza di tutela dell'interesse leso» ⁽⁷⁹⁹⁾.

Con riferimento all'ingiustizia del danno, si è visto che in altri settori la meritevolezza dell'interesse leso viene evinta da un'ampia produzione normativa che, oltre a prevedere in taluni casi fattispecie speciali di responsabilità anche nei confronti dei terzi non legati all'informatore da un contratto, attribuisce particolare rilevanza all'informazione ⁽⁸⁰⁰⁾.

Le attestazioni degli enti di classificazione trovano una disciplina positiva quanto meno in relazione ai certificati statuari. Per quanto attiene ai certificati di classe, essi assumono rilievo in chiave statutaria in virtù del richiamo operato dalla Regola 3-1, Parte A, Cap. II-1 Convenzione SOLAS nonché dall'art. 11 della Dir. 2009/15/CE.

Tuttavia, la normativa su cui si fonda l'attività statutaria degli enti di classificazione e che "incorpora" i risultati dell'attività di classificazione non è posta a salvaguardia della corretta informazione degli operatori affinché questi possano svolgere liberamente la propria attività negoziale, bensì – come ampiamente visto – a tutela di sicurezza e preservazione dell'ambiente marino. Significativo a tal riguardo appare il testo del diciannovesimo considerando del Reg. UE n. 391/2009, che descrive le ragioni a fondamento degli obblighi di mettere a disposizione del pubblico talune informazioni relative alla classe (obblighi descritti all'art. 10). Infatti, il testo del suddetto considerando ritiene elementi come la trasparenza – spesso richiamata in materia di informazione finanziaria – e il diritto del pubblico di accedere alle informazioni «strumenti fondamentali per prevenire gli incidenti in mare».

Una norma che attribuisce rilievo all'affidamento riposto dai terzi sulle attestazioni degli enti di classificazione potrebbe essere rinvenuta nell'art. 168 c.nav. ai sensi del quale «I certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal Registro o dall'ispettorato compartimentale fanno fede sino a prova contraria».

Secondo autorevole dottrina, la disposizione non potrebbe riferirsi ai certificati statuari di sicurezza, in quanto destinatari delle informazioni ivi contenute sono le amministrazioni che svolgono i

⁽⁷⁹⁷⁾ In questo senso J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 80-81. *Contra* J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, 228 e ss., per il quale «*quando por consecuencia de ese servicio se epide un certificado que circula nel tráfico y sobre el que confían los terceros, se dan [...] las condiciones necesarias para la aplicación del régimen de responsabilidad de productos*».

⁽⁷⁹⁸⁾ Sulla nozione di prodotto ai sensi dell'art. 115 D.lg. 6 settembre 2005 n. 206 (cosiddetto codice del consumo), cfr. U. CARNEVALI, *Responsabilità per prodotti difettosi*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo III Leggi collegate, Milano, 2013, 559, 577-578, il quale riporta l'opinione secondo cui, con riferimento alla questione relativa alla possibilità di includere nella nozione di prodotti i *software* personalizzati per le specifiche esigenze del destinatario e incorporati in un supporto materiale, quando prevale l'elemento *prestazione di un servizio* sull'elemento *supporto fisico* la normativa sulla responsabilità per prodotti difettosi non sarebbe applicabile in quanto non applicabile ai servizi.

⁽⁷⁹⁹⁾ F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 558.

⁽⁸⁰⁰⁾ Cfr. *supra* paragrafo 16.2.

controlli relativi al rispetto della normativa di sicurezza ⁽⁸⁰¹⁾. La norma si riferirebbe dunque esclusivamente alle attestazioni rilasciate «dal Registro» – intendendosi quindi nell’attuale cornice normativa un ente di classificazione a ciò autorizzato ⁽⁸⁰²⁾ – (e dall’ispettorato compartimentale) e quindi potrebbe includere i certificati di classe nonché i certificati di stazza ⁽⁸⁰³⁾.

La norma, invero, non sembra offrire indizi “forti” sulla meritevolezza degli interessi di tipo economico all’esattezza delle attestazioni in questione. Essa, nel dettare il contenuto dell’efficacia probatoria di tali attestazioni, offre una suggestione, piuttosto “debole”, dell’affidamento che i privati vi ripongono. Un elemento, comunque non risolutivo, nel senso della considerazione dell’affidamento dei privati da parte della normativa del codice della navigazione, può rinvenirsi nella Relazione ministeriale al codice che richiama la disposizione in esame: «Ho già ricordato la disposizione del codice relativa all’efficacia probatoria dei certificati rilasciati dai Registri navale e aeronautico e la sua influenza nel campo dei rapporti privati, particolarmente nell’ambito dei contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile» ⁽⁸⁰⁴⁾.

Dunque, per le attestazioni relative all’ambito della sicurezza, sembra indubbio che l’ordinamento ha attribuito rilevanza a interessi quali la salvaguardia della vita e della proprietà in mare nonché la preservazione dell’ambiente marino, ma non appare anche dare rilevanza agli interessi patrimoniali dei privati operanti nel settore ⁽⁸⁰⁵⁾.

Per le attestazioni relative all’ambito della classificazione, la questione è più incerta. Non si intende qui sostenere che la classificazione tenda ad interessi che non comprendono quelli puramente economici degli operatori del settore come acquirenti della nave, *charterer* o assicuratori dello scafo ⁽⁸⁰⁶⁾. Il fatto che nella prassi sia richiesto che una nave per essere venduta, assicurata o noleggiata

⁽⁸⁰¹⁾ G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, cit. 176-177, conclude nel senso per cui la disposizione dell’art. 168 c.nav. «non è pertanto applicabile alle documentazione tecniche emesse da soggetti diversi dal Registro».

⁽⁸⁰²⁾ Cfr. art. 1 D.lg.C.p.S. 22 gennaio 1947, n. 340.

⁽⁸⁰³⁾ Con riferimento a questi ultimi si è visto che la tutela dell’affidamento è stata riconosciuta anche nelle strette maglie del *tort of negligent misrepresentation* dell’ordinamento nordamericano nel caso *Somarelf* (cfr. *supra* paragrafo § 8).

⁽⁸⁰⁴⁾ *ivi* §14.

⁽⁸⁰⁵⁾ In tal senso potrebbe essere letta l’irrelevanza attribuita all’inesattezza delle attestazioni dell’ente di classificazione nel caso deciso da Cass. 3 luglio 2019 n. 17867, cit.

⁽⁸⁰⁶⁾ Cfr. tuttavia V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 437, secondo cui «i certificati di visita rilasciati dalle società di classificazione determinano solo una presunzione semplice di navigabilità così che, per quanto si tratti di dichiarazioni con efficacia certificativa in senso lato, essi non siano tali da ledere la libertà di determinazione all’acquisto, posto che la classificazione della nave ha scopi ben diversi da quelli di tutelare i terzi acquirenti». L’autrice non specifica quali siano i diversi scopi dei certificati in questione, ma sembra riconoscere la rilevanza dei certificati di classe nell’attività negoziale degli operatori del settore: «Scopo principale della classificazione è quello di offrire, sulla base degli standard elaborati dalle stesse società di classificazione, parametri certi ed obiettivi ai diversi operatori del settore ai fini della instaurazione dei loro rapporti commerciali che abbiano come minimo comune denominatore l’utilizzazione delle navi attuando, contemporaneamente, l’interesse pubblico alla sicurezza della navigazione» (*La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 422-423) riferendosi forse esclusivamente ad assicuratori, P&I e *charterer* (cfr. nota 15). Per J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 65, «*The class certificate is not a guarantee that the purchase price is adequate*». Sebbene l’assunto appaia condivisibile, non sembra potersi trascurare, in relazione alla vendita di nave, l’attitudine della classe, qualora sia assegnata o mantenuta erroneamente, a creare un «indice falso o sviante» (cfr. F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella “terra di nessuno tra contratto e fatto illecito”*, cit. 562) per l’acquirente. Anche per N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 202, «*The classification society does not intend to give a statement concerning the value of the vessel*», ma, ciononostante, «*The shipowner has an objective interest in the protection of the*

sia in classe sembra suggerire che il sistema di classificazione si giustifichi proprio per inserire il meccanismo delle attestazioni di un ente qualificato nelle valutazioni sull'opportunità dell'operazione di volta in volta in considerazione. Una nave non in classe, del resto, è suscettibile di uno sfruttamento assai limitato nell'attuale contesto normativo.

Ciò che sembra mancare nella esigua normativa che contempla l'attività di classificazione è un'espressione da parte dell'ordinamento nel senso della meritevolezza della tutela degli interessi economici cui si è accennato, che pure sembrano sottostare all'attività in questione. Infatti, anche quando a questa è stata data rilevanza ai fini dei requisiti imposti alle navi, tanto si è fatto a tutela di interessi di sicurezza della navigazione ⁽⁸⁰⁷⁾.

Va osservato che la giurisprudenza, che come si è visto, ad oggi, ha deciso la questione della responsabilità degli enti di classificazione per l'affidamento sulle informazioni inesatte riposte dal terzo solamente in chiave aquiliana, non sembra aver espresso particolari riserve in merito alla qualificazione della fattispecie di danno in esame come danno ingiusto ⁽⁸⁰⁸⁾. Cionondimeno non può trascurarsi che tanto è stato fatto ricorrendo alla nozione di lesione del diritto di autodeterminarsi liberamente nell'attività negoziale che è stata duramente criticata anche e proprio da quella stessa dottrina che ha ricostruito in chiave aquiliana la responsabilità da informazioni inesatte ⁽⁸⁰⁹⁾.

In assenza di indici normativi particolari da cui trarre l'ingiustizia del danno derivante da inesattezza delle informazioni provenienti dagli enti di classificazione, giusto a tale dottrina potrà farsi riferimento nel ricostruire in chiave aquiliana la fattispecie in esame e quindi ai criteri da questa individuati nell'art. 1338 c.c. nonché nell'applicazione in via analogica della normativa sulla responsabilità per prodotti difettosi.

Dalla combinazione di tali criteri deriverebbe l'ingiustizia del danno cagionato dagli enti di classificazione a quei terzi che abbiano riposto un *affidamento incolpevole* sulle informazioni contenute nelle attestazioni degli enti di cui il terzo danneggiato era *destinatario ragionevolmente prevedibile* ⁽⁸¹⁰⁾.

L'elemento dell'incolpevolezza dell'affidamento apparirebbe ad esempio idoneo ad escludere l'ingiustizia del danno derivante sull'affidamento – da considerarsi colpevolmente riposto dal terzo – sulle attestazioni dell'ente per ricavarne la navigabilità della nave, rispetto alla quale invece il terzo dovrebbe affidarsi all'armatore. Per quanto attiene alla prevedibilità del destinatario dell'informazione, si tratta di un elemento che le teorie che riconducono la responsabilità da informazione inesatta all'ambito aquiliano condividono con le teorie che collocano in ambito contrattuale la fattispecie. Le valutazioni rispetto ai terzi probabili destinatari delle informazioni contenute nelle attestazioni degli enti di classificazione saranno svolte *infra* mentre si procederà al vaglio di tali seconde teorie in relazione alla responsabilità degli enti verso terzi.

purchaser to whom he shows a confirmation of class, because such document is only of value and authority if the expert has to answer for the consequences of default».

⁽⁸⁰⁷⁾ Cfr. la più volte citata Regola 3-1, Parte A, Cap. II-1 Convenzione SOLAS, nonché, in ambito nazionale, l'art. 5 della L. 616/1962. Per G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, cit. 158, «certificato di classe, certificato di navigabilità e altri documenti che, propriamente, ai sensi dell'art. 4 della legge n. 616, comprovano le condizioni di sicurezza, nonché il certificato di bordo libero (equiparato) sono tutti documenti caratterizzati dalla unitaria funzione di provare la esistenza delle condizioni prescritte per garantire la sicurezza della navigazione».

⁽⁸⁰⁸⁾ Cfr. in particolare la giurisprudenza relativa al caso *Redwood* (*supra* paragrafo § 15).

⁽⁸⁰⁹⁾ Il riferimento è a F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 560-561.

⁽⁸¹⁰⁾ F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito"*, cit. 572 e ss.

b) I confini di un'obbligazione senza prestazione derivante dallo *status* professionale nell'ipotesi di una responsabilità contrattuale degli enti di classificazione verso terzi

L'ingiustizia del danno non dovrà invece essere accertata qualora il terzo agisca nei confronti dell'ente di classificazione sulla base dell'art. 1218 c.c. ⁽⁸¹¹⁾.

Per configurare una responsabilità contrattuale, la dottrina che sostiene la riconducibilità alla sfera contrattuale del danno da informazioni inesatte richiede una valutazione riferita all'agente, trattando la fattispecie come responsabilità di stato del soggetto professionale ⁽⁸¹²⁾.

La responsabilità sorgerebbe solamente in capo al soggetto professionale in quanto egli è depositario di conoscenze a cui «ci si affida perché esse il professionista non può mettere a frutto nel fornire l'informazione» ⁽⁸¹³⁾. La qualifica professionale del soggetto obbliga quest'ultimo ad adottare, nel fornire l'informazione, la perizia e la diligenza di cui all'art. 1176 c.c. nonostante egli non sia obbligato nei confronti dell'informato a fornire anche una prestazione ⁽⁸¹⁴⁾.

Da tale obbligazione senza prestazione deriverebbe la responsabilità contrattuale del soggetto professionale nei confronti dei destinatari.

La riconducibilità a tale schema di operatori che non rientrano nelle professioni protette è stata sostenuta in relazione alla responsabilità delle agenzie di rating e le medesime considerazioni appaiono *mutatis mutandis* riproponibili in relazione alla responsabilità da informazioni inesatte degli enti di classificazione ⁽⁸¹⁵⁾. Con particolare riferimento allo *status* da cui discende tale fattispecie di responsabilità sembra sussistere i presupposti per ritenere che gli enti di classificazione, in ragione del loro ruolo, generino un affidamento considerevole nei terzi sulla corretta elaborazione delle informazioni racchiuse nelle attestazioni che emettono.

Si è visto infatti che gli enti di classificazione hanno competenze tecniche elaborate nel corso di un'esperienza – per gli enti più risalenti – plurisecolare, nonché accesso, a loro volta, ad una molteplicità informazioni precluse a tanti altri operatori.

Inoltre, gli enti di classificazione che siano anche *recognized organization* apparterrebbero ad una categoria professionale chiusa ed individuata attraverso il riconoscimento operato nelle forme sopra viste ⁽⁸¹⁶⁾. Il fatto che un ente, per essere *recognized organization* di uno stato, deve presentare determinati requisiti il cui mantenimento è sottoposto a controlli potrebbe essere considerato come elemento integrante uno *status* da cui deriverebbe l'affidamento dei soggetti che accedono alle informazioni elaborate dagli enti.

Poiché tali informazioni sono riflesso di un'attività degli enti che prevede una prestazione in favore di un soggetto diverso dal danneggiato l'affermazione della responsabilità richiederebbe la sussistenza di un ulteriore requisito: il danneggiato dovrà essere un «destinatario specificamente identificato o quantomeno identificabile dallo scopo per il quale l'interpellato sa che l'informazione fornita verrà utilizzata» ⁽⁸¹⁷⁾.

⁽⁸¹¹⁾ Nella concezione contrattualistica della responsabilità da informazioni inesatte l'assunto di base è proprio che «la lesione dell'affidamento incolpevole di un destinatario ragionevolmente prevedibile non è di per sé in grado di integrare la ricercata giustizia». Così C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 581.

⁽⁸¹²⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 577.

⁽⁸¹³⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 577.

⁽⁸¹⁴⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 577.

⁽⁸¹⁵⁾ C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 824.

⁽⁸¹⁶⁾ In senso simile Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 241. Cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 194-195.

⁽⁸¹⁷⁾ F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata*, cit. 394, secondo cui tale elemento, quando unito al ruolo del soggetto qualificato e all'affidamento ingenerato da tale ruolo, dà luogo alla «proximity tra i soggetti coinvolti e il conseguente *duty of care* a carico del soggetto qualificato» fondando nell'ordinamento inglese, ma anche in Italia, la specie della responsabilità da informazioni inesatte.

Per quanto attiene alle informazioni relative alla classe della nave, risulterebbe allora determinante stabilire se il terzo danneggiato sia un destinatario identificato o identificabile di tali informazioni. Le più recenti versioni dei formulari di compravendita di nave, come si è visto ⁽⁸¹⁸⁾, sembrano identificare il destinatario dell'informazione, con l'effetto che le informazioni risultano delle ispezioni svolte ai sensi del contratto di compravendita risulterebbero fonte di responsabilità contrattuale nei confronti dell'acquirente ⁽⁸¹⁹⁾. Più problematico risulta il giudizio sulla identificabilità del destinatario delle informazioni quando queste sono elaborate all'esito delle ispezioni eseguite nell'ambito del contratto di classificazione ⁽⁸²⁰⁾. Con riferimento agli assicuratori, da una parte, questi diventano destinatari diretti dell'informazione quando ne fanno richiesta all'ente secondo gli IACS *PR No. 3, Transparency of Classification and Statutory Information*, dall'altro l'informazione non è elaborata con riferimento all'uso di tale destinatario che, seppur normale, potrebbe non essere considerato prevedibile. Tuttavia, si può ritenere che l'ente di classificazione nell'eseguire le ispezioni previste dal contratto di classificazione (comprese le *occasional surveys*) con l'armatore è consapevole del fatto che i rischi della nave sono oggetto di coperture assicurative condizionate alla classe, rendendo quindi identificabile l'assicuratore come destinatario dell'informazione. L'elemento dell'identificabilità del destinatario appare invece rappresentare un limite più difficilmente valicabile con riferimento a tutti quegli operatori che potenzialmente potrebbero compiere attività negoziale per le utilità offerte dalla nave ricorrendo nei contratti alla nozione di classe o comunque facendovi affidamento. Per rimanere nell'ambito dei soggetti cui si è circoscritta l'indagine del presente paragrafo (ma lo stesso potrebbe dirsi qualora ad invocare tale fattispecie di responsabilità fossero i proprietari del carico, gli assicuratori a questi surrogati, passeggeri ecc.), apparirebbe difficilmente configurabile al momento di un'ispezione periodica anteriore alla sottoscrizione di un *charterparty* la prevedibilità che l'informazione relativa alla classe sia destinata al futuro *charterer* ⁽⁸²¹⁾. Ciò sembra confermato dagli autori della teoria dell'obbligazione senza prestazione che, nella fattispecie della responsabilità dei revisori, ritengono che la responsabilità verso terzi sia contrattuale solo nei confronti dei terzi specifici (ossia le persone in vista del cui investimento la revisione è operata o creditori della società), mentre per i terzi generici la responsabilità sarebbe extracontrattuale ⁽⁸²²⁾ e, trattandosi di danni che tale dottrina individua come meramente patrimoniali, la loro risarcibilità in via aquiliana non potrebbe che fondarsi sulla previsione positiva che la dispone.

⁽⁸¹⁸⁾ cfr. *supra* paragrafo § 16.1

⁽⁸¹⁹⁾ Con riferimento alle clausole del *SALEFORM 2012*, F. BERLINGIERI, *Alcune considerazioni sulla possibile responsabilità delle società di classificazione nei confronti dei terzi*, cit. 637, osserva tuttavia che «Il frequente riferimento ad interventi del registro di classificazione in contraddittorio con le parti, rende molto difficile la permanenza di vizi, della quale il registro di classificazione possa essere ritenuto responsabile». Similmente, S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit. 46-47.

⁽⁸²⁰⁾ Ci si riferisce dunque alle informazioni ricavabili dalla consultazione dei registri o dai certificati che rappresentano l'esito di verifiche eseguite non in funzione di una specifica operazione.

⁽⁸²¹⁾ Il che sembrerebbe precludere la configurabilità di una responsabilità contrattuale dell'ente di classificazione rispetto ai fatti alla base del caso *Redwood*. Si veda però Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit. 240, dove, in termini pur sempre astratti, si è affermato che «una definizione di "responsabilità contrattuale" per la negligente e non veridica certificazione di classe potrebbe discendere secondo questo Tribunale da quel sempre più consolidato indirizzo giurisprudenziale che, a fronte di attività riconducibili alle professioni intellettuali, ipotizza una responsabilità da contatto sociale ogni qualvolta il professionista venga meno a regole imposte dalla legge o dal diligente esercizio dell'"arte" o "scienza" di riferimento». Ritene invece che il requisito della prossimità della prestazione (*Leistungsnähe*) sia configurabile rispetto al *charterer* (nonché anche ad equipaggio, assicuratori, acquirenti), ma non anche allo stato costiero colpito dall'inquinamento derivante da un incidente alla nave N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 197.

⁽⁸²²⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 589-590.

c) Il nesso causale tra inesattezza delle attestazioni degli enti di classificazione e danno del terzo L'elemento della prevedibilità del destinatario dell'informazione, già da solo, appare ridurre considerevolmente le ipotesi di responsabilità degli enti di classificazione verso i terzi che lamentino l'affidamento sulle attestazioni da questi rilasciate ⁽⁸²³⁾. Esso, infatti, nel caso in cui si approdi ad una ricostruzione della responsabilità in chiave aquiliana, filtra i danni ingiusti e, nel caso in cui si ricorra allo schema della responsabilità contrattuale, limita i casi in cui sorga l'obbligazione di correttezza che se violata dà luogo a responsabilità.

Tuttavia, come già avvertito, un ulteriore ostacolo si frappone ad un fruttuoso esperimento di un'azione del terzo fondata sull'affidamento sugli attestati dell'ente di classificazione. Ci si riferisce al nesso di causalità, che, indipendentemente dallo schema di responsabilità cui si acceda, dovrà essere dimostrato dal danneggiato ⁽⁸²⁴⁾.

Per il terzo, provare che il danno sia derivato da (un comportamento fondato dall'affidamento su) attestazioni inesatte non è sempre agevole, come emerso chiaramente nel giudizio di appello e quello di cassazione del caso *Redwood* ⁽⁸²⁵⁾.

Fondamentalmente, al terzo è richiesto di provare che se le attestazioni dell'ente non avessero riportato informazioni inesatte egli avrebbe fatto qualcosa di diverso, come ad esempio esercitare un diritto di recesso prima del perfezionamento della compravendita di una nave priva dei requisiti di classe ⁽⁸²⁶⁾, non assicurarne lo scafo o noleggiarla, oppure farlo a condizioni diverse.

Sebbene non si possa escludere che una nave non in classe o i cui certificati siano sospesi possa comunque rappresentare un valore economico e divenire oggetto di taluni negozi, in quei rapporti i cui contratti attribuiscono rilievo al fatto che la nave sia in classe, sembra poter trovare accoglimento una prova in via presuntiva del fatto che colui a cui viene rappresentato che la nave sia in classe non avrebbe concluso il contratto o lo avrebbe concluso a condizioni diverse, se questo avesse avuto ad oggetto una nave non in classe.

Proprio perché l'informazione si assume avere tale influenza determinante sull'operato di chi la riceve e vi fa affidamento, appare corretto valutare in modo rigoroso – e non quindi tramite ricorso a presunzioni – la conoscenza dell'informazione da parte del danneggiato ⁽⁸²⁷⁾.

Infatti, rispetto agli enti di classificazione non sembrano ravvisabili quegli elementi che, con riferimento alle informazioni delle agenzie di rating o delle società di revisione potrebbero giustificare una soluzione diversa.

⁽⁸²³⁾ Sembra invece escludere che la prevedibilità del destinatario operi nei termini descritti nel testo M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento, causalità*, cit. 860, il quale ritiene che sia «sufficiente la indubbia consapevolezza in capo alle società di classifica del ruolo da esse svolto nell'ambito del sistema dei traffici marittimi e dell'utilizzo che della certificazione di classe viene fatto da parte di soggetti diversi dall'armatore loro committente»

⁽⁸²⁴⁾ Dalla qualificazione della responsabilità come contrattuale discenderebbe l'applicazione del limite segnato dall'art. 1225 c.c. che impedirebbe il risarcimento del danno che non poteva prevedersi nel momento in cui è sorta l'obbligazione. L'elemento della prevedibilità del danno – non operante laddove la fattispecie sia ricondotta alla responsabilità aquiliana – sembrerebbe offrire un ulteriore criterio attraverso il quale contenere la responsabilità degli enti di classificazione per inesattezza delle attestazioni.

⁽⁸²⁵⁾ Si veda *supra* paragrafo § 15.

⁽⁸²⁶⁾ Cfr. il caso *Elodie*, *supra* paragrafo § 13.

⁽⁸²⁷⁾ Cass. 2 marzo 2018 n. 4915, cit. 916.

Si è visto infatti, con riferimento alle ultime, che la prova del legame causale tra il danno e la certificazione del bilancio errata si fonderebbe (anche) sul rapporto tra bilancio e sua certificazione ⁽⁸²⁸⁾, che non trova analogie rispetto ai certificati degli enti di classificazione ⁽⁸²⁹⁾.

Per quanto attiene al confronto con il cosiddetto danno da rating, la dottrina che ha suggerito che la prova relativa al nesso di causalità possa essere fornita per presunzioni fa spesso riferimento al peculiare modo in cui il rating si riflette sul prezzo del prodotto finanziario ⁽⁸³⁰⁾. Di nuovo, lo stesso automatismo non sembra potersi sostenere con riferimento al danno prodotto dalle informazioni provenienti dagli enti di classificazione, le cui attestazioni, pur incidendo sulla profittabilità di un affare riguardante una nave, non intervengono su un mercato come quello finanziario e, offrendo solo una valutazione di conformità o difformità ai regolamenti (senza quindi una valutazione per gradi), non appaiono agire sui corrispettivi delle utilità della nave o della vendita della stessa in modo paragonabile a quanto avviene in relazione al rating. Ad ogni modo, si è visto che anche con riferimento al danno da rating la giurisprudenza ha in più occasioni rigettato le domande risarcitorie di terzi investitori proprio per la mancata prova in merito al nesso causale ⁽⁸³¹⁾.

In conclusione, l'interpretazione offerta dalla giurisprudenza nel caso *Redwood* appare condivisibile sia in quanto coerente con il contesto in cui le attestazioni degli enti di classificazione vengono utilizzate sia per il modo con cui provvede ad una ragionevole e ponderata selezione dei danni risarcibili ⁽⁸³²⁾.

d) La colpa degli enti di classificazione nelle attestazioni inesatte

Sotto il profilo dell'elemento soggettivo, la differenza tra l'inquadramento contrattuale o aquiliano dell'azione di responsabilità promossa dal terzo contro gli enti di classificazione avrebbe l'effetto di spostare l'onere della prova dal primo al secondo, nel caso in cui la responsabilità fosse sostenuta in via contrattuale. Dimostrata la sussistenza degli elementi costitutivi della domanda contrattuale da parte del terzo, l'ente dovrebbe allora provare che la condotta contestatagli non è connotata da (dolo o) colpa da parte sua o dei suoi periti. Diversamente, la colpa dell'ente sarà elemento costitutivo della domanda risarcitoria avanzata in via aquiliana e quindi dovrà essere dimostrata dal terzo danneggiato.

L'analisi della giurisprudenza di cui ai paragrafi precedenti sembra ad ogni modo mostrare che la negligenza degli enti di classificazione, per quanto complessa da accertare in quanto coinvolgente aspetti tecnici e valutazioni altamente specialistiche, è stata giudicata sussistente in diversi casi, anche quando onerato della prova era il terzo danneggiato ⁽⁸³³⁾.

Premesse quindi la diversa distribuzione dell'onere della prova relativa alla colpa dell'ente, ci si può soffermare sugli elementi in base ai quali – a prescindere dal soggetto gravato del suddetto onere – valutare la diligenza richiesta all'ente di classificazione.

⁽⁸²⁸⁾ T. DI MARCELLO, *La responsabilità delle società di revisione nei confronti dei terzi tra violazione di obblighi e lesione di interessi protetti*, cit. 452.

⁽⁸²⁹⁾ Cfr. le riflessioni svolte *supra* al paragrafo § 16.2.

⁽⁸³⁰⁾ Cfr. C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 815 e ss. e la rassegna di posizioni di dottrina ivi richiamata.

⁽⁸³¹⁾ Cfr. Trib. Roma 27 marzo 2015, in *Società* 2016, 442-443; Trib. Catanzaro 2 marzo 2012 n. 685, cit. 185-186.

⁽⁸³²⁾ Sull'«esigenza di non aprire indiscriminatamente le porte ad azioni anche pretestuose nei confronti delle società di classifica», M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento, causalità*, cit. 859.

⁽⁸³³⁾ Nella giurisprudenza italiana, cfr. il caso *Redwood*. La difficoltà della dimostrazione da parte del terzo della colpa dell'ente di classificazione è evidenziata da M. RIMABOSCHI, *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi*, cit. 60; L. MICCICHÉ, *In tema di responsabilità extra-contrattuale delle società di classificazione*, cit. 1338.

Anzitutto, poiché le attestazioni sono risultato di un'attività professionale, la diligenza degli enti sembra doversi valutare *con riguardo alla natura dell'attività esercitata* ai sensi del secondo comma dell'art. 1176 c.c. ⁽⁸³⁴⁾. Se si accede alle teorie contrattualistiche sulla responsabilità da informazioni inesatte, si è visto che l'obbligo di diligenza sorge in capo all'ente di classificazione (nei confronti dei terzi specifici) proprio in quanto autore di un'informazione professionale ⁽⁸³⁵⁾. Taluna dottrina ha invece espresso dubbi circa la possibilità «di giudicare l'operato di un istituto di classificazione con lo stesso metro di giudizio applicabile alle società di revisione [...] o semplicemente rimproverandogli la violazione della diligenza professionale prescritta dall'art. 1176 cod. civ. nei rapporti contrattuali, richiedenti una particolare perizia, ma non anche – per legge – nei confronti dei terzi la cui violazione generi di per sé responsabilità aquiliana» ⁽⁸³⁶⁾. Rispetto a tali perplessità sembra potersi richiamare l'opinione di quanti hanno considerato certo – anche dopo la rimozione dalla normativa sulla revisione del rinvio all'art. 2407 c.c., in quanto ritenuto anche prima della sua introduzione – che la diligenza del revisore dovesse essere quella richiesta dalla natura dell'incarico ⁽⁸³⁷⁾. Ad ogni modo, sembra doversi confermare l'opinione di quanti hanno sostenuto che la sussistenza di un comportamento colposo da parte dell'ente di classificazione andrebbe valutata sulla base dei regolamenti dell'ente stesso ⁽⁸³⁸⁾ nonché degli atti adottati in sede IACS ⁽⁸³⁹⁾.

⁽⁸³⁴⁾ Sembra giungere alla medesima conclusione M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 716 («è corretto ricordare la difficoltà e la natura in qualche misura discrezionale ed incerta delle valutazioni di natura tecnica. A questo rilievo si deve però accompagnare quello inerente la natura professionale dell'attività svolta dagli ispettori delle società di classifica e la conseguente necessità di commisurare a tale natura il rigore dello standard di diligenza richiesto») e *Classificazione delle navi, affidamento, causalità*, cit. 861. Per il parametro della diligenza professionale in capo agli enti di classificazione nella responsabilità verso i loro committenti, V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 427. In giurisprudenza, Trib. Genova 8 gennaio 2013, in *Dir. mar.* 2016, 149.

⁽⁸³⁵⁾ Conseguentemente «La valutazione della condotta del danneggiante non può che farsi alla luce del suo *statuts* professionale» (F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata*, cit. 418). In giurisprudenza, Cass. sez. un. 21 maggio 2018 n.12477, in *Banca borsa tit. cred.* 2019, II, 297, 302, ha considerato «principio consolidato» nella propria giurisprudenza «che il criterio che presiede alla valutazione della responsabilità da contatto sociale qualificato è quello delineato dagli artt. 1176 e 2118 c.c.» per poi concludere che «la banca negoziatrice che ha pagato l'assegno non trasferibile a persona diversa dall'effettivo prenditore è ammessa a provare che l'inadempimento non le è imputabile, per aver essa assolto alla propria obbligazione con la diligenza dovuta, che è quella nascente, ai sensi dell'art. 1176 c.c., comma 2, dalla sua qualità di operatore professionale».

⁽⁸³⁶⁾ A. BOGLIONE, *La réparation des dommages de pollution doit-elle se faire sur le fondement de la Convention CLC ou du droit penal interne*, cit. 26. Per V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 442, «l'obbligo generale di diligenza sussiste nei confronti di chiunque possa vantare un interesse alla classificazione, a prescindere dalla circostanza che sussista uno specifico rapporto negoziale, così che, sebbene il rilascio del certificato di classe non costituisca prova assoluta della navigabilità della nave, il dovere di diligenza è in grado di tutelare i soggetti che in buona fede abbiano fatto affidamento su tali certificazioni, tenuto conto anche della rilevanza che gli stessi assumono nella pratica mercantile ed esaltata dalle stesse società di classificazione».

⁽⁸³⁷⁾ M. SPIOTTA, *La responsabilità civile del revisore legale in base all'art. 15 del d.lgs. 39/2010*, cit. 698 e ss.

⁽⁸³⁸⁾ Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 19, secondo cui «in linea di principio, la responsabilità della società di classificazione sembra poter essere ipotizzata soltanto lì dove essa abbia operato non rispettando i propri regolamenti».

⁽⁸³⁹⁾ Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 716; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 223. V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 427, richiama inoltre i *Principles of Conduct for Classification Societies* elaborati dal *Comité Maritime International* (CMI).

Non appare invece problematico, con riferimento all'attività statutaria, individuare una colpa dell'ente di classificazione quando questo non si attiene alle disposizioni della disciplina statutaria che regolano ispezioni ed emissioni dei certificati ⁽⁸⁴⁰⁾.

Si rileva inoltre che la dottrina è giunta a conclusioni analoghe con riferimento alla colpa delle agenzie di rating, considerata sussistente «in presenza di violazione da parte dell'agenzia di determinati standard comportamentali, delle procedure interne predeterminate dalle stesse agenzie, delle prassi esistenti e dei principi dei codici di autodisciplina» ⁽⁸⁴¹⁾.

17. Responsabilità nei confronti dei terzi colpiti dal sinistro in cui è coinvolta la nave

17.1. La navigazione della nave substandard come fatto connesso all'ente di classificazione

Si è già detto che l'affidamento del terzo sulle attestazioni inesatte dell'ente di classificazione non rappresenta l'unico possibile fondamento di azioni di terzi danneggiati da una nave difforme rispetto agli standard fissati dai regolamenti dell'ente stesso o dalla normativa statutaria ⁽⁸⁴²⁾.

L'esame della giurisprudenza straniera ha mostrato come vi siano casi in cui il terzo danneggiato abbia imputato ad una condotta negligente dell'ente di classificazione, non una propria scelta (come avviene nella responsabilità degli enti di classificazione per informazioni inesatte esaminata al paragrafo precedente), bensì il fatto che una nave substandard avesse intrapreso la navigazione.

Ciò è avvenuto nel caso *Wellborn*, che ha visto le *Cour de cassation* accogliere la concezione di un nesso causale che vede nell'ispezione negligente dell'ente di classificazione (fatto integrante una *faute* di quest'ultimo) un antecedente logico del fatto che una nave substandard («*dangereux*») intraprenda la navigazione e, quindi, del sinistro in cui sia eventualmente coinvolta la nave negligenzemente ispezionata che abbia anche preso il largo ⁽⁸⁴³⁾. Nel caso *Wellborn*, in particolare il danno ricondotto alla condotta negligente dell'ente di classificazione consisteva nel perimento del carico, venendosi a configurare come lesione della proprietà ⁽⁸⁴⁴⁾.

La questione è stata posta anche davanti alle corti del Regno Unito e, anche in questo caso, in relazione a un danno consistente nella perdita del carico, inquadrato come *physical damage* ⁽⁸⁴⁵⁾. Ci si riferisce al più volte citato caso *Nicholas H* dove, tuttavia, la sentenza della House of Lords non si è addentrata nella soluzione del problema, motivando la decisione su ragioni di *policy* ⁽⁸⁴⁶⁾. Al tema in esame, però, ha dedicato qualche attenzione la *dissenting opinion* di Lord Lloyd, secondo cui il perito

⁽⁸⁴⁰⁾ Cfr. Trib. Genova 8 gennaio 2013, cit., secondo cui l'ente di classificazione, per superare la presunzione di colpa di cui all'art. 1218 c.c., deve provare di aver osservato nell'esecuzione della prestazione tutte le prescrizioni regolamentari.

⁽⁸⁴¹⁾ Così C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, cit. 819.

⁽⁸⁴²⁾ *supra* paragrafo § 16.1.

⁽⁸⁴³⁾ Cass. fr. 17 marzo 2007, in *Dir. mar.* 2008, 243

⁽⁸⁴⁴⁾ Similmente, riferisce di un caso in cui fu affermata la responsabilità dell'ente di classificazione nei confronti degli interessati al carico «*because it provided a certificate that maintained an unseaworthy vessel in class and allowed it to pursue commercial activities*» in Belgio, J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, cit. 199, con riferimento al caso *Paula*, App. Antwerp, 10 maggio 1994, *RHA* 1995 301.

⁽⁸⁴⁵⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299.

⁽⁸⁴⁶⁾ Si veda *supra* paragrafo § 11.3.

dell'ente di classificazione «*had no legal right to stop the ship sailing. But his de facto control was absolute. If he had maintained his original recommendation, and not changed his mind, it is inconceivable that in practice the vessel would have sailed*»⁽⁸⁴⁷⁾.

Tale passaggio suscita interesse per due aspetti.

Da una parte, si precisa che l'ente di classificazione non ha un *legal right* di fermare la nave⁽⁸⁴⁸⁾. Dall'altra, ciononostante, di nuovo – come avviene nella motivazione del caso francese *Wellborn* – il fatto che una nave intraprenda la navigazione viene messo in relazione al comportamento (negligente) dell'ente di classificazione⁽⁸⁴⁹⁾.

Ricostruzioni di tal sorta del nesso causale tra negligenza degli enti di classificazione e danno non si rinvergono invece nella giurisprudenza delle corti civili italiane, il cui limitato repertorio sulla responsabilità degli enti di classificazione verso terzi non trova decisioni su domande di proprietari del carico. Va osservato, tuttavia, che una responsabilità degli enti di classificazione per aver consentito ad una nave *substandard* successivamente coinvolta in un sinistro di intraprendere la navigazione potrebbe essere invocata anche da altri soggetti che subiscono un pregiudizio a causa del sinistro in cui è coinvolta la nave. Si può pensare ai soggetti danneggiati dall'inquinamento del mare conseguente al sinistro (tra questi, lo stato costiero il cui mare è stato inquinato) o anche a quei soggetti che, trovandosi a bordo della nave coinvolta nel sinistro, abbiano subito lesioni della propria integrità fisica (passeggeri ed equipaggio)⁽⁸⁵⁰⁾. Con riferimento ai secondi, sembra potersi richiamare la

⁽⁸⁴⁷⁾ *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 306-307.

⁽⁸⁴⁸⁾ A tal riguardo, alla luce di quanto si dirà *infra*, appare opportuno rilevare come la sentenza sia anteriore all'entrata in vigore degli emendamenti alla Convenzione SOLAS con i quali è stato dato rilievo statutario alle specifiche richieste per la classe dai regolamenti propri dell'ente (cfr. Regola 3-1, Parte A, Cap. II-1 Convenzione SOLAS). Cfr. C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective*, cit. 188-189, il quale commentando proprio il caso *Nicholas H* osserva come «*The new SOLAS regulation may open the door even further to classification society liability as "the appointed supreme sentry of statutory maritime safety"*».

⁽⁸⁴⁹⁾ Come la condotta del perito dell'ente di classificazione abbia consentito alla nave di intraprendere il viaggio in cui affondò con il carico a bordo, integrando quindi la *proximity*, è illustrato in un altro passaggio della *dissenting opinion* di Lord Lloyd: «*Although it is true [...] that Mr. Ducat had no actual direct physical control over the vessel in the sense that he could bar her sailing, the sanction imposed by his first report rendered it highly probable that the shipowner would not sail (as, in fact, occurred) in view of the dire effects that this would have on his insurance and on other common commercial arrangements such as a ship mortgage. Conversely, the withdrawal of this sanction in the second report would, as Mr. Ducat must have appreciated, almost certainly have the opposite effect, since the shipowner would almost inevitably accept the recommendation that he should set sail, which was fully in accord with the commercial object of his voyage. The defects recurred almost immediately after the vessel had sailed from San Juan, and the vessel sank in the very early stages of her voyage*».

⁽⁸⁵⁰⁾ Proprio la riconducibilità all'ente di classificazione dei danni sofferti a causa del sinistro della *Al Salam Boccaccio 98* da passeggeri ed equipaggio. Mentre si scrive, è stata depositata una sentenza del Tribunale di Genova (n. 2798 del 24 dicembre 2021), allo stato non pubblicata, sulla responsabilità di RINA (oltre a quella dell'armatore della nave e del cantiere di costruzione) per i danni subiti da un passeggero della *Costa Concordia*, nave da crociera tristemente nota per il suo naufragio a largo delle coste dell'isola del Giglio dove finì incagliata nel gennaio 2012. Il Tribunale ha ritenuto insussistente il nesso causale tra i danni sofferti dal passeggero e la condotta dell'ente di classificazione individuata dall'attore nel mancato rilievo di difetti dell'impianto elettrico della nave. La motivazione non fa riferimento al contributo della condotta dell'ente di classificazione alla produzione del danno nei termini sopra visti (consentire che la nave intraprendesse la navigazione in cui ha avuto occasione il sinistro). Il nesso causale escluso è anzitutto quello «tra l'interruzione della corrente e la vicenda lesiva della salute» dell'attore. Secondo quest'ultimo, infatti, il difetto elettrico avrebbe ostacolato la messa in mare della scialuppa su cui egli era salito e che rimase incastrata sul ponte sottostante rendendo ancor più sconvolgente la già drammatica esperienza vissuta. Tale ricostruzione, per il tribunale,

sentenza di primo grado del caso *Tito Campanella* che condannò l'ente di classificazione a rispondere civilmente delle obbligazioni nascenti da reato ⁽⁸⁵¹⁾ del perito dell'ente di classificazione della nave affondata il quale fu ritenuto aver «contribuito con il suo colposo operato a consentire la navigazione della *Tito Campanella* che non era invece in condizioni di navigabilità» ⁽⁸⁵²⁾. Il fatto di aver consentito la navigazione ad una nave che presentava alcuni difetti, inoltre, sembra – per quello che si può evincere dalle sentenze sulle questioni pregiudiziali di giurisdizione – essere stato posto a fondamento della responsabilità dell'ente di classificazione invocata da passeggeri ed equipaggio della nave in relazione al naufragio della *Al Salam Boccaccio 98* ⁽⁸⁵³⁾.

Come da più parti rilevato, nel nostro ordinamento, la riconducibilità delle conseguenze dannose del sinistro al fatto degli enti di classificazione – all'infuori delle ipotesi di affidamento del terzo sulle attestazioni elaborate dagli enti – richiede una rigorosa valutazione del nesso causale tra danno e condotta degli enti ⁽⁸⁵⁴⁾.

A tal riguardo, è stato ritenuto che «l'emissione del certificato di classe si pone alla base della decisione di intraprendere il viaggio, così che si realizza un collegamento causale sufficiente tra l'operato della società di classificazione ed il danno alle merci» ⁽⁸⁵⁵⁾.

Tale ricostruzione sembra attribuire rilievo causale al certificato (di classe, in particolare) emesso o mantenuto dall'ente di classificazione ⁽⁸⁵⁶⁾. La decisione di intraprendere il viaggio, tuttavia, sembra ricadere nel dominio esclusivo dell'armatore sicché la sequenza di eventi che compongono il nesso causale tra condotta dell'ente di classificazione e danno del terzo, pur ricondotta alle informazioni inesatte contenute nel certificato, si presenterebbe diversa rispetto allo schema sopra analizzato della responsabilità da informazioni inesatte.

Discorrendo della responsabilità per informazioni inesatte degli enti di classificazione verso terzi, si sono analizzate fattispecie in cui sono questi ultimi a riporre affidamento sulle attestazioni degli enti e a compiere decisioni tradotte in un'attività negoziale condizionata dall'inesattezza dell'informazione. La soluzione prospettata dalla dottrina sopra richiamata renderebbe invece l'ente responsabile verso il terzo non già per un atto condizionato dall'affidamento di quest'ultimo sull'informazione inesatta, bensì per un atto di un altro soggetto, destinatario dell'informazione inesatta (l'armatore che fa affidamento sul mantenimento della classe).

Tale ultima situazione, nel suo discostarsi dallo schema della responsabilità da informazioni inesatte, non è estranea al diritto speciale, il quale ha visto la sua recente introduzione in materia di responsabilità del pilota con la nuova formulazione dell'art. 93 c.nav., ai sensi del cui primo comma: «Il pilota è responsabile per i danni cagionati da atti da esso compiuti o fatti da esso determinati durante il pilotaggio quando venga provato che l'evento dannoso occorso alla nave, a persone o a cose deriva da inesattezza delle informazioni o delle indicazioni fornite dal pilota medesimo per

oltre a non essere provata «apparirebbe ignorante posto che individuerrebbe come antecedente causale del mancato ammaraggio della scialuppa e delle sue conseguenza l'omissione di una condotta non garantita». Determinante in tal senso sembra l'accertamento, compiuto con l'ausilio di una consulenza tecnica, dell'assenza di una norma che imponga la manovrabilità elettrica delle scialuppe.

⁽⁸⁵¹⁾ Per i reati di cui agli articoli 449, primo comma, in relazione all'art. 428 del codice penale (naufragio colposo) e 589, primo e terzo comma, del codice penale (omicidio colposo).

⁽⁸⁵²⁾ Trib. Savona 29 ottobre 1990, cit. 446. La responsabilità civile dell'ente di classificazione per le obbligazioni nascenti dal reato fu motivata sulla base del fatto che «il compimento dell'azione delittuosa da parte dell'imputato è avvenuto nell'esercizio delle funzioni di spettanza dell'ente».

⁽⁸⁵³⁾ Sui cui fatti si veda *supra* paragrafo § 7.2.

⁽⁸⁵⁴⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 41; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 716. Cfr. inoltre G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit. 361-362.

⁽⁸⁵⁵⁾ V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 442.

⁽⁸⁵⁶⁾ Viene richiamato a tal riguardo

la determinazione della rotta»⁽⁸⁵⁷⁾. Come è stato osservato, la nuova formulazione della disposizione «si consolida verso un modello apparentemente orientato a individuare nel solo pilota il responsabile dei danni provocati sia alla nave che a terzi derivanti dall'esecuzione del servizio»⁽⁸⁵⁸⁾. La norma del nuovo art. 93 c.nav., tuttavia, non solo si inserisce nell'ambito di un tema già in passato «vivamente dibattuto»⁽⁸⁵⁹⁾, ma non sembra aver portato chiarezza sul terreno della fattispecie della responsabilità del pilota e la sua portata appare destinata ad essere valutata attraverso un consistente sforzo esegetico. In conclusione, a siffatta configurazione di una responsabilità per informazione inesatta verso terzi, resa positiva attraverso apposita disposizione destinata ad una fattispecie specifica, non sembra potersi fare riferimento per ricostruire in termini di responsabilità da informazioni inesatte la responsabilità degli enti di classificazione verso terzi in situazioni in cui questi ultimi non abbiano fatto affidamento sull'informazione.

Ad ogni modo, anche la soluzione che fa dipendere il danno del terzo dal condizionamento esercitato dall'informazione dell'ente sulla decisione dell'armatore sembra individuare come fatto decisivo nella produzione del danno l'intrapresa del viaggio. L'ente di classificazione, si assume, attraverso un comportamento diligente – consistente nella negata emissione dei certificati o nella sospensione o revoca di quelli già emessi in presenza di difetti della nave – potrebbe evitare la navigazione della nave da cui derivano i danni sofferti dal terzo.

Poiché si fa riferimento alla decisione dell'armatore, l'atto di impedire la navigazione della nave cui sarebbe tenuto l'ente di classificazione sembra consistere nel comunicare a quest'ultimo la difformità della nave agli standard di riferimento.

Il richiamo della dottrina e della giurisprudenza sopra menzionate alla navigazione della nave substandard (da cui scaturiscono i danni sofferti dal terzo) come evento consentito dall'ente di classificazione suggerisce l'opportunità di valutare la configurabilità di una responsabilità degli enti di classificazione per omissione⁽⁸⁶⁰⁾, figura che «ricorre nelle ipotesi di inerzia di un soggetto a fronte di una situazione che egli avrebbe potuto evitare»⁽⁸⁶¹⁾.

⁽⁸⁵⁷⁾ La versione citata della norma è entrata in vigore il 3 marzo 2017 per effetto della L. 1 dicembre 2016 n. 230 (Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici).

⁽⁸⁵⁸⁾ A. ZAMPONE, *La nuova responsabilità nel pilotaggio*, in *Il Libro dell'anno del diritto* 2018, 441, 442, il quale evidenzia come, prima della riforma, «Quanto alla responsabilità nei confronti dei terzi, i già richiamati artt. 298 e 313 c.nav., indicando nel comandante della nave il responsabile dei danni derivati dalla manovra, conducevano ad individuare nell'armatore della nave pilotata che ha causato il danno il soggetto responsabile verso i terzi salva la rivalsa verso il pilota. Tale soluzione risultava infatti imposta dai principi della responsabilità di cui all'art. 274 c.nav. secondo il quale l'armatore risponde del fatto del comandante che conserva sempre la direzione della manovra anche in caso di pilotaggio (art. 298 c.nav.)». Pertanto, se in precedenza era il soggetto che faceva affidamento sulle informazioni del pilota a rispondere verso i terzi per i danni loro causati dalla sua condotta condizionata dalla inesattezza delle informazioni, attualmente di tale condotta risponderebbe direttamente il pilota autore dell'informazione. In tal modo il pilota si trova a rispondere dell'inesattezza delle informazioni verso un soggetto che non solo non era destinatario ma non vi ha fatto alcun affidamento.

⁽⁸⁵⁹⁾ A. ZAMPONE, *La nuova responsabilità nel pilotaggio*, cit. 441, il quale confronta gli inquadramenti dell'istituto di A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, 153; L. TULLIO, *Pilotaggio*, *Enc. Dir.* XXXIII/1983, 860; A. COTTIGNOLA, *Studi sul pilotaggio marittimo*, Milano, 2003, 115.

⁽⁸⁶⁰⁾ Cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 214: «in many cases in which such casualties occur, the harm will rather have to be attributed to the nonfeasance of classification society than to a misfeasance».

⁽⁸⁶¹⁾ L. CASTELLI, *La responsabilità extracontrattuale per omissioni*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo I art. 2043 art. 96 c.p.c., Milano, 2011, 437, 441.

Si tratta allora di individuare se e come l'ente di classificazione può o deve evitare la situazione generatrice del danno, ossia la navigazione di una nave substandard, e, in tal caso, a quali condizioni egli dovrà rispondere verso terzi per una condotta omissiva.

17.2. Verso una responsabilità degli enti di classificazione per omissione

È pacifico che un fatto fonte di responsabilità possa consistere tanto in un *facere* quanto in un *non facere*. Perché un *non facere* assuma rilevanza causale rispetto all'evento dannoso esso deve corrispondere ad un'azione del soggetto che si ritiene responsabile che sia giuridicamente dovuta e concretamente mancata ⁽⁸⁶²⁾.

Ciò significa che, per affermare una responsabilità da omissione dell'ente di classificazione dovrà verificarsi se l'ente *deve* adottare un comportamento per evitare l'evento dannoso, non essendo dunque sufficiente il fatto che questi *possa* scongiurarlo ⁽⁸⁶³⁾. Pertanto, si rende necessaria l'individuazione di una fonte del dovere giuridico dell'ente di agire in un determinato modo che sia idoneo ad impedire il danno.

Poiché l'ente di classificazione, come si è visto sin dai primi capitoli della presente trattazione, svolge una funzione di controllo di uno stato delle cose (le condizioni della nave) determinato da condotte altrui (essenzialmente l'attività di manutenzione dell'armatore, ma anche le operazioni di costruzione della nave da parte del cantiere) sembra potersi fare utile riferimento alla fattispecie della responsabilità degli organismi di vigilanza dei mercati finanziari ed in particolare della Commissione

⁽⁸⁶²⁾ L'assunto viene fatto discendere dalla regola codificata nell'art. 40 del codice penale secondo cui «non impedire un evento che si ha l'obbligo giuridico di impedire equivale a cagionarlo». Cfr. F. GIGLIOTTI, *Illeciti da informazione e responsabilità omissiva*, in *Riv. dir. civ.* 2002, I, 914, 916, secondo cui la norma penale «appare certamente suscettibile di essere completamente traslata sul piano del fatto illecito extracontrattuale di tipo omissivo, valendo a spiegare quando ed entro che limiti un contegno negativo risulti giuridicamente idoneo a "cagionare", secondo l'espressione impiegata nell'art. 2043 c.c., un danno ingiusto».

⁽⁸⁶³⁾ L. CASTELLI, *La responsabilità extracontrattuale per omissione*, cit. 441.

Nazionale Società Borsa (CONSOB) ⁽⁸⁶⁴⁾ nonché di altri soggetti cui sono affidati compiti di vigilanza ⁽⁸⁶⁵⁾.

Rispetto a tali entità, che vigilano sull'attività di altri soggetti, sono andati consolidandosi orientamenti in cui il nesso di causalità tra la condotta del vigilante e il danno sofferto dal terzo (seppur scaturente dalla condotta del vigilato) è stato ricostruito sulla base di un vero e proprio obbligo

⁽⁸⁶⁴⁾ La responsabilità della CONSOB, venne affermata in un primo momento in relazione alla diffusione di informazioni inesatte come lesione di un diritto all'integrità del patrimonio nonché all'autodeterminazione nello svolgimento dell'attività negoziale (Cass. sez. un. 27 ottobre 1994 n. 8836, in *Giur. comm.* 1996, II, 165). Successivamente, dopo che «per la pubblica amministrazione era ormai scoccata l'ora della responsabilità» (A. PALMIERI, *Responsabilità per omessa o insufficiente vigilanza: si affievolisce l'immunità della pubblica amministrazione*, in *Foro it.* 2001, I, 1141, 1145), in virtù della nota pronuncia Cass. Sez. Un. 22 luglio 1999 n. 500, cit., Cass. 3 marzo 2001 n. 3132, in *Foro it.* 2001, I, 1139, affermò la responsabilità della CONSOB per omesso controllo. Tale orientamento, «successivamente risulta aver ricevuto soltanto conferme» (Cass. 12 aprile 2018 n. 9067, in *Il Caso.it*, 1, 11, consultabile presso <http://www.ilcaso.it/giurisprudenza/archivio/19761.pdf> (ultimo accesso 1 marzo 2022), la cui motivazione ripercorre l'evoluzione degli orientamenti giurisprudenziali in merito alla responsabilità della CONSOB, precisando che «per i fini del riconoscimento della responsabilità aquiliana della Consob, non occorre, in effetti, enucleare un diritto soggettivo del risparmiatore all'integrità del patrimonio, e dunque cimentarsi con la discussa figura del danno "meramente patrimoniale", giacché l'ingiustizia del danno ricorre alla condizione necessaria e sufficiente della sussistenza di una lesione inferta ad una posizione soggettiva tutelata dall'ordinamento sulla base di specifici indici normativi»). Per quanto attiene alle analogie con gli enti di classificazione, basti considerare i rilievi di quanti hanno osservato che il problema della responsabilità della CONSOB impone all'interprete «di riflettere sui limiti dell'area di tutela (individuale) degli investitori qualora esposti all'agire della Consob e, conseguentemente, dello spazio di "autonomia" lasciato all'organo di vigilanza nell'esercizio discrezionale delle sue funzioni, ove gli interessi privati si intrecciano con gli obiettivi di tutela (generale) del risparmio e con quelli di efficienza dell'amministrazione e di fluidità del mercato, assumendo una dimensione pubblicistica» (V. RENZULLI, *Il problema (dei limiti) dell'esercizio della funzione di vigilanza della Consob*, in *Giur. comm.* 2013, II, 861, 863) a cui si può accostare l'intreccio di aspetti pubblici e privati cui fa riferimento, in materia di enti di classificazione, G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit. 339); di coloro che hanno rilevato un rischio di eccesso di deterrenza (*overdeterrence*) (M. CLARICH, *La responsabilità della Consob nell'esercizio dell'attività di vigilanza: due passi oltre la sentenza della Cassazione n. 500/99*, in *Danno e resp.* 2002, 223) in termini non dissimili da quelli utilizzati da Lord Steyn nel caso *Nicholas H* tra le ragioni di *policy* contro l'imposizione di un *duty of care* e quindi di una responsabilità in capo agli enti di classificazione verso i terzi proprietari del carico (*Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 316: «*the question is whether N.K.K., and other classification societies, would be able to carry out their functions as efficiently if they become the ready alternative target to cargo-owners [...] In my judgement there must be some apprehension that the classification societies would adopt, to the detriment of their international role, a more defensive position*»); nonché degli autori che hanno evidenziato come «l'organo di controllo rischia di recitare l'ingrata parte della "tasca profonda"» (così A. PALMIERI, *Responsabilità per omessa o insufficiente vigilanza*, cit- 1150).

⁽⁸⁶⁵⁾ Ci si riferisce ad esempio alla responsabilità dei sindaci, disciplinata dall'art. 2407 c.c., e, in particolare, alla fattispecie di cui al secondo comma riguardante «l'omissione di un dovere-obbligo di controllo dell'operato dell'organo amministrativo» (R. DE RUVO, *Sindaci e revisori. Doveri poteri e responsabilità*, Milano, 2010, 154, il quale si riferisce a tale fattispecie come «responsabilità "indiretta"». Vi allude ricorrendo invece all'espressione «responsabilità concorrente (con gli amministratori)» G.U. TEDESCHI, *Il collegio sindacale*, Milano, 1992, 338-339, per il quale essa «deriva dal non avere il collegio sindacale esercitato il controllo»). Alludono espressamente ad una «responsabilità da omessa vigilanza» G.D. MOSCO-S. LOPREIATO, *Doveri e responsabilità di amministratori e sindaci nelle società di capitali*, in *Riv. soc.* 2019, 117, 148.

giuridico di impedire o circoscrivere, nei limiti del possibile, il danno mediante l'esercizio dei propri poteri-doveri di vigilanza individuati nelle normative di settore ⁽⁸⁶⁶⁾.

Del resto, parlare di *vigilanza* con riferimento all'attività degli enti di classificazione non è certo una forzatura se si tiene conto del fatto che, nella sistematica del codice della navigazione, le autorità marittime (e quelle consolari) *vigilano* sull'osservanza delle prescrizioni dettate in materia di sicurezza, provvedendo che siano (art. 165), ma, nell'ambito di tale attività di vigilanza, affidano al Registro italiano navale – da intendersi attualmente, agli enti di classificazione riconosciuti e autorizzati – l'esecuzione di visite e ispezioni per «l'accertamento e il controllo» delle medesime prescrizioni (art. 166) ⁽⁸⁶⁷⁾. Sicché di tale attività di vigilanza sulla conformità delle navi a talune prescrizioni gli enti di classificazione sembrano essere partecipi, se non attori primari.

Con riferimento ai loro doveri, più che alle disposizioni sopra citate del codice della navigazione, sembrano meritevoli di analisi alcune disposizioni contenute nelle convenzioni che compongono la cornice normativa dell'attività statutaria degli enti di classificazione, le quali disciplinano un sistema di comunicazioni e contromisure da attivarsi in caso di difformità della nave agli standard rilevati da *nominated surveyor* o *recognized organization* ⁽⁸⁶⁸⁾.

In particolare, si possono richiamare la lettera c) della Regola 6, Parte B, Cap. I, della Convenzione SOLAS, la quale dispone:

«When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall

⁽⁸⁶⁶⁾ Con riferimento alla responsabilità della CONSOB espressamente sul punto Cass. 12 aprile 2018 n. 9067, cit. 12-13. Per quanto attiene alla responsabilità dei sindaci, cfr. Cass. 11 dicembre 2020 n. 28357, in *Giur. it* 2021, 1127, 1128: «Come in tutti i casi di concorso omissivo nel fatto illecito altrui, è però altrettanto certo che la fattispecie dell'art. 2407 c.c. richiede la prova di tutti gli elementi costitutivi del giudizio di responsabilità. E quindi: (i) dell'inerzia del sindaco rispetto ai propri doveri di controllo; (ii) dell'evento da associare alla conseguenza pregiudizievole derivante dalla condotta dell'amministratore (o, come nella specie, del liquidatore); (iii) del nesso causale, da considerare esistente ove il regolare svolgimento dell'attività di controllo del sindaco avrebbe potuto impedire o limitare il danno».

⁽⁸⁶⁷⁾ G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, cit. 165.

⁽⁸⁶⁸⁾ Prendere a riferimento un dovere tratto dalla normativa relativa all'attività statutaria – da più parti considerata una funzione pubblicistica, in cui intervengono gli enti di classificazione a ciò autorizzati dagli stati di bandiera – e il coinvolgimento dell'ente di classificazione anche nella sua veste di *recognized organization* non sembra comportare di dover trattare la responsabilità come derivante dall'esercizio di poteri amministrativi. Ciò sembra potersi desumere dalla giurisprudenza delle Sezioni Unite sulla responsabilità degli organismi di vigilanza. Cfr. in particolare Cass. sez. un. 16 novembre 2020 n. 25953, in *Giur. comm.* 2021, II, 740, con nota di B. BOSCHETTI, *Sulla responsabilità per danni delle autorità di vigilanza (Banca d'Italia e Consob)*, 741, 742, la quale rileva che la domanda risarcitoria, nel caso di specie domanda risarcitoria proposta in via aquiliana da investitori e azionisti nei confronti di autorità di vigilanza (Banca d'Italia e Consob) per i danni conseguenti alla mancata inadeguata o ritardata vigilanza su banche e intermediarie, «per come formulata, ha ad oggetto comportamenti doverosi, in quanto segnati dal principio generale del *neminem laedere*. Non vengono, dunque, in rilievo poteri amministrativi autoritativi (rispetto ai quali i risparmiatori-investitori sono terzi, ancorché beneficiari), né il danno è qualificabile come ingiusto perché tali poteri sono illegittimamente esercitati: il danno è ingiusto per il sol fatto che il principio del *neminem laedere* è violato». Del resto, l'esclusione dell'esercizio di poteri autoritativi da parte degli enti di classificazione, come confermato da C. giust. UE 7 maggio 2020 (C-641/18), cit. e Cass. sez. un. 10 dicembre 2020 n. 28180, cit., è ancora più semplice se si tiene conto della separazione nell'ambito della funzione statutaria tra amministrazione, che eventualmente esercita il potere autoritativo – come si vedrà – consistente nell'impedire alla nave la navigazione, su segnalazione dell'ente di classificazione, soggetto privato delegatario dello svolgimento delle visite e ispezioni che costituiscono le operazioni .

immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board»⁽⁸⁶⁹⁾;

nonché alle pressoché che identiche norme di cui alle seguenti disposizioni della Convenzione MARPOL: paragrafo 3.3 della Regola 6, Annesso I; paragrafo 2.5 della Regola 8, Annesso II, paragrafo 5 Regola 4, Annesso IV:

«When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment⁽⁸⁷⁰⁾.

Tali norme prevedono comportamenti che sono imposti all'ente di classificazione che compie le visite come *Recognized organization* allorché vengano rilevati difetti della nave. Dunque, una prima (pre)condizione da cui dipende l'attivarsi dei doveri in capo all'ente di classificazione si verifica al ricorrere di una di due situazioni riguardanti le condizioni della nave: la difformità di questa o delle sue dotazioni rispetto agli standard richiesti dal certificato di volta in volta in rilievo; il suo stato tale da rendere la sua navigazione pericolosa per la nave stessa o per le persone a bordo (nel caso preso in considerazione dalla Convenzione SOLAS) o irragionevolmente rischiosa per l'ambiente marino (nel caso preso in considerazione dalla Convenzione MARPOL).

Quando un ente di classificazione riconosce il verificarsi di una di tale situazione è tenuto anzitutto a due comportamenti: assicurarsi che siano prese delle misure per correggere il difetto della nave (il che presuppone l'informazione all'armatore) e avvertire l'amministrazione dello stato di bandiera della nave.

Dal dovere di assicurarsi che le misure per correggere i difetti della nave discendono ulteriori doveri, ossia quelli di ritirare il certificato e di avvertire immediatamente lo stato di bandiera della nave e –

⁽⁸⁶⁹⁾ L'enfasi dei caratteri non in corsivo è aggiunta. Cfr. nota successiva.

⁽⁸⁷⁰⁾ L'enfasi dei caratteri non in corsivo è aggiunta. Cfr. nota precedente.

se questa si trova nel porto di un altro stato parte della convenzione – le autorità dello stato del porto.

Nessuna di queste condotte, presa in considerazione da sola, può impedire la navigazione della nave. Tuttavia, le denunce che l'ente di classificazione deve inoltrare alle diverse autorità sono presupposto necessario affinché i soggetti che hanno il potere di impedire la navigazione della nave agiscano in tal senso («*the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea*»).

Questo sembra sufficiente a ritenere che il comportamento cui è tenuto l'ente di classificazione risulti idoneo a impedire l'evento per configurare una sua responsabilità omissiva. Se l'ente rileva i difetti della nave, ritira il certificato e denuncia la situazione alle autorità indicate dalle convenzioni, la nave potrebbe comunque intraprendere la navigazione, ma in tal caso ciò avverrebbe non per un'omissione dell'ente, bensì per un fatto delle autorità.

Rispetto alla soluzione cui si è fatto riferimento al paragrafo precedente, che riconduce il nesso causale tra la condotta dell'ente di classificazione e il danno all'influenza sulla decisione dell'armatore di intraprendere la navigazione, la ricostruzione di una responsabilità omissiva fondata sulla violazione di un dovere di agire individuato nelle disposizioni sopra richiamate delle convenzioni sembra presentare alcuni vantaggi.

Anzitutto, sotto il profilo dell'incidenza causale la denuncia alle autorità che hanno il potere di usare mezzi coercitivi per impedire la navigazione della nave appare avere un'efficacia maggiore rispetto alla – pur innegabile – influenza sulla decisione dell'armatore ⁽⁸⁷¹⁾.

Inoltre, sebbene si ritenga che la fonte del dovere giuridico di agire per impedire l'evento non derivi soltanto dalla legge, bensì anche da altre fonti, tra cui lo *status* professionale del soggetto di cui si lamenta l'inerzia ⁽⁸⁷²⁾, la valutazione dell'incidenza sul piano causale dell'influenza dell'ente di classificazione sulle decisioni richiederebbe un'ulteriore valutazione sull'idoneità della fonte da cui promana il dovere dell'ente di classificazione di informare l'armatore a determinare un obbligo di

⁽⁸⁷¹⁾ Alcuni spunti sul rilievo dell'omessa denuncia nella valutazione del nesso causale, sembrano potersi individuare nella fattispecie della responsabilità del collegio sindacale. R. DE RUVO, *Sindaci e revisori. Doveri poteri e responsabilità*, Milano, 2010, 162, parla di «doppia accezione del comportamento omissivo che può essere riferibile ai sindaci, individuabile (i) nella semplice omissione del controllo *ex lege* e (ii) nell'aver omesso di intervenire (o di intervenire adeguatamente) all'esito dell'individuazione di situazioni anomale che hanno condotto alla produzione del danno». Anche rispetto al collegio sindacale, l'ordinamento prevede (art. 2409 c.c.) un «potere-dovere» (cfr. A. BERLOTTI, *Società per azioni. Collegio sindacale. Revisori. Denuncia al tribunale*, cit. 248. In giurisprudenza, Cass. 13 gennaio 2010, n. 403, in *Giur. it.* 2010, 595) di denunciare taluni fatti all'autorità – in questo caso – giudiziaria. Ebbene, con riferimento alla responsabilità dei sindaci la giurisprudenza ritiene che «al fine dell'affermazione della responsabilità dei sindaci, invero, non occorre l'individuazione di specifici comportamenti dei medesimi, ma è sufficiente il non avere rilevato una così macroscopica violazione, o comunque di non avere in alcun modo reagito ponendo in essere ogni atto necessario all'assolvimento dell'incarico con diligenza, correttezza e buona fede, anche segnalando all'assemblea le irregolarità di gestione riscontrate o denunciando i fatti al P.M., ove ne fossero ricorsi gli estremi, per consentire all'ufficio di provvedere ai sensi dell'art. 2409 c.c., in quanto può ragionevolmente presumersi che il ricorso a siffatti rimedi, o anche solo la minaccia di farlo per l'ipotesi di mancato ravvedimento operoso degli amministratori, avrebbe potuto essere idoneo ad evitare (o, quanto meno, a ridurre) le conseguenze dannose della condotta gestoria» (Cass. 29 ottobre 2013 n. 24362, in *Giur. comm.* 2016, II, 19, 24. Cfr. anche Cass. 11 novembre 2010 n. 22911, in *Resp. civ. prev.* 2011, 2545).

⁽⁸⁷²⁾ Cfr. L. CASTELLI, *La responsabilità extracontrattuale per omissione*, cit. 441-442, a cui si rinvia per i relativi richiami giurisprudenziali.

intervento per evitare il danno ⁽⁸⁷³⁾. Da contro, è stato affermato che «a nessuna difficoltà darà luogo il caso in cui una specifica disposizione di legge individui precisi obblighi di informazione in capo ad un soggetto determinato: è evidente, infatti, che in casi di tal genere nessun dubbio potrebbe sollevarsi sulla efficienza causale (s'intende: da un punto di vista *normativo*) dell'azione mancata rispetto all'evento dannoso che ne sia derivato, *se ed in quanto la diffusione dell'informazione risultasse in concreto diretta (ed idonea) ad evitare il danno*» ⁽⁸⁷⁴⁾.

Infine, individuare nella mancata adozione dei comportamenti richiesti dalle norme sopra citate il nesso causale tra la condotta dell'ente di classificazione e il danno sembra consentire una ragionevole posizione di quell'«argine rispetto al proliferare indiscriminato di domande di risarcimento e di conseguenti condanne nei confronti delle società di classifica» di cui alcuni autori hanno evidenziato l'esigenza, nonché l'opportunità di costruirlo (anche) sul nesso di causalità ⁽⁸⁷⁵⁾.

Infatti, laddove la responsabilità dell'ente di classificazione sia ricostruita secondo lo schema della responsabilità per omissione «essa dovrà dunque essere adeguata allo scopo della norma violata: il soggetto risponderà soltanto se il danno è realizzazione del rischio, o di uno dei rischi, che il dovere di azione intenda prevenire» ⁽⁸⁷⁶⁾. Il ricorso alle disposizioni sopra richiamate appare rendere tale operazione logica piuttosto semplice in quanto esse stesse offrono elementi piuttosto espliciti da cui ricavare i rischi che l'attività ispettiva e di segnalazione degli enti di classificazione. E così si potrà ritenere che, nell'ambito delle ispezioni rilevanti ai fini della Convenzione SOLAS ciò che si intende evitare sia la situazione di pericolo individuata nel «*danger to the ship, or persons on board*» ⁽⁸⁷⁷⁾ e, con riferimento alla Convenzione MARPOL, ogni «*unreasonable threat of harm to the marine environment*» ⁽⁸⁷⁸⁾.

⁽⁸⁷³⁾ Individuando la fonte del dovere in un «*general duty of care to everyone who can be affected by their services*», sembra non circoscrivere la condotta cui sono tenuti gli enti di classificazione all'informazione dell'armatore, J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, cit. 194: «*a classification society can be liable to third parties if it does not correctly perform surveys, or issues certificates that violate its own standards and regulations. Furthermore, they have to detect technical shortcomings, and notify this information to all involved parties*».

⁽⁸⁷⁴⁾ Così F. GIGLIOTTI, *Illeciti da informazione e responsabilità omissiva*, cit. 917. L'autore sottolinea come, in tali casi, «Ciò di cui si potrebbe invece discutere — e che chiama in causa la seconda questione — a che titolo la responsabilità debba essere affermata, perché resterebbe da chiedersi se il danno che consegue alla omessa informazione abbia effettivamente natura extracontrattuale, o non sia, piuttosto, di tipo contrattuale, in quanto derivante dall'inadempimento di una obbligazione».

⁽⁸⁷⁵⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 716.

⁽⁸⁷⁶⁾ L. CASTELLI, *La responsabilità extracontrattuale per omissioni*, cit. 448. I contenuti della teoria dello scopo della norma violata sono così riportati da, C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 394-395: «ai fini del giudizio di responsabilità occorre tenere presente lo scopo di tutela o l'interesse che la norma violata intende tutelare, onde il danno relativo alla lesione di interessi diversi che pur risultino compromessi in conseguenza del fatto imputabile deve considerarsi non compreso nell'ambito della risarcibilità». Sulla capacità contenitiva della responsabilità civile della teoria dello scopo della norma violata, cfr. D. POLETTI, *Le regole di (de)limitazione del danno risarcibile*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), IV *Attuazione e tutela dei diritti*, Tomo III *La responsabilità e il danno*, Milano, 2009, 291, 296; R. PUCELLA, *Causalità di fatto e causalità giuridica*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo I art. 2043 art. 96 c.p.c., Milano, 2011, 405.

⁽⁸⁷⁷⁾ lettera c) della Regola 6, Parte B, Cap. I.

⁽⁸⁷⁸⁾ paragrafo 3.3 della Regola 6, Annesso I; paragrafo 2.5 della Regola 8, Annesso II, paragrafo 5 Regola 4, Annesso IV.

L'applicazione del criterio dello scopo della norma violata consente quindi di accedere ad una selezione dei danni che possono essere considerati conseguenza dell'inazione degli enti di classificazione.

Va osservato tuttavia che nella fattispecie di responsabilità per omessa vigilanza da parte della CONSOB la giurisprudenza ha fatto ricorso al principio della causalità adeguata ⁽⁸⁷⁹⁾. Al contempo, sembrano però potersi richiamare alcune decisioni delle corti italiane relative ad una fattispecie di responsabilità omissiva di alcune amministrazioni statali in relazione ad un disastro (in questo caso aviatorio) che sembrano aver fatto applicazione del criterio dello scopo della norma violata ⁽⁸⁸⁰⁾.

17.3. I danni risarcibili

Non è questa la sede per affrontare il «meno definito di quanto sembri» rapporto tra causalità in fatto e causalità giuridica ⁽⁸⁸¹⁾. Basti considerare che fin qui è stato considerato il legame tra la condotta omissiva dell'ente e l'evento dannoso inteso come il sinistro determinato dallo stato della nave (che, essendo difforme rispetto agli standard che l'ente di classificazione è tenuta a controllare, non avrebbe dovuto intraprendere la navigazione, in virtù – anche – dell'intervento dell'ente stesso). Per completare il legame tra la condotta omissiva dell'ente e il danno sofferto dal terzo, nelle prossime pagine si procede alla valutazione della relazione tra il sinistro (inteso come evento dannoso che l'ente doveva impedire) e le conseguenze pregiudizievoli sofferte dal terzo.

Poiché la Convenzione SOLAS e la norma ivi contenuta alla lettera c) della Regola 6, Parte B, Cap. I sono orientate alla salvaguardia della vita in mare, l'omissione dell'ente di classificazione appare causalmente riconducibile al danno sofferto dalle persone a bordo della nave substandard che non avrebbe dovuto intraprendere la navigazione, ossia passeggeri ed equipaggio.

Ciò significa che l'ente di classificazione potrà essere chiamato a rispondere dei danni da questi sofferti quando l'ente di classificazione, attraverso un'ispezione diligente, avrebbe rilevato la situazione di pericolo, individuato le misure idonee a ripristinare la conformità della nave agli standard e, in caso contrario, segnalato alle autorità la difformità della nave rispetto agli standard rilevanti, così impedendo – o quanto meno dando il contributo ad esso richiesto – per impedire il danno.

In modo analogo, le disposizioni della Convenzione MARPOL di cui ai paragrafi 3.3, Regola 6, Annesso I; 2.5, Regola 8, Annesso II; paragrafo 5, Regola 4, Annesso IV, suggeriscono che scopo della

⁽⁸⁷⁹⁾ Cfr. Cass. 25 febbraio 2009 n. 4587, in *Resp. civ. e prev.* 2009, II, 1798. In dottrina, V. RENZULLI, *Il problema (dei limiti) dell'esercizio della funzione di vigilanza della Consob*, cit. 865 (nota 11). Tuttavia, in una situazione riguardante omissioni nei controlli per la sicurezza in ambito aeronautico

⁽⁸⁸⁰⁾ Ci si riferisce in particolare alla sentenza resa in relazione ad una delle varie controversie scaturite in seguito alla strage di Ustica Cass. 28 gennaio 2013 n. 1871, in *Giust. civ.* 2013, I, 582, 583 ha affermato infatti che «in tema di responsabilità civile, poiché l'omissione di una condotta rileva, quale condizione determinativa del processo causale dell'evento dannoso, soltanto quando si tratti di omissione di un comportamento di cautela imposto da una norma giuridica specifica, ovvero da una posizione del soggetto che implichi l'esistenza di particolari obblighi di prevenzione dell'evento, una volta dimostrata in giudizio la sussistenza dell'obbligo di osservare la regola cautelare omessa ed una volta appurato che l'evento appartiene al novero di quelli che la norma mirava ad evitare attraverso il comportamento richiesto, non rileva, ai fini dell'esonero dalla responsabilità, che il soggetto tenuto a detta osservanza abbia provato la non conoscenza in concreto dell'esistenza del pericolo». La sentenza citata riprende gli argomenti espressi in relazione al medesimo sinistro in Cass. 9 maggio 2009 n. 10285, in *Riv. dir. nav.* 2010, 719, con nota adesiva di M.M. COMENALE PINTO, *Ustica e la sicurezza dello spazio aereo*, 732.

⁽⁸⁸¹⁾ R. PUCELLA, *Causalità di fatto e causalità giuridica*, cit. 411; D. POLETTI, *Le regole di (de)limitazione del danno risarcibile*, cit. 297 e ss.

norma sia quello di tutelare l'ambiente marino dal pericolo di inquinamento dato dalla navigazione di una nave che non si attenga alle disposizioni della convenzione. Pertanto, l'ente di classificazione dovrebbe ritenersi responsabile per non aver impedito un evento che abbia danneggiato l'ambiente marino.

Nonostante le disposizioni riguardanti i doveri di intervento degli enti di classificazioni contenute nelle due convenzioni siano pressoché analoghe, una differenza piuttosto influente con riguardo alle ipotesi in cui un ente di classificazione può incorrere in responsabilità per omissioni verso terzi sembra doversi ricollegare agli standard rilevanti per l'una e per l'altra convenzione.

Infatti, prendendo in considerazione la Convenzione MARPOL, le disposizioni che prevedono i doveri dell'ente di attivarsi per impedire la navigazione della nave substandard allorché siano rilevate difformità rispetto ai requisiti previsti per i relativi certificati, non sembrano poter fare riferimento a standard che non siano quelli previsti dalla convenzione stessa. I requisiti per il mantenimento della classe della nave non sembrano rilevare all'atto di determinare la conformità della nave alla Convenzione MARPOL e, pertanto, l'attività di classificazione negligenzemente eseguita e il conseguente mantenimento in classe di una nave in difetto dei requisiti contenuti nei regolamenti dell'ente non costituirebbe un fatto su cui si potrebbe fondare una responsabilità dell'ente di classificazione in relazione ad un'omissione dei comportamenti previsti dalla Convenzione MARPOL ⁽⁸⁸²⁾.

Diversamente, con riguardo alla Convenzione SOLAS, se i doveri di evitare il danno che si sono fatti discendere dalla Regola 6, Parte B, Cap. I, della Convenzione SOLAS dipendono dal fatto che «*the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate*», tra questi andranno considerati anche gli «*structural, mechanical and electrical requirements of a classification society which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of regulation XI/1, or with applicable national standards of the Administration which provide an equivalent level of safety*» a cui, ai sensi della medesima Convenzione, deve conformarsi la nave ⁽⁸⁸³⁾.

Ciò fa sì che i difetti che incidono sulla classe della nave e il loro mancato rilievo da parte degli enti di classificazione nell'ambito delle ispezioni finalizzate al suo mantenimento possano essere posti alla base delle azioni promosse contro gli enti da passeggeri ed equipaggio. Infatti, sembra doversi ritenere che laddove una nave presenti difetti che incidono sulla classe questa non sia conforme con i *particulars of the certificate*. Conseguentemente, il controllo dell'ente di classificazione ai fini della Convenzione SOLAS non comprende solo le visite previste dalla Convenzione stessa per i certificati ivi disciplinati, ma anche le ispezioni relative alla classe. Ne discende che l'ente di classificazione deve attivarsi nelle forme previste dalla lettera c) della Regola 6, Parte B, Cap. I anche qualora, all'esito dell'attività ispettiva svolta nell'ambito dell'attività di classificazione, rilevi difetti della nave relativi alla classe. Poiché, come si è visto, le ispezioni relative alla classe spesso non sono omnicomprensive e riguardano solo alcuni elementi della nave, non vi sarebbe omissione da parte dell'ente laddove questi non rilevi e non segnali difetti della nave in occasione di una visita che non comprende l'elemento difettoso. Tuttavia, la disposizione di cui alla lettera c) della Regola 6, Parte B, Cap. I, nel descrivere la situazione di fronte alla quale l'ente di classificazione deve attivarsi con determinate condotte per evitare l'evento, si riferisce a condizioni della nave che non corrispondono ai dettagli del certificato o *tali da rendere la stessa non idonea a procedere in mare senza pericolo per la nave o le persone a bordo*. Sebbene la norma appaia presentare due ipotesi come alternative, entrambe astrattamente idonee ad attivare il dovere degli enti rendendo, quindi, in mancanza di azione da parte di questi ultimi, possibile la configurazione di una responsabilità per omissione, la

⁽⁸⁸²⁾ Il mancato rilievo dei difetti di classe e la conseguente proroga del certificato dell'*Erika* fu invece considerato il comportamento che consentì alla nave di intraprendere il viaggio e quindi causalmente legato al danno derivante dallo sversamento di idrocarburi in mare da Trib. Parigi 16 gennaio 2008, in *Dir. mar.* 2008, 263, su cui *supra* paragrafo § 13.

⁽⁸⁸³⁾ Regola 3-1, Parte A, Cap. II-1 Convenzione SOLAS.

essa sembra dover essere interpretata in modo restrittivo. Infatti, se ad ogni visita della nave l'ente di classificazione fosse chiamato ad attivarsi per rilevare qualunque difetto della nave che possa mettere in pericolo la stessa o le persone a bordo, le sue visite finirebbero col determinare nei confronti di passeggeri ed equipaggio (se non addirittura, visto il richiamo ai rischi riguardanti la nave, dell'armatore) vere e proprie garanzie di navigabilità della nave. Ciò non appare tuttavia coerente con il sistema di visite e ispezioni svolte dagli enti e porterebbe questi ultimi ad essere responsabili di tutti i pericoli derivanti dalle condizioni della nave. La norma in questione sembra allora dover essere intesa nel senso di attribuire agli enti di classificazione il dovere di attivarsi nel caso di difformità che l'attività ispettiva diligentemente eseguita avrebbe dovuto rilevare o, al limite nel caso in cui le condizioni della nave si presentino come manifestamente pericolose, tali che, anche nel corso di un'attività ispettiva rivolta ad altri elementi della nave, avrebbero dovuto indurre il perito a svolgere ulteriori accertamenti sugli elementi di cui accidentalmente sia rilevata la pericolosità ⁽⁸⁸⁴⁾.

Alla luce di quanto detto sinora sembra potersi concludere che il criterio dello scopo della norma violata non consenta comunque di attribuire causalmente ad un'omissione dell'ente di classificazione il danno sofferto dai proprietari del carico andato perduto a causa della navigazione di una nave substandard. Rimarrebbero quindi inalterati gli equilibri determinati dal sistema di limitazione della responsabilità del vettore di merci, invocati nella sentenza della House of Lords nel caso *Nicholas H* tra gli argomenti a supporto del diniego della configurabilità in capo agli enti di classificazione di un *duty of care* nei confronti dei proprietari del carico ⁽⁸⁸⁵⁾. Parimenti esclusi sotto il profilo causale in quanto non rientranti nello scopo della norma violata sarebbero i danni sofferti da soggetti diversi dalle persone a bordo della nave quali assicuratori, *charterer* e acquirenti.

Siffatta ricostruzione del legame causale tra condotta dell'ente e danno appare già di per sé operare nella direzione di rendere risarcibili danni della cui ingiustizia ai sensi dell'art. 2043 c.c. non sembra doversi dubitare.

Infatti, con riferimento ai danni sofferti da passeggeri ed equipaggio in caso di omissioni dell'ente di classificazione di condotte loro imposte per evitare un pericolo per le persone a bordo, verrebbero in considerazione i danni alla salute di tali persone generati attraverso la lesione della loro integrità fisica, tradizionalmente oggetto di tutela aquiliana ⁽⁸⁸⁶⁾.

Per quanto attiene invece ai danni all'ambiente marino, la situazione giuridica lesa sarebbe l'integrità dell'ambiente, «qualificata in termini di *interesse diffuso ma anche in termini di diritto soggettivo individuale*» ⁽⁸⁸⁷⁾.

⁽⁸⁸⁴⁾ Sul punto, cfr. Trib. Savona 29 ottobre 1990, cit. 443-444.

⁽⁸⁸⁵⁾ Cfr. la motivazione di Lord Steyn *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 315: «*The result of a recognition of a duty of care in this case will be to enable cargo-owners, or rather their insurers, to disturb the balance created by the Hague Rules and Hague-Visby Rules as well as by tonnage limitation provisions, by enabling cargoowners to recover in tort against a peripheral party to the prejudice of the protection of shipowners under the existing system. For these reasons I would hold that the international trade system tends to militate against the recognition of the claim in tort put forward by the cargo-owners against the classification society*».

⁽⁸⁸⁶⁾ M.F. CURSI, *Dall'actio de dolo al danno meramente patrimoniale*, cit. 78.

⁽⁸⁸⁷⁾ G. ALPA, *La responsabilità civile*, cit. 208. Il danno ambientale è attualmente regolato nel nostro ordinamento dal D.lg. 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), che – riprendendo in parte la definizione di cui all'art. 2 della Dir. 2004/35/CE del 21 aprile 2004 sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale – lo definisce come «qualsiasi deterioramento significativo e misurabile, diretto o indiretto, di una risorsa naturale o dell'utilità assicurata da quest'ultima». Secondo C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit. 838, le definizioni in questione «si caratterizzano nel segno della materialità: si tratta della pure infrazione fisica che evoca l'*urere, frangere, rumpere* oggetto del capitolo terzo della legge Aquilia, il quale come noto costituisce il modello originario della moderna responsabilità civile».

A conclusioni diverse potrebbe giungersi applicando invece il principio della causalità adeguata ⁽⁸⁸⁸⁾. Infatti, il fatto di negligenzemente non rilevare un difetto della nave che può comprometterne la sicurezza e condurre al suo affondamento può ritenersi avere come conseguenza normale non solo le lesioni dell'integrità fisica delle persone a bordo della nave, bensì anche di tutti gli oggetti che vi si trovano al momento del sinistro. Sul piano causale, allora, sarebbero riconducibili all'omissione dell'ente di classificazione il danno sofferto dai proprietari del carico e probabilmente i danni patiti dai diversi soggetti che è normale che siano lesi da un sinistro marittimo ⁽⁸⁸⁹⁾.

Il contenimento dei danni risarcibili sarebbe allora affidato al giudizio sull'ingiustizia del danno. In tale prospettiva, la lesione dell'integrità delle cose di proprietà del danneggiato risulterebbe un interesse meritevole di tutela, non ponendosi l'eventuale questione del danno meramente patrimoniale, con l'effetto di rendere configurabile una responsabilità omissiva dell'ente di classificazione nei confronti dei terzi proprietari del carico (e, quindi, degli assicuratori eventualmente surrogatisi a questi).

Diversamente, le perdite subite da altri terzi pongono il problema di valutare la meritevolezza dell'interesse da questi vantato in relazione alla sicurezza della nave.

Rispetto alla colpa dell'ente di classificazione, varranno le stesse considerazioni compiute in merito alla responsabilità degli enti per inesattezza delle attestazioni ⁽⁸⁹⁰⁾.

18. Alcune considerazioni in merito alla configurabilità di una responsabilità degli enti di classificazione verso terzi nell'ordinamento italiano

All'atto di introdurre il problema della responsabilità degli enti di classificazione verso terzi è stata evidenziata la diversità delle posizioni dei terzi danneggiati rispetto alla nave e alle attività degli enti nonché rispetto all'armatore ⁽⁸⁹¹⁾. Sotto tale secondo profilo, guardando al *non-delegable duty of seaworthiness*, si è escluso che l'ente di classificazione agisca come ausiliario dell'armatore in relazione alle obbligazioni riguardanti la navigabilità della nave, ritenendo che per affermare una responsabilità degli enti di classificazione verso terzi si sarebbe dovuto individuare un fatto ascrivibile agli enti di classificazione che, seppure in alcuni casi in concorso con l'inadempimento dell'armatore agli obblighi riguardanti la navigabilità della nave, determini il danno sofferto dal terzo ⁽⁸⁹²⁾.

⁽⁸⁸⁸⁾ Secondo la cosiddetta causalità adeguata «non è sufficiente che un evento rilevi come semplice condizione del verificarsi dell'altro, ma l'evento lesivo deve essere "adeguato", ossia rientrare nelle conseguenze normali o non straordinarie del fatto (in definitiva, "prevedibili"), così da espungere dal risarcimento le conseguenze anomale o inverosimili della condotta o dell'attività». Così D. POLETTI, *Le regole di (de)limitazione del danno risarcibile*, cit. 306. Similmente per M. SINISCALCO, *Causalità (rapporto di)*, in *Enc. Dir.* VI/1960, 639, 644, «Non si considerano pertanto causati dalla condotta quegli effetti che sono che si sono verificati in modo difforme dal corso normale delle cose».

⁽⁸⁸⁹⁾ Cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 205, «*all those persons that the classification society must expect to have an interest in the classification of the vessel or to be put in danger are foreseeable to it. This includes insurers, charterers, cargo-owners, ship's financiers and cruise lines as well as the potential purchasers of the vessel. Seamen and passengers are also protected, despite the fact that they do not necessarily consult the classification certificate or the ship's register, since it is evident to the classification society that their interests will be affected in the case of a negligent discharge of the society's duties*».

⁽⁸⁹⁰⁾ Cfr. *supra* paragrafo 16.3. Per l'applicazione del parametro della diligenza di cui all'art. 1176, seconda comma, codice civile nella fattispecie della responsabilità degli organismi di vigilanza Cass. 12 aprile 2018 n. 9067, cit. 13.

⁽⁸⁹¹⁾ Cfr. paragrafo § 7.

⁽⁸⁹²⁾ Cfr. paragrafo § 9.

Tali fatti sono stati individuati in due distinte ipotesi: la lesione dell'affidamento operata attraverso la diffusione di informazioni inesatte, fattispecie di cui si sono valutate sia la lettura in chiave contrattuale che aquiliana ⁽⁸⁹³⁾; l'omissione di un dovere di agire per evitare il danno che può derivare dalla navigazione di una nave substandard ⁽⁸⁹⁴⁾.

Si è visto che talune decisioni hanno trattato tali due ipotesi in maniera pressoché congiunta, fondando la responsabilità dell'ente di classificazione sia sul fatto che un suo comportamento negligente avesse consentito alla nave di intraprendere la navigazione da cui è scaturito il sinistro sia sull'affidamento del terzo sulle informazioni ricavabili dal mantenimento della classe ⁽⁸⁹⁵⁾.

Tuttavia, sembra qui opportuno ribadire la differenza tra le due fattispecie in relazione al danno sofferto dal terzo e al nesso causale che lega tale danno alla condotta dell'ente di classificazione. Depone a favore dell'opportunità della distinzione a cui si è appena fatto cenno l'opinione di quanti, in relazione alla responsabilità della CONSOB per omesso o insufficiente controllo dei prospetti informativi ammessi alla sollecitazione del pubblico risparmio, hanno rilevato come tale problema sia «contiguo, ma diverso» rispetto a quello delle informazioni inesatte ⁽⁸⁹⁶⁾. Se infatti, con riferimento al problema della responsabilità della CONSOB, è stato osservato e dato rilievo al fatto che questa si fonda non sulla falsità delle informazioni, bensì sul mancato controllo della veridicità delle informazioni (prodotte da altri), la distinzione risulta ancora più marcata se si guarda agli enti di classificazione. Essi, infatti, come già più volte ribadito, non verificano la correttezza o veridicità delle informazioni, ma direttamente le condizioni e lo stato della nave, che poi viene rappresentato attraverso le attestazioni, dalle quali possono ricavarsi date informazioni.

A fronte di una visita negligente della nave, potrà allora alternativamente farsi riferimento – nei limiti sopra visti – al fatto dell'informazione inesatta effettivamente divulgata dall'ente di classificazione o all'omissione di condotte doverose volte ad impedire il danno derivante dalla navigazione di una nave substandard.

Il ricorso all'una o all'altra figura di responsabilità dipenderà dal danno subito dal terzo.

La principale differenza tra le due impostazioni delle potenziali pretese del terzo risiede nella serie logica-causale di fatti che conduce al danno. Infatti, in entrambi i casi all'origine del danno vi è una negligenza dell'ente di classificazione, come ad esempio un'ispezione che non rileva un difetto che sarebbe dovuto emergere esercitando il giusto grado di diligenza e osservando le norme di riferimento.

Tuttavia, nel caso di responsabilità per informazioni inesatte è determinante l'affidamento del terzo danneggiato sull'informazione: l'ispezione negligente si riflette in un'attestazione inesatta e il terzo danneggiato compie o omette di compiere un atto ⁽⁸⁹⁷⁾ nel presupposto che la situazione di fatto corrisponda all'informazione ricevuta, la quale è tuttavia inesatta, sicché il comportamento basato

⁽⁸⁹³⁾ Cfr. paragrafo § 16.

⁽⁸⁹⁴⁾ Cfr. paragrafo § 17.

⁽⁸⁹⁵⁾ Il riferimento è al caso *Wellborn* e, in particolare, alle sentenze App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1334; Cass. fr. 27 marzo 2007, in *Dir. mar.* 2008, 237, su cui più ampiamente *supra* paragrafo § 13.

⁽⁸⁹⁶⁾ M. BARCELLONA, *Trattato del danno e della responsabilità civile*, cit. 728.-729, secondo cui «la responsabilità della Consob propone un tipo di problema che non attiene propriamente al danno da false informazioni e che, invece, sembra interpellare la funzione del controllo pubblico sull'informazione immessa nel mercato finanziario e la possibilità di ritenerla direttamente rivolta alla protezione degli investitori *uti singuli*. Il problema di una tal (eventuale) responsabilità della Consob non nasce, infatti, dall'aver informato in modo falso o incompleto gli investitori, ma dal mancato o insufficiente controllo sulle informazioni che da altri (emittenti, ecc.) sono state prodotte e sono state loro somministrate».

⁽⁸⁹⁷⁾ Cfr. il caso *Elodie II*, dove si trattava di un mancato esercizio di un diritto di recesso (Trib. Nanterre 26 giugno 1992, in *DMF* 1994, 19; App. Versailles 21 marzo 1996, in *Dir. mar.* 1998, 861).

sulla falsa rappresentazione, verificatosi in una situazione reale divergente rispetto a quella rappresentata, si rivela dannoso. Sul piano causale, l'affidamento presuppone – come si è visto *supra* – la conoscenza dell'informazione inesatta e una condotta del danneggiato diversa da quella che si sarebbe tenuta se l'informazione non fosse stata inesatta.

Non sempre il terzo danneggiato entra in contatto con l'informazione inesatta e, conseguentemente, il danno non potrà essere ricondotto a sue scelte basate sull'affidamento riposto in tale informazione. In tali casi, la serie di fatti che conduce al danno sofferto dal terzo non include né la conoscenza da parte di questo dell'informazione inesatta né una sua condotta su di essa basata. Tuttavia, sarà determinante stabilire se l'ente di classificazione ha il potere e il dovere di impedire l'evento dannoso. Ebbene non sembra che l'ente di classificazione possa essere ritenuto titolare di un dovere giuridico di impedire la sottoscrizione di un contratto avente ad oggetto una nave (sub-standard) o impedire che esso sia concluso a date condizioni. Laddove, quindi, il danno sofferto dal terzo consista in un qualcosa di diverso di un danno derivante dalla navigazione di una nave sub-standard – evento che si è visto l'ente essere tenuto a impedire – non vi sarebbero i presupposti per invocare una responsabilità dell'ente di classificazione per omissione nei controlli ⁽⁸⁹⁸⁾.

Da tali considerazioni sembra possibile ricavare alcune indicazioni di massima sui danni sofferti da diverse categorie di operatori del settore marittimo e rimedi risarcitori da questi esperibili verso l'ente di classificazione. Tali indicazioni non potranno prescindere dalle peculiarità del caso concreto che dall'analisi di giurisprudenza sopra compiuta sembrano, nella loro molteplicità e combinazione, incidere in modo determinante verso la riconducibilità del danno subito dallo stesso terzo all'una o all'altra fattispecie.

A chiarimento di quanto appena precisato, si può richiamare la posizione del passeggero. Per quanto appaia un'ipotesi remota, non si potrebbe escludere che egli faccia affidamento sulle informazioni ricavabili dalla consultazione online del registro messo a disposizione dell'ente di classificazione ⁽⁸⁹⁹⁾. Qualora la nave subisca un naufragio per difetti che la rendono difforme agli standard verificati dall'ente di classificazione, il passeggero potrebbe, da un lato, dolersi della propria scelta di viaggiare a bordo di quella nave, su cui ha inciso l'informazione inesatta dell'ente, ma, dall'altro, potrebbe sostenere che il danno da lui subito doveva essere impedito dall'ente di classificazione, non consentendo alla nave di intraprendere la navigazione.

Discorso analogo può farsi in relazione al proprietario del carico. Egli, ad esempio quando è anche *charterer* della nave, potrebbe ottenere informazioni relative alla sua classe. Vi saranno casi in cui il danno da questi subito deriva solo dall'informazione inesatta, qualora ad esempio lamenti un nolo mal calcolato ⁽⁹⁰⁰⁾ o un danno non legato alla navigazione che la nave non avrebbe dovuto intraprendere ⁽⁹⁰¹⁾. Laddove invece egli lamenti un danno derivato alla propria merce da un sinistro occorso alla nave su cui questa viaggiava, il proprietario del carico potrebbe dolersi della scelta di caricare la merce su quella nave, laddove dimostrasse di aver compiuto tale scelta sulla base

⁽⁸⁹⁸⁾ Un esempio può essere individuato nel caso *Redwood* (sui cui fatti si rinvia al paragrafo § 7). I *charterer* della nave, in tale caso, non subirono un danno in ragione del fatto che la nave avesse intrapreso la navigazione – cosa che non avvenne – ma a causa del fatto di aver noleggiato una nave che si trovava in condizioni tali da essere fermata dalle autorità marittime nell'ambito delle operazioni di *Port state control* in quanto, a dispetto delle attestazioni dell'ente su cui il *charterer* affermava di aver fatto affidamento, essa era sub-standard.

⁽⁸⁹⁹⁾ Anche se si può constatare che, nella maggior parte dei casi, il passeggero ignora l'esistenza del sistema di classificazione e delle funzioni degli enti di classificazione. Cfr. N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 233.

⁽⁹⁰⁰⁾ Cfr. il caso *Somarelf*, su cui più ampiamente *supra* paragrafo § 8.

⁽⁹⁰¹⁾ Si veda quanto detto *supra* in relazione al caso *Redwood*.

dell'affidamento sull'informazione inesatta ⁽⁹⁰²⁾. Si è visto che raramente, tuttavia, nella pratica il proprietario del carico compie le proprie decisioni sulla base delle informazioni contenute nelle attestazioni dell'ente di classificazione ⁽⁹⁰³⁾. Egli potrebbe quindi invocare il dovere dell'ente di classificazione di impedire la navigazione di una nave substandard e quindi, secondo alcune ricostruzioni del nesso di causalità, come si è visto, ricondurre ad una condotta omissiva dell'ente il danno subito. Piuttosto remota appare invece l'eventualità in cui, in caso di danno consistente nell'inquinamento marino causato da una nave substandard, uno stato costiero possa aver fatto affidamento sulle attestazioni dell'ente. In casi come quello dell'*Erika* o della *Prestige* è evidente che lo stato di bandiera non ha condotto alcuna attività negoziale né si rinvengono altri comportamenti influenzati dalla falsità delle informazioni. Tendenzialmente, quindi, lo stato di bandiera che agisca per i danni all'ambiente marino, potrà fare riferimento alla responsabilità degli enti di classificazione per omissione dei controlli, lamentando il mancato comportamento dell'ente dovuto ai sensi della Convenzione MARPOL.

Al contrario, sembrano potersi fondare prevalentemente (se non esclusivamente) sulla lesione dell'affidamento sulle informazioni inesatte le azioni contro l'ente di classificazione promosse da assicuratori e acquirenti della nave. Per quanto riguarda i primi, questi, anche in caso di sinistro della nave, non subiscono una perdita materiale, bensì sono tenuti – in forza di un contratto che non avrebbero stipulato se non fosse stato per l'informazione inesatta – a pagare una somma di denaro (l'indennizzo) soffrendo quindi un danno consistente in una *pure economic loss* ⁽⁹⁰⁴⁾. Il danno sembra allora trovare la propria origine non tanto nel sinistro che l'ente aveva il potere-dovere di prevenire, quanto nella copertura di un rischio concessa sulla base delle informazioni inesatte rese dall'ente.

Similmente, nei casi di compravendita di nave negligenzemente classificata analizzati, non viene solitamente in rilievo un danno derivante da un sinistro in cui sia coinvolta la nave, bensì i costi di riparazione o il valore ridotto della stessa di cui si duole l'acquirente che sostiene che non avrebbe concluso il contratto, o quanto meno non alle medesime condizioni, se l'informazione proveniente dall'ente di classificazione fosse stata esatta. Di nuovo, quindi, una lesione diversa dall'integrità fisica di beni di proprietà o persone.

Per quanto attiene alla responsabilità degli enti di classificazione, l'alternativa tra il ricorso allo schema della responsabilità da informazioni inesatte o a quello della responsabilità omissiva sembra quindi poter essere risolta nei seguenti termini.

Dalla medesima condotta negligente dell'ente – visita della nave in cui non vengono rilevati difetti che sarebbero dovuti emergere applicando la dovuta diligenza – possono derivare tanto la lesione dell'affidamento incolpevole sulle informazioni inesatte (ad esempio, la sottoscrizione di un contratto sul presupposto che la nave sia conforme agli standard perché così attestato dall'ente all'esito della visita negligente) tanto la lesione di situazioni giuridiche consistenti in diritti soggettivi quali la proprietà e la salute (ad esempio, la distruzione del carico e le lesioni riportate dal passeggero a bordo della nave che ha intrapreso la navigazione pur non essendo conforme agli standard perché l'ente di classificazione all'esito della visita negligente ha ommesso comportamenti dovuti per impedire la navigazione della nave).

⁽⁹⁰²⁾ Cfr. *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996), 93.

⁽⁹⁰³⁾ Cfr. M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit. 86: «For the most part, cargo owners, however, do not consult the individual classification society's register, seek an attestation of class or even check the vessel's class certificates». Nello stesso senso G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit. 361-362. In giurisprudenza, *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 314.

⁽⁹⁰⁴⁾ H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 11 (nota 80).

Mentre alcuni soggetti subiscono entrambe le lesioni (si è visto l'esempio del *charterer* che sia anche proprietario della merce), il danno sofferto da altri appare riconducibile solamente all'una o all'altra lesione. In tali casi la scelta dell'uno o dell'altro schema di responsabilità sembra dipendere dalla natura dei danni che si pretendono causati dall'ente di classificazione, dando rilievo a se si tratti di *pure economic loss*, per cui potrà fondarsi un'azione per responsabilità da informazione inesatta, o *physical loss*, su cui basare un'azione per responsabilità omissiva.

Come si è visto, entrambi gli schemi presentano i propri limiti e, secondo l'interpretazione che si è suggerita nel testo, consentono una selezione dei danni risarcibili che appare tutto sommato coerente con altre fattispecie di responsabilità per situazioni affini e al contempo compatibile con gli equilibri del settore marittimo.

CONCLUSIONI

Gli enti di classificazione, dalle loro origini ad oggi, si sono affermati nell'industria marittima guadagnando al suo interno un ruolo di un certo rilievo. La prima parte della presente trattazione consente di apprezzare l'espansione delle loro competenze e del loro coinvolgimento in diversi ambiti della navigazione marittima. Essi occupano anzitutto una posizione di primo piano in relazione alla sicurezza della navigazione, intesa in senso lato, come comprensiva della tutela dell'ambiente marino. Inoltre, la loro attività esercita un'influenza a tratti decisiva nelle assicurazioni marittime e nei contratti utilizzazione e di compravendita della nave.

Del resto, le società di classificazione operano sulle qualità delle navi e a queste è legata una parte rilevante dei rischi della navigazione, i quali rappresentano un elemento di forte connotazione del diritto speciale ⁽⁹⁰⁵⁾.

Ciò sembra spiegare perché, con l'accrescimento del loro ruolo, si rende sempre più pressante il problema della loro responsabilità ⁽⁹⁰⁶⁾. A ben vedere, diversi degli elementi di interesse e delle ragioni che sono stati individuati alla base della questione della responsabilità dei registri di classificazione appaiono trovare nell'espansione dell'influenza di tali organismi la propria origine.

Può ricondursi al sempre più articolato sistema di sicurezza in cui questi sono chiamati ad intervenire l'attenzione suscitata dalle azioni intraprese contro gli enti di classificazione in seguito ad eventi catastrofici in cui sono coinvolte le navi, cui fanno riferimento alcuni autori ⁽⁹⁰⁷⁾. La regressione dell'idea di fatalità che sembra accompagnare inevitabilmente lo sviluppo di un sistema di sicurezza si è sostenuto trasformare in domanda di tutela giuridica del danno quanto di nefasto si sarebbe altrimenti imputato al fato ⁽⁹⁰⁸⁾. Ecco allora che chi si inserisce nel sistema della sicurezza della navigazione si espone alle richieste risarcitorie che sorgono in quei casi in cui tale sistema fallisce o comunque non riesce a prevenire il danno o quelle che potrebbero ritenersi – ma è evidente la difficoltà di tracciare un confine – conseguenze di una fatalità.

Sembra altresì discendere dall'espansione degli enti di classificazione, ormai affermatasi come multinazionali attive anche in altri settori, operanti in un mercato competitivo, il fatto da più parti rilevato che essi siano percepiti come convenuti "dalle tasche profonde" ⁽⁹⁰⁹⁾.

⁽⁹⁰⁵⁾ Sull'inclusione del rischio della navigazione tra le esigenze e situazioni particolari del «trasporto autarchico», A. SCIALOJA, *Sistema di diritto della navigazione*, cit. 9 e ss. L'incidenza del rischio è anche inclusa nella definizione di esercizio su cui è stato ridefinito l'oggetto del diritto della navigazione da G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti per A. Scialoja*, I, Bologna, 1952, 202 ss.

⁽⁹⁰⁶⁾ Ribaltando la questione, ritiene che «*The question of liability is an important aspect of the role of classification societies*» H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 2.

⁽⁹⁰⁷⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 1.

⁽⁹⁰⁸⁾ M. BARCELLONA, *L'«ingiustizia» del danno e il doppio regime della responsabilità*, cit. 69-70. Va osservato comunque che quello della regressione della fatalità è considerato dall'autore solamente uno dei molteplici elementi che misero in crisi la concezione della responsabilità come fattispecie di illecito portando all'evoluzione della responsabilità civile. Quest'ultima, invero, come dimostra l'analisi delle diverse fattispecie di responsabilità considerate affini a quella degli enti di classificazione, sembra a sua volta essere un elemento che ha contribuito all'esercizio di espandere oltre i confini dell'armatore e di taluni danni la tutela risarcitoria.

⁽⁹⁰⁹⁾ J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 3; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 715; F. SICCARDI, *Pollution liability and classification societies, is the system a fair one?*, cit. 696; V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, cit. 431.

Ciò che invece spiega la proposizione di domande risarcitorie contro tali organismi ⁽⁹¹⁰⁾, ma, al contrario, sorprende se messo in relazione al ruolo da questi occupati, è l'assenza di una regolamentazione che li inserisca all'interno dei sistemi di limitazione del debito e della responsabilità che rappresentano equilibri tanto delicati quanto consolidati nel diritto della navigazione ⁽⁹¹¹⁾.

L'elemento si è visto essere stato posto a fondamento di quella che in alcuni ordinamenti costituisce una sorta di "coltre di immunità" degli enti di classificazione ⁽⁹¹²⁾, quanto meno in relazione ad un certo tipo di azioni risarcitorie ⁽⁹¹³⁾.

Da più parti se ne propone il superamento attraverso l'adozione di strumenti internazionali mirati a definire un regime uniforme di responsabilità *limitata* dei registri di classificazione ⁽⁹¹⁴⁾. Forse, come pure è stato ipotizzato, potrebbe essere sufficiente l'estensione agli enti di classificazione dei benefici della limitazione già previsti in favore di altri soggetti dalle convenzioni internazionali già in vigore ⁽⁹¹⁵⁾.

Prevedere se le distanze che la giurisprudenza dei vari ordinamenti ha manifestato sulla soluzione del problema della responsabilità delle società di classificazione possano essere ridotte semplicemente attraverso l'introduzione di limiti di responsabilità non è facile. Sembra infatti che anche altre istanze – comuni ad altre figure professionali e non prettamente legate al particolare settore della navigazione marittima – risiedono dietro la riluttanza a condannare gli enti di classificazione al risarcimento del danno sofferto da terzi ⁽⁹¹⁶⁾.

Ad ogni modo, l'analisi svolta nel capitolo V della presente trattazione sembra mostrare che il nostro ordinamento consente di dare una soluzione al problema che si colloca in una posizione mediana,

⁽⁹¹⁰⁾ Sull'attrattiva rappresentata da un'azione contro gli enti di classificazione in quanto estranei ai sistemi di limitazione previsti dalle convenzioni internazionali, H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit. 9; J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 3; N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 105; B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, cit. 186; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 715; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 25.

⁽⁹¹¹⁾ Attualmente, l'unico dato normativo nella direzione di una limitazione della responsabilità degli enti di classificazione può essere rinvenuto nell'art. 5, paragrafo 2, Dir. 2009/15/CE. La portata della norma non va oltre tuttavia l'attribuire agli stati membri la facoltà di limitare la misura dell'indennizzo esigibile dallo stato di bandiera nei confronti dell'ente che agisce come sua *recognized organization*.

⁽⁹¹²⁾ La figura è ripresa da P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 369 (nota 12), il quale proprio con riferimento ad una decisione espressione dell'orientamento in questione nell'ordinamento inglese parla di un'ingiustificata «*blanket of immunity from liability in tort, let alone liability in contract*».

⁽⁹¹³⁾ Il riferimento principale è a *Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H)*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 299 per il Regno Unito e a *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping (The Sundancer)*, 7 F.3d 1077 (2nd Cir. 1994) per gli Stati Uniti.

⁽⁹¹⁴⁾ Su tutti, N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, cit. 304 ss., che propone anche i contenuti di una convenzione internazionale «*which does not establish a strict liability of the classification societies but defines a harmonised legal basis, and reverses the burden of proof with regard to the negligence of the classification society*». Si veda inoltre F. SICCARDI, *Pollution liability and classification societies, is the system a fair one?*, cit. 707.

⁽⁹¹⁵⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, cit. 727, il quale propone tale «approccio minimalista» insieme all'alternativa del regime uniforme di responsabilità limitata degli enti di classificazione come soluzione volta ad evitare «gli eccessi sia di una immunità, giuridicamente e politicamente difficile da accettare, sia di una responsabilità illimitata, che faccia delle società di classifica il deep pocket defendant dei grandi sinistri marittimi».

⁽⁹¹⁶⁾ Cfr. P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, cit. 369 (nota 12), per l'atteggiamento delle corti inglesi; J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies*, cit. 39 e ss. per il problema nell'ordinamento tedesco.

che non attribuisce agli enti di classificazione un'aprioristica immunità dalle azioni di responsabilità, ma al contempo non rende tali soggetti sovraesposti a qualunque ipotesi di sinistro marittimo o danno derivante da difetti della nave.

L'individuazione di una porzione all'interno della sfera delle condizioni della nave di cui il registro possa essere chiamato a rispondere appare inoltre giustificato dall'evoluzione del sistema della sicurezza della navigazione e dall'introduzione di elementi di sempre maggiore complessità sulle navi. Se infatti l'idea che l'armatore sia titolare di un dovere non delegabile di far sì che la nave sia in stato di navigabilità sembra ancora trovare giustificazione e rispondere all'esigenze moderne, l'estrema posizione per cui da tale dovere deriverebbe il fatto che altri soggetti che intervengono sulle condizioni della nave siano da ritenersi esenti da doveri volti ad impedire un sinistro – invero già criticata quasi sessant'anni addietro – non appare più attuale. L'ampliamento degli elementi richiesti a bordo delle navi, della loro complessità, la loro attinenza ad ambiti che richiedono competenze non prettamente riguardanti la sfera nautica (si pensi al funzionamento delle dotazioni sempre più assistite da componenti informatiche) sembrano, da un lato, spiegare l'espansione del ruolo degli enti di classificazione e, dall'altro, giustificare il riconoscimento di una loro influenza sulle condizioni delle navi che questi ispezionano.

Peraltro, il mutamento della realtà portato dalla tecnologia sta spostando ulteriormente verso le qualità della nave elementi che in passato sarebbero stati affidati al fattore umano. Un esempio di tale tendenza appare offerto dal caso della *CMA CGM Libra* ⁽⁹¹⁷⁾. La recente sentenza della *Supreme Court* inglese afferma infatti che l'errata pianificazione di una rotta che condusse la nave portacontainer all'incaglio è un elemento riconducibile a difetto di navigabilità della nave a bordo della quale non vi erano delle mappe gps aggiornate respingendo così l'eccezione del vettore che invocava il pericolo eccezionale della colpa nautica.

In tale contesto, il ruolo degli enti di classificazione sembra espandersi notevolmente soprattutto in considerazione dell'ormai avviato sviluppo delle navi a pilotaggio remoto nonché di quelle a conduzione autonoma. Vi sono ipotesi in cui il dovere dell'armatore di impiegare nelle navi a sua disposizione personale adeguatamente formato sembra destinato a compiere una traslazione verso l'approntamento della nave in condizioni tali da compiere il viaggio con successo.

Come soggetti deputati alla verifica delle condizioni delle navi, gli enti di classificazione sembrano destinati ad affrontare questa sfida. Essi sono depositari di un consolidato sapere in materia di progettazione e tecnica costruttiva delle navi e si stanno muovendo verso lo sviluppo di competenze e sperimentazione di nuove tecnologie applicate all'industria navale.

Se tale rivoluzione tecnologica richiederà la rivisitazione di consolidati equilibri nell'ambito dell'imputazione dei fatti relativi alla navigazione marittima rimane un elemento da scoprire ⁽⁹¹⁸⁾. Quello che è invece certo è che gli enti di classificazione non sono spettatori passivi di questi cambiamenti, ma sembrano pronti ad espandere ulteriormente il proprio ruolo. A tal riguardo sembra degno di

⁽⁹¹⁷⁾ *Alize 1954 and CMA CGM SA v. Allianz Elementar Versicherungs AG & Others (The CMA CGM Libra)*, [2019] 1 Lloyd's Rep 595; [2020] 2 Lloyd's Rep 565; [2021] UKSC 51.

⁽⁹¹⁸⁾ Sembra escludere cambiamenti in tal senso S. BAUGHEN, *Unmanned Vessels and International Conventions for the Carriage of Goods by Sea*, in *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping Developing the International Legal Framework* (a cura di B. Soyer-A. Tettenborn), Oxford-New York, 2021, 81, 94. *Contra* L. KAN SO-P. SOOKSRIPAIARNKIT, *Seaworthiness and Autonomous Ships: Legal Implications in the 21st Century*, cit. 29, per i quali «*the traditional doctrine of seaworthiness does not fit to be applicable to autonomous ships*». Cfr. anche G.M. BOI, «*Navi-drone*»: *primi interrogativi in tema di disciplina giuridica*, in *Riv. dir. nav.* 2016, 175; J.P. RODRÍGUEZ DELGADO, *The legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What laws would change?*, in *Port, Maritime and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization – Il diritto marittimo – Quaderni* (5), 2018, 495.

nota il fatto che uno dei progetti più avanzati di sviluppo di navi a guida autonoma sia stato portato avanti proprio da un ente di classificazione ⁽⁹¹⁹⁾.

⁽⁹¹⁹⁾ Si tratta del ReVolt, sviluppato da DNV, su cui cfr. V. CORONA, *Le obbligazioni del vettore nel trasporto di cose con navi autonome o pilotate da remoto*, in *Dir. trasp.* 2019, 519, 521.

BIBLIOGRAFIA

- ABBOTT, *Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen in four parts*, London, 5th ed. (by J.H. Abbott) 1827
- R. ALBANO, *Sulla natura del Registro Italiano Navale*, in *Riv. dir. nav.* 1956, II, 167 (nota a Cass. 15 giugno 1956 n. 2092)
- R. ALBANO, *Sui concetti di nave e di navigabilità*, in *Riv. dir. nav.* 1957, II, 248 (nota a Cass. 31 ottobre 1956 n. 4096)
- G. ALPA, *La responsabilità civile: principi*, Milano, 2010 (ristampa 2011)
- G. ALPA-M. BESSONE, *Disciplina dell'illecito e liability for economic loss*, in *Dir. mar.* 1973, 3
- C.B. ANDERSON, *The Evolution of the Implied Warranty of Seaworthiness in Comparative Perspective*, 17 *JMLC* 1 (1986)
- A.M. ANTAPASSIS, *Liability of Classification Societies*, 11 *EJCL* (2007)
- A. ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. prev.* 2008, 5
- G. ANZANI, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Resp. civ. prev.* 2018, 278
- I. ARROYO, *Curso de derecho marítimo*, Barcelona, 2001
- I. ARROYO, *Problemas juridicos relativos a la seguridad de la navegacion maritima (Referenda especial al "Prestige")*, *Anuar. der. mar.* XX-2003, 23
- I. ARROYO, *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare riferimento al caso Prestige)*, in *Dir. mar.* 2003, 1193
- A. ASQUINI, *Massime non consolidate in materia di responsabilità nel trasporto di persone*, in *Riv. dir. comm.* 1952, II, 2
- W. ASHBURNER, *The Rhodian Sea-Law: Nomos Rodion nautikos*, London, 1909
- F. ATTARD, *IMO's Contribution to International Law Regulating Maritime Security*, 45 *JMLC* 479 (2014)
- E. BARCELLONA, *Responsabilità da informazione al mercato: il caso dei revisori legali dei conti*, Torino, 2003
- M. BARCELLONA, *Trattato del danno e della responsabilità civile*, Milano, 2011
- M. BARCELLONA, *L'«ingiustizia» del danno e il doppio regime della responsabilità*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo I art. 2043 art. 96 c.p.c., Milano, 2011, 59
- G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, in *Studi Storici* 1974, 3, 624
- J. BASEDOW-W. WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies: A Comparative Perspective*, Berlin-Heidelberg, 2005
- J. BASEDOW-W. WURMNEST, *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, in *Dir. mar.* 2008, 278 (nota a Landgericht Hamburg 13 settembre 2006)

- S. BAUGHEN, *Unmanned Vessels and International Conventions for the Carriage of Goods by Sea*, in *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping Developing the International Legal Framework* (a cura di B. Soyler-A.Tettenborn), Oxford-New York, 2021, 81
- M.V. BENEDETTELLI, *La responsabilità civile delle agenzie di rating tra conflitti di leggi e conflitti di giurisdizioni*, in *Analisi giur. ec.* 2011, II, 475
- F. BERLINGIERI, *Progetto di convenzione internazionale per la disciplina della responsabilità per danni da inquinazione da idrocarburi*, in *Dir. mar.* 1968, 520
- F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Varese, 1978
- F. BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009
- F. BERLINGIERI, *Sulla applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, in *Dir. mar.* 2012, 1288
- F. BERLINGIERI, *Les sociétés de classification peuvent-elles bénéficier de la canalisation prévue à l'article III.2 de la CLC 1992?*, in *DMF* 2012, 1020
- F. BERLINGIERI, *Alcune considerazioni sulla possibile responsabilità delle società di classificazione nei confronti dei terzi*, in *Dir. mar.* 2014, 636 (nota a App. Genova 18 luglio 2014)
- R. BERLINGIERI, *Il Muncaster Castle, l'Amstelslot e la revisione dell'art. III, n. 1 della Convenzione di Bruxelles 1924*, in *Studi in onore di G. Berlingieri*, Genova, 1964, 33
- A. BERTOLOTTI, *Società per azioni. Collegio sindacale. Revisori. Denuncia al tribunale*, Torino, 2015
- C. M. BIANCA, *Inadempimento delle obbligazioni*, Bologna, 1979
- A. BOGLIONE, *La réparation des dommages de pollution doit-elle se faire sur le fondement de la Convention CLC ou du droit pénal interne? La réponse italienne*, in *Riv. dir. trasp.* I/2008, 1
- G.M. BOI, «Navi-drone»: *primi interrogativi in tema di disciplina giuridica*, in *Riv. dir. nav.* 2016, 175
- P. BOISSON, *Responsabilité de sociétés de classification: Faut-il remettre en cause les principes du droit maritime?*, in *DMF* 1995, 109
- P. BOISSON, *Classification Society and Safety at Sea: Back to Basics to Prepare for the Future*, 18 *Marine Policy* 363 (1994)
- P. BONASSIES, *Réflexions d'un juriste français sur le jugement "Erika"*, in *Dir. mar.* 2008, 249
- S. BONDUÀ, *Nave in costruzione e abbandono*, in *Riv. dir. nav.* 1943-1948, I, 207
- P. BONFANTE, *Le leggi di Hammurabi re di Babilonia: (a. 2285-2242 a.C.)*, Milano, 1903
- J. BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, Paris, 1922
- B. BOSCHETTI, *Sulla responsabilità per danni delle autorità di vigilanza (Banca d'Italia e Consob)*, in *Giur. comm.* 2021, II, 741 (nota a Cass. sez. un. 16 novembre 2020 n. 25953)
- B. BOULOC, *Décision Erika: Quelques réflexions d'un juriste pénaliste*, in *Le droit maritime français* 2012, 1007 (nota a Cass. cr. fr. 25 settembre 2012, 1269)
- A. BRAËN, *La responsabilité de la sociétés de classification en droit maritime canadien*, 52 *McGill L.J.* 495 (2007)

- A. BROWN, *300 Years of Lloyd's*, Colchester, 1988
- A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, I, Torino, 1929
- S. BRUNO, *L'azione di risarcimento per danni da informazione non corretta sul mercato finanziario*, Napoli, 2000
- S. BRUNO, *L'azione per danni da informazione non corretta sul mercato finanziario: diritto comune e legislazione speciale*, in *Contr. impr.* 2001, 1287
- L. BUFFONI, *Cronaca di una morte annunciata (ma che stenta a sopraggiungere): le strane sorti dell'obbligazione senza prestazione*, in *Giur. it.* 2008, 867
(nota a Cass. 26 giugno 2007 n. 14712)
- F.D. BUSNELLI, *La lesione del credito da parte di terzi*, Milano, 1963
- F.D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito": la responsabilità da informazioni inesatte*, in *Contr. Impr.* 1991, 539
- M. BUSSANI, *Agenzie di rating*, in *Enc. giur. (Approfondimenti Enciclopedici del Diritto on-line)* 2019
https://www.treccani.it/enciclopedia/agenzie-di-rating_%28Diritto-on-line%29/
- M. BUSSOLETTI, *L'indipendenza del revisore nella revisione volontaria (e in quella obbligatoria)*, in *Riv. soc.* 2002, 866
- S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001
- L. CABELLA PISU, *Inadempimento e mora del debitore*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), III *Obbligazioni*, Tomo I *Il rapporto obbligatorio*, Milano, 2009, 647
- O. CACHARD, *Les sociétés de classification et la canalisation prévue à l'article III § 4 lettre (b) de la CLC 1992: le droit positif après l'arrêt Erika*, in *Dir. mar.* 2014, 26
- G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in atti del convegno di Acireale del 27-31 agosto 2001 *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti*, Messina, 2002, 339
- G. CAMARDA, *La sicurezza nel diritto della navigazione: molteplicità di norme ed unicità di approccio sistematico*, in *Dir. trasp.* 2010, 261
- C. CAMPANA, *L'assicurazione della responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in atti del convegno di Acireale del 27-31 agosto 2001 *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti*, Messina, 2002, 377
- P.F. CANE, *The Liability of Classification Societies*, [1994] *LMCLQ*, 363
- G. CANGELOSI, *L'ambiente nuova frontiera del diritto*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2010, 113
- M. CAPODANNO, *In tema di responsabilità del vettore marittimo di persone*, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 230
(nota a Trib. Napoli 19 novembre 1959)
- F. CAPRILGLIONE, *Responsabilità e autonomia delle Autorità di controllo del mercato finanziario di fronte alla "risarcibilità degli interessi legittimi"*, in *Banca borsa tit. cred.* 2000, II, 26
(nota a Cass. Sez. Un. 22 luglio 1999 n. 500)
- S.M. CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1983
- S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 2010

- S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2020
- V. CARBONE, *Vettore per caso*, in *Foro it.* 1990, I, 1970
(nota a Cass. 20 aprile 1989 n. 1855)
- E. CARBONI, *Il registro italiano navale ed aeronautico*, Milano, 1938
- U. CARNEVALI, *Responsabilità per prodotti difettosi*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo III Leggi collegate, Milano, 2013, 559
- V. CARIELLO, *Sulla c.d. responsabilità da affidamento nella capogruppo*, il quale, trattando di lettere di *patronage*, in *Riv. dir. civ.* 2002, I, 321
- S. CARREA, *Il carattere pubblicistico delle attività di attestazione e certificazione tra libertà di stabilimento e regime delle immunità*, in *Dir. mar.* 2017, 94
(nota a Corte Giustizia UE 16 giugno 2015)
- M. CARRETTA, *La nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano 2007, 299
- D. CASCIANO, *L'assicurazione P. & I.*, Milano, 2013
- L. CASTELLI, *La responsabilità extracontrattuale per omissione*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo I art. 2043 art. 96 c.p.c., Milano, 2011, 437
- C. CASTRONOVO, *Obblighi di protezione e tutela del terzo*, in *Jus* 1976, 123
- C. CASTRONOVO, *Sistema e problema nel danno da prodotti*, Milano, 1979
- C. CASTRONOVO, *Del non risarcibile aquiliano: danno meramente patrimoniale, c.d. perdita di chance, danni punitivi, danno c.d. esistenziale*, in *Eur. dir. priv.* 2008, 316
- C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, Milano, 2018
- F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata: "special relationship" nel diritto anglosassone, "species" della responsabilità da contatto sociale nel nostro sistema*, in *Banca borsa tit. cred.* 2019, I, 391
- P. CELLE, *Il "Port State Control" nel diritto internazionale*, in *Dir. mar.* 2007, 712
- G.H. CHAMLEE, *The Absolute warranty od Seaworthiness: A History and Comparative Study*, 24 *Mer- cer L. Rev.* 519 (1973)
- P. CHAUVEAU, *Traité de droit maritime*, Paris, 1958
- G. CILIBERTI, *Il ruolo delle società di classificazione*, in atti del convegno di Castello di Santa Severina 13-14 giugno 2002 *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione* (a cura di A. Zanelli), Napoli, 2004, 115
- C.P. COCHRAN, *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates issued by Vessel Classification Societies*, 28 *Tul. Mar. L. J.* 613 (2004)
(nota a *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003))
- M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della CLC 1969*, Padova, 1993
- M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Dir. mar.* 2003, 3

- M.M. COMENALE PINTO, *Contro il rischio da inquinamento ambientale da idrocarburi: il doppio scafo*, in *Giust. civ.* 2005, 161
- M.M. COMENALE PINTO, *Ustica e la sicurezza dello spazio aereo*, in *Riv. dir. nav.* 2010, 732 (nota a Cass. Cass. 9 maggio 2009 n. 10285)
- M.M. COMENALE PINTO, *Port State Control*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione* (a cura di M.P. Rizzo-C. Ingratoci), Milano, 2014, 89
- M.M. COMENALE PINTO, *La disciplina nazionale e quella internazionale del contratto di subtrasporto stradale*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 417
- M. COMUZZO, *Gli independent contractors*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme* (a cura di R. Tranquilli Leali-E. Rosafio), Milano, 2011, 635
- M.L. CORBINO, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Dig. comm.* XIII/1996,
- V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, Milano, 2010, 413
- V. CORONA, *Le obbligazioni del vettore nel trasporto di cose con navi autonome o pilotate da remoto*, in *Dir. trasp.* 2019, 519
- B. COSSU, *Competenza giurisdizionale e responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Dir. trasp.* 2004, 838
- A. COTTIGNOLA, *Studi sul pilotaggio marittimo*, Milano, 2003
- G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale di diritto pubblico dell'economia* (diretto da F. Galgano), XVI *Contratti commerciali* (a cura di G. Cottino), Padova, 1991
- V. CUCCU, *Natura giuridica del Registro italiano navale e del RINA s.p.a. e disciplina dell'attività svolta su delega di governi stranieri*, in *Dir. trasp.* 2009, 186
- M.F. CURSI, *Dall'actio de dolo al danno meramente patrimoniale*, in *Modelli teorici e metodologici nella storia del diritto privato* (a cura di R. Fiori), vol. 3, Napoli, 2008, 78
- M.F. CURSI, *Dalla tipicità della tutela del danno extracontrattuale alle clausole generali di responsabilità*, in *Fondamenti del diritto europeo. Seminari trentini*, Napoli, 2012, 5
- A. D'ADDA, *Art. 1228. Responsabilità per fatto degli ausiliari*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo II artt. 1218-1276, Milano, 2013, 328
- A. D'ADDA, *Ausiliari, responsabilità solidale e "rivalse"*, in *Riv. dir. civ.* 2018, II, 261
- W. D'ALESSIO, *I percorsi della sicurezza in mare: dalla salvaguardia della vita umana alla difesa dai rischi di terrorismo internazionale*, in *Studi in onore di Umberto Lanza*, III, Napoli, 2008, 1605
- F. D'ANIELLO, *Registro italiano navale*, in *Enc. Giur.* XXVI/1991
- A. DANI, *Conditions/Warranties, un'alternativa rivisitata: l'obbligazione del bareboat charterer di mantenere la nave "in classe"*, in *Dir. mar.* 2021, 438
- B.D. DANIEL, *Potential Liability of Marine Classification Societies to Non-Contracting Parties*, 19 *U.S.F. Mar. L.J.* 183 (2006-2007)
- M. DE ACUTIS, *La solidarietà nella responsabilità civile*, in *Riv. dir. civ.* 1975, II, 525

- J. DE BRUYNE, *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, 45 *JMLC* 181 (2014)
- J. DE BRUYNE, *A Conceptual and Comparative Analysis of the Obligations of Third-Party Certifiers*, 44 *Ohio N.U. L. Rev.* 203 (2019)
- J. DE BRUYNE, *Tort Law and the Regulation of Classification Societies: Between Public and Private Roles in the Maritime Industry'*, 27 *Eur. Rev. Priv. Law* 2-2019, 429
- M. DE NADAI, *La nuova responsabilità dei revisori legali dei conti: criticità e disarmonie normative*, in *Banca imp. soc.* 2011, 397
- P. DE PASQUALE, *La sentenza della Corte di giustizia nel caso RINA: ancora sull'immunità degli Stati dalla giurisdizione civile*, in *Diritto dell'Unione europea*, Osservatorio europeo 28 maggio 2020 (<http://www.dirittounione europea.eu>)
- R. DE RUVO, *Sindaci e revisori. Doveri poteri e responsabilità*, Milano, 2010
- A. DEL VECCHIO, *Tutela della safety e misure comunitarie per i trasporti marittimi*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, I, 125
- A. DI MAJO, *Ingiustizia del danno e diritti non nominati*, in *Giust. civ.* 1982, I, 1749 (nota a Cass. 4 maggio 1982)
- A. DI MAJO, *La protezione del terzo tra contratto e torto*, in *Eur. dir. priv.* 2000, 1
- A. DI MAJO, *Discorso generale sulla responsabilità civile*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), IV *Attuazione e tutela dei diritti*, Tomo III *La responsabilità e il danno*, Milano, 2009, 3
- T. DI MARCELLO, *La responsabilità delle società di revisione nei confronti dei terzi tra violazione di obblighi e lesione di interessi protetti*, in *Giur. comm.* 2003, II, 449 (nota a Cass. 18 luglio 2002 n. 10403)
- M. DOCKRAY, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, London, 2004
- X. EZEIZABARRENA, *El naufragio del buque Prestige: algunas perspectivas jurídicas*, in *Rev. Aranzadi der. amb.*, 2003, 267
- G. FACCI, *Il rating e la circolazione del prodotto finanziario: profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.* 2007, 912 (nota a trib. Catania 5 maggio 2006; Trib. Cagliari 2 gennaio 2006 n. 43; Trib. Pinerolo 14 ottobre 2005)
- G. FACCI, *Responsabilità nell'attività di revisione contabile*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo III *Leggi collegate*, Milano, 2013, 385
- G. FACCI, *L'azione di rivalsa della struttura sanitaria tra le sentenze di San Martino e la I. Gelli-Bianco*, in *Resp. civ. prev.* 2020, 222 (nota a Cass. 11 novembre 2019 n. 28987)
- A. FEDELE, *Il problema della responsabilità del terzo per pregiudizio del credito*, Milano, 1954
- C.E. FEEHAN, *Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H*, 22 *Tul. Mar. L.J.* 163 (1997-1998)
- R. FERNÁNDEZ-GUERRA, *Análisis de las resoluciones judiciales sobre el caso del buque «Prestige», 2002-2011*, in *Rev. der. transp.* 2012, 137

- M. FERRARA, *Il caso LG e altri c. Rina s.p.a. e Ente Registro Italiano Navale e la rilevazione del diritto consuetudinario: quale equilibrio tra competenze della Corte di giustizia e del giudice nazionale*, in *Eurojus* 2020 (<http://rivista.eurojus.it>), 282
- S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave*, Roma, 1947
- S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991
- M. FERRI, *Attività di certificazione delle navi svolte da società private su delega di Stati: tra immunità e tutela giurisdizionale delle vittime*, in *Riv. dir. int.* 2020, 789
- A. FLAMINI, *Osservazioni critiche sulla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. trasp.* 2002, 823
- P. FLORIO, *La responsabilità della società di revisione nei confronti degli azionisti e degli obbligazionisti, note a margine del caso "Parmalat"*, in *Giur. it.* 2009, 1979 (nota a Trib. Milano 4 novembre 2008)
- R.K. FOLEY, *A Survey of the Maritime Doctrine of Seaworthiness*, 46 *Or. L. Rev.* 369 (1996-1967)
- V.J. FOLEY-C.R. NOLAN, *The Erika Judgment Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed*, 33 *Tul. Mar. L. J.* 41 (2008-2009)
- C. FOSSATI, *Ambito di applicazione materiale del Regolamento 44/2001 e immunità degli stati alla luce della sentenza della Corte di giustizia relativa al caso RINA*, in *Cuad. de Derecho Transnacional* 2021, 856
- N.R. FOSTER, *The Seaworthiness Trilogy: Carriage of Goods, Insurance, and Personal Injury*, 40 *Santa Clara L. Rev.* 473 (1999-2000)
- B. FRANCHI, *La classificazione delle navi nella terminologia tecnico-giuridica*, in *Trasp.* 50-52 1990, 169
- F. FRANCHINA, *The Seaworthiness: an old warranty for a new duty*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2017, 73
- M. FRANZONI, *L'illecito*, in *Trattato della responsabilità civile* (diretto da M. Franzoni), I, Milano, 2010, 130
- D.M. FRENDIA, *Il concorso di responsabilità contrattuale e aquiliana. Soluzioni empiriche e coerenza del sistema*, Padova 2013
- F. FURGER, *Accountability and Systems of Self-Governance: The Case of Maritime Industry*, 19 *Law & Policy* 445 (1997)
- J.L. GABALDÓN GARCÍA-J.M. RUIZ SOROA, *Manual de derecho de la navegación marítima*, Barcelona, 2002
- D. GAETA, *Riparazione della nave e prevenzione degli infortuni sul lavoro. Precisazione sui concetti di nave e navigabilità*, in *Riv. dir. nav.* 1962, II, 189 (nota a Cass. 9 febbraio 1962 n. 319)
- D. GAETA, *Nave (dir. nav.)*, in *Enc. Dir.* XXVII/1977
- I.P. GARCIA, *"Nuca Más!" How Current European Environmental Liability and Compensation Regimes are Addressing the Prestige Oil Spill of 2002*, 25:4 *U.Pa. J. Int'l Econ. L.* 1395 (2004)

- A. GARDELLA, *Litispendenza internazionale, fori di giurisdizione esclusiva e competenze del RINA nella Convenzione di Bruxelles del 1968*, in *Dir. mar.* 1998, 1157
(nota a Trib. Genova 7 febbraio 1996)
- A. GARDELLA, *La frode Madoff non sfugge alla giurisdizione italiana: responsabilità transfrontaliera da prospetto ed interpretazione del PRIMA*, in *Banca borsa tit. cred.* 2011, 6, II, 706
- G.M. GAUCI, *Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, or Is It Merely a Contrivance*, 47 *JMLC* 479 (2016)
- F. GIGLIOTTI, *Illeciti da informazione e responsabilità omissiva*, in *Riv. dir. civ.* 2002, I, 914
- G. GILMORE, *The Death of Contract*, Columbus, 1974
- F. GOEBEL, *Classification Societies: Competition and Regulation of Maritime Information Intermediaries*, Zürich, 2017
- M.T. GÓMEZ PRIETO, *Las sociedades de clasificación de buques*, in *Anuar. der. mar.* XI-1994, 257
- J.L. GONI, *L'arrêt de la Cour d'appel des États-Unis du 29 août 2012 dans l'affaire du Prestige et la responsabilité des sociétés de classification*, in *DMF*, 2012, 1023
- J.P. GOVARE, *Le Bureau Veritas*, in *Studi in onore di Francesco Berlingieri*, Roma, 1933
- F. GRECO, *La responsabilità "extracontrattuale" dell'agenzia di rating nei confronti dell'investitore*, in *Resp. civ. prev.* 2013, 1452
- L. GRELLET, *Fondment et limites de la responsabilité des sociétés de classification: rigueur de l'analyse outre Rhin*, in *DMF* 1998, 451
- M. GRIGOLI, *La nave nella giurisprudenza*, Padova, 1986
- M. GRIGOLI, *Registro Aeronautico Italiano, Enc. Dir.* XXXIX/1988
- M. GRIGOLI, *Sui tratti discretivi fra nave e relitto di nave*, in *Giust. civ.* 1996, I, 159
(nota a Cass. 1° giugno 1995 n. 6134)
- H. HONKA, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, 19 *Tul. Mar. L. J.* 1 (1994-1995)
- H. HORMANN, *Classification societies*, 5 *WMU J Marit Affairs* 2006, 5
- M.I. HUERTA VIESCA, *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige*, Oviedo, 2004
- L.A.W. HUNTER, *The Proposed International Compensation Fund for Oil Pollution Damage*, 4 *JMLC* 117 (1972-1973)
- C. INGRATOCI, *Sicurezza e certificazione navale: considerazioni in tema di responsabilità degli organismi riconosciuti*, in atti del convegno dell'Università degli Studi Magna Grecia di Catanzaro del 13-14 febbraio 2009 *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea* (a cura di U. La Torre-A.L.M. Sia), Soveria Mannelli, 2011, 115
- C. INGRATOCI, *Obblighi e responsabilità dello Stato della bandiera*, in *Riv. dir. nav.* 2013, II, 791
- C. INGRATOCI, *Natura delle attività svolte dal Rina Service S.p.a. e diritto di accesso*, in *Dir. mar.* 2015, 674
(nota a TAR Liguria 16 maggio 2014 n. 765)
- P. IVALDI, *Unione europea, tutela ambientale e diritto internazionale privato: l'art. 7 del regolamento Roma II*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2013, 861

- P. IVALDI, *Illeciti marittimi e diritto internazionale privato: per una norma ad hoc nella legge n. 218/1995?*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2015, 879
- H. JESSEN, *The Liability of Classification Societies – Some Practical Issues*, in *CMI Yearbook 2014*, 275
- J. JUSTE RUÍZ, *El accidente del «Prestige»*, in *La práctica internacional en materia de responsabilidad por accidentes industriales catastróficos* (a cura di J. Juste Ruíz-T.Scovazzi), Valencia, 2005, 299
- J. JUSTE RUÍZ, *Compensation for pollution damage caused by oil tanker accidents: from “Erika” to “Prestige”*, *Aegan Rev Law Sea* 37 (2010)
- L. KAN SO-P. SOOKSRIPAIARNKIT, *Seaworthiness and Autonomous Ships: Legal Implications in the 21st Century*, 35 *Austl. & N.Z. Mar. L.J.* 21 (2021)
- P. KINDLER, *La responsabilità dei revisori legali e delle società di revisione legale: un confronto tra le discipline italiana e tedesca*, in *Riv. soc.* 2016, 1124
- S. KOPELA, *Civil and Criminal Liability as Mechanisms for the Prevention of Oil Marine Pollution*, 20 *Rev. Eur. Comp. & Int'l Env'tl. L.* 313 (2011)
- M. LA MANNA, *Vecchi quesiti e nuove conferme: l'ambito di applicazione del reg. 44/2001 e i confini dell'immunità sovrana secondo la Corte di giustizia del caso «Rina»*, in *Resp. civ. e previdenza* 2020, 1482
- A. LA MATTINA, *Judicial Developments in the Erika Case: Liability for Oil Pollution at Sea and Unpredictability*, in *Dir. comm. int.* 2016, 651
- M. LA ROSA, *Black-out nei controlli: stato dell'arte e prospettive di riforma in tema di revisione contabile*, in *Giur. Comm.* 2005, I, 183
- N. LAGONI, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg, 2007
- E. LANGAVANT-P. BOISSON, *L'affaire du naufrage de la drague «Cap-de-la-Hague» et le problème de la responsabilité des sociétés de classification*, in *DMF* 1981, 131
- D.A. LAURENCE DEFOSSEZ, *Seaworthiness: The Adequacy of the Rotterdam Rules Approach*, 28 *U.S.F. Mar. L.J.* 237 (2015-2016)
- G. LEFEBVRE, *L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance*, in *Cahiers de droit*, vol. 31, n° 1, 1990, 81
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019
- E. LENZONI MILLI, *La responsabilità degli organismi di certificazione nella navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.* 2018, 515
(nota a App. Ancona 2 agosto 2017)
- C. LLORENTE, *The “Prestige” in the American Courts*, in *CMI Yearbook 2014*, 174
- T. LOMONACO, *Revisione volontaria e responsabilità extracontrattuale della società di revisione*, in *Giur. comm.* 2003, II, 602
(nota a Cass.18 luglio 2002 n. 10403)
- M. LOPEZ DE GONZALO, *Orientamenti della giurisprudenza in tema di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto marittimo di cose*, in *Dir. mar.* 1984, 845
(nota a Cass. 26 luglio 1982 n. 5121)
- M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, in *Dir. comm. int.* 1997, 651

- M. LOPEZ DE GONZALO, *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli istituti di classifica*, in *Dir. mar.* 2008, 238
(nota a Cass. fr. 27 marzo 2007)
- M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica: dal caso «Nicolas H» ai casi «Erika» e «Prestige»*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 706
- M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal codice della navigazione al Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. mar.* 2012, 756
- M. LOPEZ DE GONZALO, *Nave*, in *Enc. giur. (Approfondimenti Enciclopedici del Diritto on-line)* 2012
[https://www.treccani.it/enciclopedia/nave_\(Diritto-on-line\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/nave_(Diritto-on-line)/)
- M. LOPEZ DE GONZALO, *La disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo di cose*, in *I contratti del trasporto* (a cura di F. Morandi), Bologna, 2013, 605
- M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento, causalità (la sentenza d'appello nel caso «Redwood»)*, in *Dir. comm. int.* 2015, 854
(nota a App. Genova, 18 luglio 2014)
- M. MAGGIOLO, *Il risarcimento della pura perdita patrimoniale*, Milano, 2003
- A. MAIETTA, *La responsabilità delle società di rating*, in *Danno e resp.* 2015, 843
(nota a Trib. Roma 7 febbraio 2014)
- G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting & Indemnity Clubs inglesi*, Napoli, 2013
- S. MARULLO DI CONDOJANNI, *Art. 2055*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo II artt. 2044-2059, Milano, 2011, 408
- L. MATTIONI, *La canalizzazione della responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2015, 143
- S. MAZZAMUTO, *Spunti in tema di danno ingiusto e di danno meramente patrimoniale*, in *Eur. dir. priv.* 2008, 349
- E. MELLER, *Obligation de Sécurité*, Berlin, 1974
- D. MICALLEF, *A Legal Analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies*, in *CMI Yearbook* 2014, 223
- L. MICCICHÈ, *Le norme internazionali ed interne sulla sicurezza della navigazione marittima con particolare riferimento alle disposizioni relative al mezzo nautico*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2006, 16
- L. MICCICHÉ, *In tema di responsabilità extra-contrattuale delle società di classificazione*, in *Dir. mar.* 2006, 1335
(nota a App. Versailles 9 dicembre 2004)
- M.A. MILLER, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, 22 *Tul. Mar. L.J.* 75 (1997-1998)
- R. MISTRANGELO, *Responsabilità di un ente di classifica straniero nei confronti del terzo che abbia fatto affidamento sulla negligente e non veridica certificazione della classe di una nave rilasciata dall'ente stesso*, in *NGCC* 2010, I, 1051
(nota a Trib. Genova 24 febbraio 2010)
- F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale. P&I Clubs e obbligo assicurativo*, Bari, 2012

- P.G. MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale e extracontrattuale*, Padova, 1989
- P.G. MONATERI, *Il nuovo quadro della responsabilità medica e del danno alla persona secondo la Corte di cassazione*, in *Danno e resp.* 2020, 153
- G.D. MOSCO-S. LOPREIATO, *Doveri e responsabilità di amministratori e sindaci nelle società di capitali*, in *Riv. soc.* 2019, 117
- N. MUCCIOLI, *Osservazioni in tema di danno meramente patrimoniale*, in *NGCC* 2008, II, 430
- M. MUSI, *La nozione di nave*, Bologna, 2020
- I. NAEEMULLAH, *A Decade Later, \$ 1 Billion Saved: The Second Circuit Relieves a Maritime Classification Society of Unprecedented Liability for Environmental and Economic Damages in Reino de Espana*, 37 *Tul. Mar. L. J.* 639 (2013)
- E. NAVARRETTA, *Ingiustizia del danno e nuovi interessi*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), IV *Attuazione e tutela dei diritti*, Tomo III *La responsabilità e il danno*, Milano, 2009, 163
- E. NAVARRETTA, *L'ingiustizia del danno e i problemi di confine tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), IV *Attuazione e tutela dei diritti*, Tomo III *La responsabilità e il danno*, Milano, 2009, 233
- P. NUVOLONE, *Il revisore dei conti è pubblico ufficiale?*, in *Giur. comm.* 1975, I, 333
- D.L. O'BRIEN, *The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States Law*, 7 *U.S.F. Mar. L.J.* 403 (1995)
- R.B. O'HALLORAN, *In a Novel Decision, the Fifth Circuit Recognizes the Tort of Negligent Misrepresentation in Connection with Maritime Classification Societies and Third-Party Plaintiffs*, 78 *Tul. L. Rev.* 1389 (2003-2004)
- A. PALMIERI, *Responsabilità per omessa o insufficiente vigilanza: si affievolisce l'immunità della pubblica amministrazione*, in *Foro it.* 2001, I, 1141, 1145
(nota a Cass. 3 marzo 2001 n. 3132)
- F. PARMEGGIANI, *La responsabilità dell'agenzia di rating e dell'intermediario finanziario nella vendita dei bond Lehman Brothers*, in *Giur. comm.* 2013, II, 472
(nota a Trib. Roma 17 gennaio 2012 n. 835; Trib. Torino 30 aprile 2012; Trib. Catanzaro 2 marzo 2012)
- F. PELLEGRINO, *La Corte di giustizia europea si pronuncia sul caso dell'Erika*, in *Dir. trasp.* 2009, 147
(nota a C. giust. CE 24 giugno 2008)
- F. PELLEGRINO, *La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Costa Concordia*, in *Riv. dir. nav.* 2014, 107
- F. PELLEGRINO, *Trasporto marittimo di idrocarburi e tutela dell'ambiente: profili evolutivi*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 25
- G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti per A. Scialoja*, I, Bologna, 1952
- G. PESCATORE, *Natura giuridica del Registro italiano navale*, in *Foro it.* 1954, III, 33
(nota a Cons. Stato 27 gennaio 1954 n. 41)
- G. PESCATORE, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 148

- L. PICARDI, *Obblighi di comportamento e profili di responsabilità civile delle agenzie di rating*, in atti del convegno di Salerno dell'8-9 novembre 2012 *Le agenzie di rating* (a cura di A. Principe), Milano, 2014, 189
- E. PIOMBINO, *Obblighi di classificazione e navigabilità nelle nuove "Institute Time Clauses Hulls" (1.11.1995)*, in *Dir. mar.* 1998, 242
- M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005
- D. POLETTI, *Le regole di (de)limitazione del danno risarcibile*, in *Trattato di diritto civile* (diretto da N. Lipari-P. Rescigno), IV *Attuazione e tutela dei diritti*, Tomo III *La responsabilità e il danno*, Milano, 2009, 291
- G. PONZANELLI, *Quando sono responsabili le agenzie di rating*, in *An. giur. ec.* 2012, 441
- B. POZZO, *Il caso Erika ed il risarcimento del danno ecologico nell'ordinamento francese*, in *Riv. giur. ambiente* 2008, 887
- G. PRESTI, *La responsabilità del revisore*, in *Banca borsa tit. cred.* 2007, I, 160
- R.W. PRITCHETT, *The New York Produce Exchange Charterparty: The Clause Paramount and Responsibility for Cargo Operations and Seaworthiness*, 14 *JMLC* 69 (1983)
- W.L. PROSSER-W.P. KEATON et al., *Torts*, St. Paul Minn., 1984
- R. PUCCELLA, *Causalità di fatto e causalità giuridica*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), vol. *Dei fatti illeciti* (a cura di U. Carnevali), tomo I art. 2043 art. 96 c.p.c., Milano, 2011, 405
- S. PUGLIATTI, *Alterum non laedere (dir. pos. e dottrine moderne)* *Enc. dir.* II/1958, 98
- J.L. PULIDO BEGINES, *The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues*, 36 *JMLC* 487 (2005)
- J.L. PULIDO BEGINES, *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, Victoria-Gasteiz, 2006
- D. QUAGLIONI, *Il diritto e le definizioni*, in atti delle giornate di studio di Trento del 30-31 ottobre 2015 *Le definizioni nel diritto* (a cura di F. Cortese-M. Tomasi), Napoli, 2016, 13
- I. QUEIROLO-S. DOMINELLI, *Statutory certificates e immunità funzionale del registro italiano navale*, in *Dir. mar.* 2013, 152
- J.D. RAY, *Derecho de la navegacion*, I, Buenos Aires, 1992
- A. RELLA, *Il caso "Erika" al vaglio della Corte di Giustizia*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2009
- V. RENZULLI, *Il problema (dei limiti) dell'esercizio della funzione di vigilanza della Consob*, in *Giur. comm.* 2013, II, 861
(nota a Cass. 23 marzo 2011 n. 6681)
- M. REUSS-J. PICHON, *The European Union's Exercise of Jurisdiction Over Classification Societies*, 67 *ZaöRV* 119 (2007)
- G. RICCARDELLI, *Navigabilità della nave all'inizio del viaggio e dottrina degli stages*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 224
- M. RICCOMAGNO, *Responsabilità delle società di classifica: la sentenza della Corte di Appello di Genova 18 luglio 2014*, in *Dir. mar.* 2016
(nota a App. Genova 18 luglio 2014)

- G. RIGHETTI, *Nave*, in *Noviss. Dig. It.*, XI/1965
- G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Noviss. Dig. it.*, XVII/1967
- G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, Milano, 1987
- M. RIMABOSCHI, *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso Redwood*, in *Dir. mar.* 2011, 37
- G. RIPERT, *Droit maritime*, I, Paris, 1950
- G. RIPERT, *Droit maritime*, II, Paris, 1952
- G. RISSO, "Interferenze" tra diritto dell'UE e diritto nazionale nei casi di responsabilità civile delle agenzie di rating, in *Società* 2016, 443
(nota a Trib. Roma 27 marzo 2015)
- A. RIZZO, *Sicurezza della vita umana in mare*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2011, 395
- M.P. RIZZO, *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione: il ruolo dello stato costiero e dello stato del porto*, in *Il Diritto marittimo* 2013, 543
- R. RODIÈRE, *Droit maritime, Le navire*, Paris, 1980
- S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964 (ristampa inalterata del 1967)
- S. RODOTÀ, *Le fonti di integrazione del contratto*, Milano, 2004
- A. ROMAGNOLI, *La compravendita di nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, Milano, 2010, 37
- G. ROMANELLI, *In tema di responsabilità del vettore per danni alle persone*, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 262
(nota a Cass. 14 ottobre 1959 n. 2821)
- G. ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, Milano, 1970
- E. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 255
- E. ROSAFIO, *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, in *Dir. mar.* 2014, 358
- P. ROSSI, *Registro italiano navale*, in *Enc. Dir.* XXXIX/1988
- V. SALAFIA, *Alcune questioni in tema di revisione contabile istituita volontariamente*, in *Società* 1998, 1171
(nota a App Milano 7 luglio 1998)
- F. SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte marítimo de mercancías: Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Cizur Menor, 2010
- M. SANTARONI, *In tema di negligenza del revisore*, in *Giur. it* 1994, I, 660
- M. SAPONARO, *Il danno da rating: se e come le agenzie sono tenute a rispondere*, in *Danno e resp.* 2013, 186
(nota a Cass. sez. un. civ. 22 maggio 2012 n. 8076; Trib. Milano 1 luglio 2011 n. 8790; Trib. Roma 17 gennaio 2012 n. 835; Trib. Catanzaro 2 marzo 2012 n. 685)
- C. SCARONI, *La responsabilità delle agenzie di rating nei confronti degli investitori*, in *Contr. impr.* 2011, 764

- L. SCHIANO DI PEPE, *Brevi note (di diritto del mare) in tema di immunità delle società di classificazione al margine della pronuncia della Corte di Cassazione francese nel caso Erika*, in *Dir. mar.* 2012, 1281 (nota a Cass. crim. Fr. 25 settembre 2012)
- V.E. SCHWARTZ-P. GOLDBERG-C.E. APPEL, *Deep Pocket Jurisprudence: Where Tort Law Should Draw the Line*, 70 *Okla. L. Rev.* 359 (2018)
- D. SCHWAMPE, *Transport Law in Germany*, Alphen aan den Rijn, 2018
- A. SCIALOJA, *Sistema di diritto della navigazione*, Roma, 1929
- A. SCIALOJA, *La definizione della nave nel progetto di codice marittimo*, in *Riv. dir. nav.* 1935, I, 248
- A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943
- L. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità dell'organo di vigilanza bancaria e danno meramente patrimoniale*, in *Banca borsa tit. cred.* 1995, II, 543 (nota a Cass. 27 ottobre 1994 n. 8836)
- L. SCOGNAMIGLIO, *Il danno al patrimonio tra contratto e torto*, in *Resp. civ. prev.* 2007, 1253
- T. SCOVAZZI, *Due recenti e divergenti sentenze in tema di risarcimento del danno all'ambiente marino da inquinamento da idrocarburi*, in *Riv. giur. ambiente* 2009, 305
- T.E. SCRUTTON et al., *Charterparties and Bills of Lading*, London, 19th ed. (by A.A. Mocatta) 1984
- C. SEVERONI, *Nave*, in *Dizionari del diritto privato, Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 253
- B.S. SHAH, *Seaworthiness – A Comparative Survey*, 8(1) *Malaya Law Rev.* 95 (1966)
- F. SICCARDI, *Pollution liability and classification societies, is the system a fair one?*, in *Dir. mar.* 2005, 691
- F. SICCARDI, *Azione diretta verso l'assicuratore, "pay to be paid rule" una decisione troppo British*, in *Dir. mar.* 2017, 542
- F. SICCARDI, *Costruzione di nave. La legge, i contratti, la prassi*, Milano 2021
- P. SIMONE, *Il Paris MoU del 1982 e il contributo dell'Unione europea al rafforzamento dei poteri di controllo dello Stato di approdo*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2007, www.giureta.unipa.it
- M. SINISCALCO, *Causalità (rapporto di)*, in *Enc. Dir.* VI/1960, 639
- A. SPAGNOLO, *Società private delegate di pubbliche funzioni e immunità statale: tendenze e problemi*, in *Questione giustizia* 28 dicembre 2015, accessibile su www.questionegiustizia.it (ultimo accesso 3 gennaio 2021)
- A. SPAGNOLO, *A European Way to Approach (and Limit) the Law on State Immunity?*, in *European papers* 2020, 645
- E. SPASIANO, *Sugli art. 38 e 39 del progetto di codice marittimo*, in *Riv. dir. nav.* 1937, I, 216
- E. SPASIANO, *Contratto di noleggio*, Milano, 1986
- E. SPASIANO, *Concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.* 1986, 598
- M. SPIOTTA, *La responsabilità civile del revisore legale in base all'art. 15 del d.lgs. 39/2010*, in *Giur. comm.*, 2012, I, 693

- M. SPIOTTA, *Responsabilità della società di revisione e della Consob: profili sostanziali e legittimazione processuale*, in *Giur. comm.* 2020, II, 415
(nota a Trib. Roma 26 settembre 2018)
- H. TASSY, *À propos du transport de passagers*, in *DMF* 1998, 883
- G.U. TEDESCHI, *Il collegio sindacale*, Milano, 1992
- G. TELLARINI, *Brevi osservazioni sull'Institute Classification Clause*, 632
- F.L. TETREAU, *Seamen Seaworthiness and the Rights of Harbor Workers*, 39 *Cornell L. Q.* 381 (1953-1954)
- G. TRABUCCHI, *Istituzioni di diritto civile*, 2022
- R. TRANQUILLI-LEALI, *La sicurezza in ambito portuale e i poteri dell'Autorità marittima*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 515
- L. TULLIO, *Pilotaggio*, *Enc. Dir.* XXXIII/1983, 860
- L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006
- L. TULLIO, *Responsabilità del vettore marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 155
- L. TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 1076
- M. TURCI, *La responsabilità delle società di classifica verso I terzi: il caso della Star of Alexandria*, in *Dir. Mar.* 1997, 1185
(nota a *Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria)*, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995))
- E. TURCO BULGHERINI, *Port State Control*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 765
- R.J. VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'aout 1681*, Paris, 1776
- G. VARANESE, *Il contratto con effetti protettivi per i terzi*, Napoli, 2004
- G. VISINTINI, *La responsabilità del debitore per fatto degli ausiliari*, in *Trattato della responsabilità contrattuale* (diretto da G. Visintini), III, Padova, 575
- E. VOLLI, *Registro italiano navale*, in *Noviss. Dig. It.*, XV/1968
- C. WITTING, *Physical Damage in Negligence*, 61 *Cambridge Law Journal* 189 (2002)
- A. ZAMPONE, *Il trasporto marittimo di persone*, in *Trasporto aereo e marittimo* (a cura di F. Morandi), I, Bologna, 2013, 429
- A. ZAMPONE, *La nuova responsabilità nel pilotaggio*, in *Il Libro dell'anno del diritto* 2018, 441
- P. ZHANG-E. PHILLIPS, *Safety First: Reconstructing the Concept of Seaworthiness under the Maritime Labour Convention 2006*, 67 *Marine Policy* 54 (2016)
- S. ZUNARELLI, *Il Legal Committee dell'IMO e I lavori per l'unificazione del diritto marittimo*, in *Dir. mar.* 1999, 252
- S. ZUNARELLI-A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto di persone*, Milano, 2012
- S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2020

Sentenze citate

Giurisprudenza italiana

1913

Cass. 1° febbraio 1913, in *Foro it.* 1913, 273

1951

Cass. 16 aprile 1951 n. 933, in *Riv. dir. comm.* 1952, II, 2

1953

Trib. Genova 29 maggio 1953, in *Dir. mar.* 1954, 297

Cass. 4 luglio 1953 n. 2085, in *Foro it.*, I, 828

1954

Cons. Stato 27 gennaio 1954 n. 41, in *Foro it.* 1954, III, 33

1956

Cass. 15 giugno 1956 n. 2092, in *Riv. dir. nav.* 1956, II, 153

Cass. 31 ottobre 1956 n. 4096, in *Riv. dir. nav.* 1957, II, 248

1958

Cass. 22 ottobre 1958 n. 3415, in *Resp. civ. prev.* 1960, 36

1959

Cass. 20 marzo 1959 n. 883, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 299

Cass. 14 ottobre 1959 n. 2821, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 26

Trib. Napoli 19 novembre 1959, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 230

1962

Cass. 9 febbraio 1962 n. 319, in *Riv. dir. nav.* 1962, II, 189

1965

Cass. 22 luglio 1965 n. 1714, in *Foro it.* 1965, I, 1888

1971

Cass. sez. un. 26 gennaio 1971 n. 174, in *Foro it.*, I, 1284

Trib. Napoli 1° marzo 1971, in *Dir. mar.* 1971, 103

Trib. Ravenna 9 giugno 1971, in *Dir. mar.* 1971, 756

1973

App. Genova 31 marzo 1973, in *Dir. mar.* 1975, 353

1977

Trib. Genova 4 maggio 1977, in *Dir. mar.* 1977, 459

1982

Cass. 4 maggio 1982 n. 2765, in *Giust. civ.* 1982, I, 1745

Cass. 26 luglio 1982 n. 5121, in *Dir. mar.* 1984, 845

1985

App. Genova 28 febbraio 1985, in *Dir. mar.* 1986, 109

1987

Trib. Livorno 4 novembre 1987, in *Dir. mar.* 1989, 235

1989

Cass. 20 aprile 1989 n. 1855, in *Foro it.* 1990, I, 1970

1990

App. Trieste 26 maggio 1990, in *Dir. mar.* 1991, 739

Trib. Savona 29 ottobre 1990, in *Dir. mar.* 1991, 423

App. Genova 17 novembre 1990, in *Dir. mar.* 1991, 1027

1991

App. Genova 27 novembre 1991, in *Dir. mar.* 1992, 432

1992

App. Genova 22 gennaio 1992, in *Dir. mar.* 1993, 93

1994

Cass. sez. un. 27 ottobre 1994 n. 8836, in *Giur. comm.* 1996, II, 165

Cass. 28 ottobre 1994 n. 8922, in *Dir. mar.* 1996, 353

1995

Cass. 1° giugno 1995 n. 6134, in *Giust. civ.* 1996, I, 157

1996

Trib. Genova 7 febbraio 1996, in *Dir. mar.* 1998, 1156,

Cass. 3 ottobre 1996 n. 8656, in *Danno e resp.* 1997, 258

1998

Cass. 9 giugno 1998 n. 5659, in *Giust. civ.* 1998, I, 2792

App. Milano 7 luglio 1998, in *Giur. comm.* 2000, II, 425

App. Palermo 23 luglio 1998, in *Dir. mar.* 1999, 1193

1999

Cass. 22 gennaio 1999 n. 589, in *Foro it.* 1999, I, 3332

Cass. Sez. Un. 22 luglio 1999 n. 500, in *Banca borsa tit. cred.* 2000, II, 10

Trib. Milano 21 ottobre 1999, in *Giur. it.* 2000, 554

2000

App. Genova 5 giugno 2000, in *Dir. mar.* 2001, 1120

Cass. 5 luglio 2000, in *Giust. civ.* 2000, I, 2555

2001

Cass. 3 marzo 2001 n. 3132, in *Foro it.* 2001, I, 1139

2002

Cass. 18 luglio 2002 n. 10403, in *Giur. comm.* 2003, II, 598

Cass. sez. un. 17 ottobre 2002 n. 14769, in *Dir. trasp.* 2004, 833

2003

Cass. 16 aprile 2003 n. 6099, in *Dir. trasp.* 2004, 994

App. Palermo 29 novembre 2003, in *Dir. mar.* 2005, 565

2006

Cass. 7 giugno 2006, n. 13272, in *Giust. civ. mass.* 2006, 6
 Trib. Reggio Calabria 8 luglio 2006, in *Dir. mar.* 2008, 542

2007

Cass. sez. un. 26 giugno 2007 n. 14712, in *Giur. it.* 2008, 864
 Cass. 8 agosto 2007 n. 17384, in *Dir. mar.* 2008, 970
 TAR Liguria, 12 settembre 2007, in *Dir. trasp.* 2009, 179

2008

Trib. Milano 4 novembre 2008, in *Giur. it.* 2009, 1972

2009

Cass. 25 febbraio 2009 n. 4587, in *Resp. civ. e prev.* 2009, II, 1798
 Cass. 9 maggio 2009 n. 10285, in *Riv. dir. nav.* 2010, 719
 Cass. sez. un. 15 luglio 2009 n.16503, in *Giust. civ.* 2010, I, 631
 Trib. Napoli, 28 ottobre 2009, in *Dir. mar.* 2011, 938

2010

Cass. 13 gennaio 2010, n. 403, in *Giur. it.* 2010, 595
 Trib. Genova 24 febbraio 2010, in *Dir. mar.* 2011, 230
 Cass. 12 marzo 2010 n. 6041, in *Giust. civ. mass.* 2010, 3, 360
 Cass. 11 novembre 2010 n. 22911, in *Resp. civ. prev.* 2011, 2545

2011

Cass. sez. un. 8 aprile 2011 n. 8034, in *Banca borsa tit. cred.* 2011, II, 706
 Trib. Milano 1 luglio 2011 n. 8790, in *Danno e resp.* 2013, 178

2012

Trib. Roma 17 gennaio 2012 n. 835, in *Danno e resp.* 2013, 181
 Trib. Catanzaro 2 marzo 2012 n. 685, in *Danno e resp.* 2013, 183

Cass. sez. un. 22 maggio 2012 n. 8076, in *Danno e resp.* 2013, 177
 Trib. Genova 8 marzo 2012, in *Dir. mar.* 2013, 152

2013

Trib. Genova 8 gennaio 2013, in *Dir. mar.* 2016, 149
 Cass. 28 gennaio 2013 n. 1871, in *Giust. civ.* 2013, I, 582
 Cass. 29 ottobre 2013 n. 24362, in *Giur. comm.* 2016, II, 19

2014

Trib. Roma 7 febbraio 2014, in *Danno e resp.* 2015, 836
 App. Genova 18 luglio 2014, in *Dir. mar.* 2016, 125

2015

Trib. Roma 27 marzo 2015 n. 6827, in *Società* 2016, 439

2017

App. Ancona 2 agosto 2017, in *Dir. trasp.* 2018, 511

2018

Cass. 2 marzo 2018 n. 4915, in *Dir. trasp.* 2019, 911
 Cass. 12 aprile 2018 n. 9067, in *Il Caso.it*, 1, 11, consultabile presso <http://www.ilcaso.it/giurisprudenza/archivio/19761.pdf> (ultimo accesso 1 marzo 2022)
 Cass. sez. un. 21 maggio 2018 n.12477, in *Banca borsa tit. cred.* 2019, II, 297
 Trib. Roma 26 settembre 2018, in *Giur. comm.* 2020, II, 407

2019

Cass. 3 luglio 2019 n. 17867, (ECLI:IT:CASS:2019:17867CIV)
 Cass. 11 novembre 2019 n. 28987, in *Resp. civ. prev.* 2020, 222

2020

Cass. sez. un. 10 dicembre 2020 n. 28180, in *Dir. trasp.* 2021, 727
 Cass. sez. un. 16 novembre 2020 n. 25953, in *Giur. comm.* 2021, II, 740
 Cass. 11 dicembre 2020 n. 28357, in *Giur. it* 2021, 1127

Giurisprudenza europea

C. giust. CE 24 giugno 2008 (C-188/07), in *Dir. trasp.* 2009, 133

C. giust. UE 7 maggio 2020 (C-641/18), in *Dir. trasp.* 2021, 675

Giurisprudenza straniera

Francia

Cass. fr. 20 febbraio 1962, in *DMF* 1962, 335
 Cass. crim. fr. 30 maggio 1980, in *DMF* 1981, 146
 Trib. Nanterre 26 giugno 1992, in *DMF* 1994, 19

App. Versailles 21 marzo 1996, in *Dir. mar.* 1998, 861
 Cass. fr. 11 maggio 1999, in *DMF* 2000, 39
 App. Versailles 9 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1334

Trib. Parigi 16 gennaio 2008, in *Dir. mar.* 2008, 247
Cass. fr. 27 marzo 2007, in *Dir. mar.* 2008, 237
App. Parigi 30 marzo 2010, in *DMF* 2010, 858
Cass. crim. fr. 25 settembre 2012, in *Dir. mar.* 2012, 1269

Regno Unito

Alize 1954 and CMA CGM SA v. Allianz Elementar Versicherungs AG & Others (The CMA CGM Libra), [2019] 1 Lloyd's Rep 595
Alize 1954 and CMA CGM SA v. Allianz Elementar Versicherungs AG & Others (The CMA CGM Libra), [2020] 2 Lloyd's Rep 565
Alize 1954 and CMA CGM SA v. Allianz Elementar Versicherungs AG & Others (The CMA CGM Libra), [2021] UKSC 51
Banca Nazionale del Lavoro SPA v. Playboy Club London Ltd & Ors, [2018] UKSC 43
Donoghue v. Stevenson, [1932] AC 562
Home Office v. Doseit Yacht, [1970] UKHL 2
Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H), [1992] 2 Lloyd's Rep. 481
Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H), [1994] 1 Lloyd's Rep. 492
Marc Rich v. Bishop Rock Marine (The Nicolas H), [1995] 1 Lloyd's Rep. 299
Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch), [1990] 1 Lloyd's Rep. 547
McFadden v. Blue Star Line, [1905] 1 K.B. 697
Overseas Tankship (UK) Ltd. v. Morts Dock & Engineering Company Ltd, [1961] 1 Lloyd's Rep. 1
Parsons Corporation & Ors v. CV Scheepvaartonderneming (The Happy Ranger), [2006] 1 Lloyd's Rep 649
Perrett v. Collins, [1998] 2 Lloyd's Rep. 255
Riverston Meat Company Ptd. Ltd v. Lancashire Shipping Company, Ltd. (The Muncaster Castle), [1961] 1 Lloyd's Rep.57
Ruth v. McMillan, (1863) 2 H & C 750
Salt Union v. Wood, [1893] 1 QB 370
Silverburn Shipping (IOM) Ltd v. Ark Shipping Co llc (the Arctic), [2019] 2 Lloyd's Rep. 603
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v The Kingdom of Spain & Anor, [2014] 1 Lloyd's Rep 309

The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v The Kingdom of Spain & Anor, [2015] EWCA Civ 333

The Vortigen, [1899] Prob. 140 (C.A.)

Thin v. Richards, [1892] 2 QB 141 (C.A.)

Stati Uniti d'America

Cantuba v. American Bureau of Shipping, 31 So. 3d 397 (La. Ct. App. 2010)
Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria), 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995)
Carbotrade S.P.A. v. Bureau Veritas (The Star of Alexandria), 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996)
Cargill, Inc. v. Bureau Veritas (The Pacific Dawn), 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995)
Coastal (Bermuda) Ltd. v. E.W. Saybolt & Co., 826 F.2d 424 (5th Cir. 1987)
Complaint of Tecomar Sa, 765 F. Supp. 1150 (S.D.N.Y. 1991)
Continental Ins. Co. v. Daewoo Shipbuilding (The American New York), 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988)
East River S.S. Corp. v. Transamerica, 476 U.S. 858 (1986)
Federazione Italiana Dei Corsorzi Agrari v. Mandask Compania De Vapores, S. A. (The Perama), 284 F. Supp. 356, 363 (S.D.N.Y. 1966)
Federazione Italiana Dei Corsorzi Agrari v. Mandask Compania De Vapores, S. A. (The Perama), 388 F.2d 434 (2d Cir. 1968)
Glanzer v. Shepard, 233 N.Y. 236 (N.Y. 1922)
Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas (The Tradeways II), 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972)
Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas (The Tradeways II), 478 F.2d 235 (2d Cir. 1973)
Gulf Tampa Drydock v. Germanischer Lloyd, 634 F.2d 874 (5th Cir. 1981)
In Matter of Oil Spill by the Amoco Cadiz, 954 F.2d 1279 (7th Cir. 1992)
Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571
Louis Dreyfus Corp. v. 27,946 Long Tons of Corn, 830 F.2d 1321 (5th Cir. 1987)
Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp., 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003)
Reino de España v. American Bureau of Shipping, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008)

Reino de España v. American Bureau of Shipping, 334 F. App'x 383 (2d Cir. 2009)

Reino de España v. American Bureau of Shipping, 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012)

Ryan Stevedoring Co., Inc. v. Pan-Atlantic Corp., 350 U.S. 124 (1956)

Shipping Corp. of India v. American Bureau of Shipping, 744 F. Supp. 447 (S.D.N.Y. 1990)

Somarelf v. American Bureau of Shipping, 704 F. Supp. 59 (D.N.J. 1989)

Somarelf v. American Bureau of Shipping, 720 F. Supp. 441 (D.N.J. 1989)

Steamship Mut. Underwriting Ass'n Limited v. Bureau Veritas (The SS Pensacola), 380 F. Supp. 482 (E.D. La. 1973).

Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping (The Sundancer), 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992)

Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping (The Sundancer), 7 F.3d 1077 (2nd Cir. 1994)

Ultramares Corp. v. Touche, 255 N.Y. 170 (N.Y. 1931)

Germania

Landgericht Hamburg 13 settembre 2006, in *Dir. mar.* 2008, 277