

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MILANO - BICOCCA
Scuola di Dottorato in Scienze giuridiche

CURRICULUM IN DIRITTO INTERNAZIONALE E DELLA
NAVIGAZIONE

**Il ruolo delle società di
classificazione navale: analisi
comparata delle responsabilità tra
contratto ed illecito civile.**

Tutor: Prof.ssa Irini Papanicolopulu

Federico TAJANI

Matricola 062742

XXXVII Ciclo

Anno Accademico 2013-2014

INDICE

INTRODUZIONE	6
CAPITOLO I	12
SOCIETÀ DI CLASSIFICAZIONE DI NAVI: NASCITA, EVOLUZIONE, ATTIVITÀ.	12
1. Genesi e storia delle Società di Classificazione.	13
1.1 I club di assicuratori	13
1.2 Dai club a società al servizio di armatori e Stati bandiera	19
1.3 Il Registro Italiano Navale.	24
1.3.1 La natura giuridica.	25
1.4 Lo sviluppo dei registri di classificazione.	34
1.4.1 IACS.	40
2. Le attività privatistiche.	46
2.1 L'esigenza della <i>classe</i> .	46
2.2 La classificazione tra prassi e caratteristiche generali.	52
3. Le funzioni pubblicistiche.	60
4. La legislazione europea relativa alle società di classificazione.	75

CAPITOLO II	81
LA RESPONSABILITÀ CONTRATTUALE DELLE SOCIETÀ DI CLASSIFICAZIONE	81
1. Il contratto di classificazione.	82
1.1 Definizioni e elementi distintivi.	82
1.2.1 Qualificazione ed intensità delle obbligazioni.	97
1.2.2 Il codice di condotta delle società di classificazione.	112
2. Legittimità delle clausole esonerative nei casi di specie: i limiti definiti dai giudici francesi ed americani.	117
3. La responsabilità contrattuale delle società di classificazione: i casi <i>Tradeways II</i> e <i>Sundancer</i>.	125
CAPITOLO III	133
LA RESPONSABILITÀ EXTRACONTRATTUALE: FATTISPECIE, ANALOGIE E PROPOSTE DI TIPIZZAZIONE.	133
1. Giurisdizione e legge applicabile: questioni preliminari.	135
2. Ordinamenti di Common law. La giurisprudenza inglese: <i>proximity or not proximity?</i>	145

3. I giudici americani tra tort of negligence e tort of negligent misrepresentation.	162
3.1 Tort of negligent misrepresentation	176
4. I giudici francesi e la colpa delle società di classificazione.	189
5. Le soluzioni in tema di civil liability adottate negli altri ordinamenti.	204
5.1 Il caso Redwood. Il <i>Lloyd's Register of shipping</i> di fronte alla responsabilità aquiliana italiana.	204
5.2 La classificazione ed il contratto a favore di terzi: ipotesi e smentite dall'ordinamento tedesco.	210
6. Difformità ed uniformità: un tentativo di sintesi tra i diversi orientamenti.	214
6.1 Prospettive analogiche nel diritto interno: dalla responsabilità dei revisori dei conti al contatto sociale.	228
6.1.1 Dal contatto sociale alla responsabilità delle agenzie di rating. ²³⁴	
6.2 <i>Segue</i> : applicazione del regime di responsabilità, tra responsabilità per false informazioni ed illecito civile generale.	244
CAPITOLO IV	251

CERTIFICATI STATUTARI, RESPONSABILITÀ E IMMUNITÀ.	251
1. Obblighi dello Stato di bandiera e delegazione dei poteri (di ispezione e di emissione).	252
1.1 Certificazione e responsabilità.	261
1.2 Crisi della classe ed ascesa a livello internazionale delle certificazioni: la difficile distinzione ed il percorso inverso nella regolazione dei <i>ratings</i> .	282
1.2.1 Nuovamente le agenzie di rating: il processo regolamentare inverso.	289
2. Un ulteriore limite alle responsabilità delle società di classificazione: l'immunità giurisdizionale.	292
2.1 Immunità statale e funzionale: dicotomia e i limiti applicativi.	293
2.2 <i>Recognized organization</i> e immunità funzionale (o statale).	301
CONCLUSIONI	315
Bibliografia	330
Sitografia	341

Introduzione

In ambito marittimo la classificazione delle navi riveste una funzione essenziale e finanche strutturale per l'utilizzo di navi stesse. Nella comune pratica mercantile marittima, non esistono navi prive di certificato di classe.

L'esistenza di detto certificato è il presupposto necessario perché una nave possa essere sfruttata commercialmente dall'armatore o direttamente dai proprietari. Il concetto di classificazione, però, ha visto notevoli mutamenti sin dall'inizio della sua storia (le prime attività in argomento risalgono al XVIII secolo) fino ad arrivare ai tempi più recenti. Preliminarmente è possibile affermare che la classificazione navale consiste in un controllo operato dai "*Registri navali*" o dalle "*Società di classificazione*" circa la conformità tra determinate caratteristiche della nave rispetto alle regole tecniche redatte dai predetti enti, in applicazione ed integrazione delle normative nazionali e internazionali vigenti.

La classificazione delle navi e le attività ad essa sottese vengono, dunque, svolte dai "*Registri di classe*" (ulteriore sinonimo per intendere le medesime società); il legame tra questi ultimi ed il concetto di

classificazione è indissolubile in virtù del fatto che le società di classificazione sono state le protagoniste, ed in parte anche le artefici, dell'evoluzione dello *shipping* mondiale: le sempre più rigorose e complesse regole tecniche, che definiscono i criteri di affidabilità quali requisiti per l'attribuzione della *classe*, sono il frutto del lavoro delle società di classificazione. Tale attività ha determinato il cambiamento ed il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle navi in mare, dovuti principalmente al fisiologico parallelo tra affidabilità del mezzo nautico e sicurezza della navigazione intrapresa dallo stesso.

Un aspetto di fondamentale rilevanza risiede nelle funzioni pubbliche svolte dai registri di classificazione.

Da un lato, *la classe* è una caratteristica richiesta dagli operatori per le attività connesse all'utilizzo della nave ed è pertanto espressione di interessi prettamente endoprivatistici. Dall'altro, le società di classificazione, grazie anche alla loro competenza in ambito ingegneristico, in particolare navale, ricoprono il ruolo cardine di "controllore" - in vece delle amministrazioni di bandiera - degli standard minimi di sicurezza richiesti dalle convenzioni internazionali. La funzione pubblicistica non si limita nello svolgimento del ruolo di *controllore di pubblici interessi*, seppur delegato dai governi, essendo caratterizzata da ulteriori elementi complessi.

La capacità e la pervasività delle attività non prettamente private ha avuto portata tale da permettere a parte della dottrina straniera¹ di qualificare i registri di classe quali organizzazioni “no-profit”. Il contemporaneo svolgimento di funzioni private e pubbliche da parte delle società di classificazione risulta un *unicum* nel panorama giuridico ed economico globale, seppure all’interno dello specifico ambito dello *shipping*.

Oggetto della presente tesi sono, in primo luogo, i ruoli svolti dalle società di classificazione: l’esame presupporrà una dettagliata analisi storica che permetterà di cogliere cambiamenti (a volte poco noti) di funzioni, per giungere successivamente alla disamina delle funzioni giuridiche del certificato di classe e degli effetti a cascata subiti dai negozi giuridici in qualche modo collegati al concetto di certificato di classe.

In secondo luogo, questa tesi prende in considerazione ed analizza le responsabilità connesse alle attività svolte dalle società di classificazione.

Il tema è reso particolarmente complesso da alcuni elementi di fatto, che caratterizzano in maniera spiccata le attività dei registri di classe.

¹ Vedi per tutti FEEHAN C., *Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 22, 1997, pag. 181. Vedi *amplius*, cap. III, paragrafo 2.

Non deve, difatti, essere sottaciuta la pervasiva esigenza degli armatori di avere navi *in classe* ed allo stesso tempo il contesto concorrenziale entro cui operano i registri di classe. D'altra parte il prestigio acquisito negli anni, che ha giustificato la devoluzione alle società di classificazione di attività a fini pubblicistici, comporta inevitabilmente un notevole grado di affidamento presso gli operatori che abbiano solamente *conosciuto* la classe di una nave.

Ognuno di questi elementi, senza tralasciare l'aspetto concernente le funzioni pubblicistiche, viene esaminato nella singola prospettiva tentando, dove funzionale, un approccio analogico attraverso cui dedurre una parte dei criteri ermeneutici adeguati.

Per quanto riguarda le responsabilità contrattuali, saranno analizzati i modelli contrattuali utilizzati dalle principali società di classificazione con l'obiettivo di qualificare il rapporto giuridico che lega i soggetti committenti la *classificazione*, il più delle volte armatori, ed i registri navali. Il fine è giungere alla definizione della base di responsabilità, a cui sono soggette le società di classificazione.

In merito invece all'ambito extracontrattuale, si deve innanzitutto sottolineare la sproporzione tra le fattispecie afferenti ad inadempimenti contrattuali, piuttosto limitate, rispetto alle fattispecie nelle quali un soggetto estraneo al rapporto contrattuale chiede (il più

delle volte invano) il risarcimento del danno patito nei confronti delle società di classificazione. L'analisi avverrà anche attraverso la puntuale disamina della giurisprudenza straniera.; attraverso le decisioni giurisprudenziali in argomento si riesamineranno i diversi approcci tra ordinamenti continentali rispetto agli ordinamenti di *common law*, tentando di evidenziare gli elementi fondanti tali differenze. Le fattispecie italiane verranno considerate non trascurando i principi elaborati anche dalla giurisprudenza statunitense e francese; la lettura critica permetterà di giungere ad una sintesi tra le differenti interpretazioni, in particolare in merito alla responsabilità per false informazioni.

In terzo ed ultimo luogo, le funzioni pubblicistiche saranno valutate in funzione del sostrato normativo internazionale. In questa prospettiva sarà possibile mettere in luce le ultime tendenze in tema di immunità giurisdizionale. Recentemente, di tali nuove tendenze, ha, peraltro, beneficiato una società di classificazione durante una fattispecie vagliata dai giudici italiani².

Il metodo seguito nella ricerca bibliografica muove innanzitutto dai principali contributi della dottrina italiana per poi ampliare e

² Caso Al Salam Boccaccio 98 al quale si rimanda, vedi *infra*, cap. IV, paragrafo 2.2.

concentrarsi in particolare sugli autori angloamericani, tenendo conto anche della dottrina di altri paesi, in particolare quella francese.

Capitolo I

Società di classificazione di navi: nascita, evoluzione, attività.

Le società di classificazione sono operatori economici di estremo rilievo sia per il numero di persone che vi lavorano sia per le attività che svolgono: tali attività hanno visto un ampliamento notevole, soprattutto negli ultimi tre decenni. Difatti, le tradizionali attività di classificazione³ navale (l'attribuzione di una classe attraverso regole proprie) sono state affiancate da altre attività tutte a carattere certificatorio, in senso lato (oltre alla *certificazione* navale anche quelle energetiche, di qualità, etc). La crescita di queste attività in capo alle società di classificazione si deve a fattori plurimi, tra i quali meritano menzione, l'indubbia capacità delle stesse società di ottenere risultati economici molto positivi, ma anche la recente traslazione delle attività certificatorie già

³ Vedi *infra* paragrafo 2 del presente capitolo

in capo a soggetti pubblici verso soggetti privati⁴. L'aspetto generale della dismissione da parte delle autorità statali delle funzioni di certificazione a favore di società private ricopre un ruolo meritevole di analisi. Non vi è dubbio che determinate attività certificative ora delegate ai privati trovino il proprio approfondimento nell'attività legislativa comunitaria⁵; al tempo stesso, però, la delegazione di funzioni pubbliche in capo a privati trova le maggiori applicazioni al di fuori di tale ambito territoriale, ovvero nel contesto marittimo internazionale.

1. Genesi e storia delle Società di Classificazione.

1.1 I club di assicuratori

Al fine di comprendere le attività svolte dalle società di classificazione è opportuna una prima disamina dell'evoluzione delle stesse, dalla nascita di tali società sino alle realtà moderne. L'analisi permette di comprendere nei suoi tratti principali il cambiamento delle prime organizzazioni che si occupavano di *classificazione navale* rispetto alle

⁴ Vedi, BELLISARIO E., *Certificazioni di qualità e responsabilità civile*, Milano, 2011, pag. 16.

⁵ Si rimanda ad *infra*, paragrafo 4 del presente capitolo.

società odierne che offrono all'utenza servizi di certificazione, tra cui quella navale, attraverso, però una struttura ben differente.

Il primo ente di *classificazione navale*⁶, nel senso che verrà precisato a breve, sorse nell'allora capitale mondiale del commercio internazionale, Londra, nel 1764 con il nome di *Lloyd's Register of Shipping*⁷. Nonostante la data di riferimento appartenga alla seconda metà del XVIII secolo, testimonianze di attività simili si ebbero già a partire dal secondo precedente⁸: viene, difatti, attribuita la nascita dell'ente nell'anno menzionato in virtù della prima edizione del *registro*. Tale registro fu creato con l'intento di contenere informazioni base circa le navi da assicurare, incluse le principali caratteristiche tecniche, nonché altre specificità che fossero necessarie agli assicuratori per valutare i rischi connessi alle spedizioni effettuate con una determinata nave.

Il ruolo svolto dagli assicuratori nella prima fase di sviluppo di questi enti fu cruciale. Le testimonianze storiche danno atto di come precedentemente rispetto alla prima edizione del *registro*, fossero gli stessi assicuratori a ricercare informazioni relative all'affidabilità delle

⁶ Il termine viene qui usato in realtà impropriamente: la classificazione navale è un'attività che viene offerta solo in una fase successiva rispetto a quella iniziale.

⁷ Il nome deriva dal luogo dove in via informale inizialmente e poi in via ufficiale si tenevano le riunioni degli assicuratori e altri soggetti coinvolti nel commercio marittimo, ovvero il *Lloyd's Coffee House*.

⁸ Vedi BLAKE G., *Lloyd's Register of Shipping, 1760 – 1960*, Londra, 1960, pag. 41.

navi da assicurare. Conferma di tale circostanza è il secondo nome attribuito al registro, cioè *Underwriters' Register*.

Ciò che tuttavia riveste maggior importanza risiede nella fruibilità del *registro*: solo gli appartenenti al *club* (la cui natura giuridica è assimilabile a quella associativa), appositamente costituito, avevano diritto ad una copia del *registro* stesso. Le informazioni contenute erano pertanto a totale appannaggio dei soci senza che vi fossero particolari controlli sulla veridicità delle notizie e caratteristiche relative alle navi contenute nel registro.

L'esclusività delle informazioni era osteggiata da parte degli armatori e dei cantieri navali, le due categorie che subivano maggiormente l'influenza del *registro*, in quanto i premi assicurativi venivano calcolati sulla base delle informazioni contenute nello stesso *registro*. Oltre a detta esclusività, un ulteriore elemento di contrasto con gli interessi degli armatori e dei cantieri navali si aggiunse e fece scaturire l'iniziativa dei due gruppi di soggetti di creare un secondo e parallelo registro: il *New Register of Shipping*. Nel 1797, difatti, il *club* editore del *Lloyd's Register of Shipping* introdusse la clausola in base alla quale le navi "iscritte" nel registro dovessero essere costruite dai cantieri siti sulle rive del Tamigi⁹. Questo requisito indusse, quindi, armatori e

⁹ Vedi BLAKE G., *op. cit.*, pag. 50.

costruttori di navi a istituire il secondo registro. Nonostante la diffusione del registro parallelo fosse di gran lunga inferiore rispetto all'originale, nel 1834 avvenne la fusione tra i due, con la creazione del *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*¹⁰.

L'istituzione di un registro dove fossero iscritte navi britanniche e straniere segna un momento particolarmente importante nell'evoluzione degli enti di classificazione navale. L'importanza si deve non tanto alla circostanza che i requisiti affinché le navi potessero essere iscritte furono meno rigidi; si deve piuttosto alla composizione del Comitato Permanente del *registro*. Se precedentemente gli assicuratori avevano il totale controllo del *registro*, dal 1834 anche altri soggetti i cui interessi erano (e sono tuttora) direttamente coinvolti nel commercio marittimo, e quindi nell'assicurazione di navi, prendevano parte al Comitato¹¹: armatori e commercianti entravano

¹⁰ Cfr, ex plurimis, CAMPANA C., *L'assicurazione della responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti*, FANARA E. (a cura di), Messina, 2002, pag. 377.

¹¹ Il ruolo degli assicuratori e soprattutto il loro potere all'interno dell'organizzazione rimase in ogni caso preponderante giusta la previsione dello Statuto del *Lloyd's Register of Shipping* in forza della quale il presidente ed altri otto membri su ventisei fossero membri dei *Lloyd's* (intesi come assicuratori). Sul punto vedi BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, in *Maritime Policy & Management*, Volume 18, Issue 5, 1994, pag. 365, ma anche *The History of American Bureau of Shipping, 150th anniversary*, Houston, 2013, pag. 3.

nell'organizzazione protagonista dell'evoluzione sociale, economica e soprattutto giuridica del commercio marittimo internazionale.

L'esperienza inglese è stata accompagnata qualche anno dopo dalla creazione di organizzazioni del tutto simili a livello continentale.

L'aspetto per il quale è possibile creare parallelismi è, oltre alle attività svolte, la nascita e la struttura dell'organizzazione che rispecchiano esigenze comuni.

In Francia a seguito del fallimento di alcune compagnie di assicurazione, dovuto in primo luogo ad un periodo particolarmente nefasto per le spedizioni marittime¹², su iniziativa di due assicuratori ed un intermediario venne istituito il *Information Bureau for Marine Insurers* nel 1828¹³. Lo scopo del Bureau prevedeva specificatamente di informare gli assicuratori sulle qualità e sui difetti delle navi. La veridicità delle informazioni rese veniva corroborata dalle opinioni espresse da ispettori qualificati¹⁴ e cristallizzata in un *registro* che senza grande fantasia venne chiamato *Lloyd's Français* nel 1832.

¹² Vengono riportati numeri eclatanti di naufragi avvenuti tra il 1821 ed il 1822: vedi, intervento di VARGHESE K.M., presidente MAIIF, *Marine Accident Investigators International Forum*, Hong Kong, 2008.

¹³ Come riportato direttamente dal sito della società, http://www.bureauveritas.com/wps/wcm/connect/bv_com/group/home/about-us/our-history. Ultimo accesso: Giugno 2014.

¹⁴ Così GOVARE J., *Le Bureau Veritas*, in *Studi in onore di F. Berlingieri*, Roma, 1933, pag. 252 e JEULA H., *The present aspect of statistical inquiry in relation to*

Anche in Usa, l'istituzione dell'American Bureau of Shipping avvenne, nella seconda metà del XIX, ad opera di assicuratori. In particolare John Divine Jones, proprietario di una compagnia assicuratrice, nel 1862 fondò la *American Shipmasters' Association*: l'associazione si proponeva inizialmente di rilasciare diplomi ai capitani di navi e ispezionare le navi. Risale al 1869 la prima pubblicazione di un *registro*, che aveva caratteristiche simili a quello inglese: lo stesso, difatti, era fruibile solo dai soci e riportava le informazioni principali delle navi che maggiormente interessavano le compagnie assicuratrici. Un ulteriore aspetto in comune con il Lloyd's Register of Shipping risiede nei requisiti associativi (almeno iniziali): solo nel 1902 l'associazione americana permise a soggetti diversi rispetto agli assicuratori di poter associarsi¹⁵.

Meritevoli di menzione sono anche le origini di un'altra prestigiosa società di classificazione navale, ovvero il *Det Norske Veritas*: nel 1864, due compagnie assicuratrici furono promotrici dell'istituzione dell'associazione il cui compito era precisamente dare informazioni agli assicuratori circa le condizioni del naviglio per determinare i premi. La

shipping casualties, in *Journal of statistical society of London*, Vol. 31, No. 4, 1868, pag. 418.

¹⁵ Cfr. STIANSEN S. G., *The origins and present activities of ABS*, in *Presented American Institute of Marine Underwriters' Seminar on Marine Insurance Issues 1985*, New York, 1985, pag. 3.

caratteristica estremamente peculiare del *Det Norske Veritas*, almeno inizialmente, fu lo stretto legame con le compagnie di assicurazione, in quanto le stesse prevedevano, attraverso la loro associazione, che i propri assicurati *registrassero* le loro navi nell'appena creato registro navale¹⁶.

In merito al Registro Italiano navale si rimanda alle considerazioni successive specifiche.

1.2 Dai club a società al servizio di armatori e Stati bandiera

Le principali società di classificazione condividono, come appena evidenziato, le origini ed ancor più le esigenze a fronte delle quali vennero istituite e scelsero la forma associativa. Gli assicuratori marittimi, difatti, necessitavano di individuare dei soggetti dotati di elevate competenze tecniche, unanimemente riconosciute nella comunità marittima, e di indiscussa autorevolezza nel campo, che fossero in grado di effettuare per loro conto le stime tecniche necessarie per la valutazione e la assunzione dei rischi. La circostanza che tale esigenza fosse sollevata quasi esclusivamente dagli assicuratori marittimi determinò anche la struttura riservata, almeno iniziale, dei

¹⁶ Vedi ANDERSEN H. W. – COLETT J. P., *Anchor and Balance. Det norske Veritas 1864-1989*, Oslo, 1989, pag. 35.

registri navali, quali entità di natura associativa¹⁷, dove solo soggetti con determinati requisiti potevano avere accesso.

Alla luce dell'evoluzione di cui *infra*, l'aspetto singolare risulta essere il carattere di sottoscrizione attraverso cui gli assicuratori potevano sfruttare le informazioni contenute nei vari registri. Gli enti che registravano le navi, accludendo le relative caratteristiche, vantavano una posizione di imparzialità rispetto agli altri soggetti coinvolti, ma soprattutto non potevano essere oggetto di pressioni esterne, grazie al meccanismo remunerativo della propria attività. Le compagnie di assicurazione versavano, infatti, un compenso annuale, in forza del quale potevano avere accesso, tramite copia oppure direttamente presso l'ente, al registro delle navi. Si trattava, quindi, di una sorta di abbonamento ad informazioni riservate e di caratura tecnica estremamente attendibili attraverso le quali l'assicuratore poteva conoscere il *rating* della nave interessata¹⁸ e di conseguenza calcolare il premio per i propri assicurati.

Questo tipo di struttura e questo modello organizzativo, però, non ebbero lunga durata: come menzionato *supra*, altri soggetti,

¹⁷ Così CAMPANA C., *L'assicurazione della responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit. 379.

¹⁸ In questo senso, BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, cit., pag. 368.

principalmente gli armatori, entrarono nell'organizzazione degli enti in parola, superando di conseguenza la logica per la quale la fruibilità di determinate informazioni fosse esclusiva degli assicuratori.

Oltre all'ingresso degli armatori e dei cantieri navali nei vari enti, anche la pressione degli operatori i cui interessi erano coinvolti nell'attività di classificazione insieme alle loro esigenze comportò il cambiamento del modello organizzativo e del meccanismo di sostentamento economico delle stesse organizzazioni.

Le organizzazioni offrivano il servizio di valutazione alle compagnie assicuratrici tramite un *rating* della nave oggetto di analisi¹⁹. Questo sistema di valutazione si è sviluppato sino alle moderne classificazioni navali mantenendo al contempo la struttura originaria. Il rating odierno avviene sempre attraverso una doppia valutazione su scafo ed equipaggiamento e viene espresso tramite lettere e cifre.

Il cambiamento reale è avvenuto nel momento in cui le organizzazioni passarono da un sistema di valutazione, ovvero dell'attribuzione di un *rating* ad una nave oggetto di analisi, ad una vera e propria *classificazione*. Il sistema originario venne modificato per un duplice ordine di motivi.

¹⁹ Vedi SINGH N. – COLINVAUX R., *Shipowners. British shipping laws*, London, 1987, pag. 125.

In primo luogo, le valutazioni, o *rating*, delle navi si basavano fortemente sull'età della nave ed anche sul cantiere di costruzione. Un simile meccanismo non prendeva in considerazione, da un lato, lo stato di manutenzione delle navi che poteva rendere costantemente affidabili e sicure le stesse; dall'altro, svantaggiava determinati cantieri, le cui navi venivano valutate attraverso un giudizio di validità temporale ridotta. Ed è proprio la validità temporale uno degli elementi da cui sono nate le esigenze di mutamento del sistema di valutazione. Difatti, una volta terminato il periodo di validità del rating attribuito dalle organizzazioni, lo stesso decadeva automaticamente, lasciando la nave priva di una valutazione aggiornata e contemporaneamente privava gli assicuratori della possibilità di valutarne correttamente i rischi connessi.

In secondo luogo, gli armatori esercitavano pressioni significative nei confronti delle organizzazioni che valutavano le caratteristiche delle navi, poiché i proprietari di queste ultime avvertivano sempre più l'esigenza di essere essi stessi in possesso di una valutazione del proprio naviglio e che questa valutazione fosse duratura nel tempo²⁰.

In funzione di tali esigenze le organizzazioni che detenevano i *registri di classificazione* cominciarono ad ampliare i servizi offerti rivolgendosi ad

²⁰ Cfr. SINGH N. – COLINVAUX R., *Shipowners. British shipping laws*, cit., pag. 163.

altri contraenti: gli armatori divennero i nuovi clienti delle società di classificazione, le quali offrirono loro, non tanto un *rating* utile e valido prettamente ai fini assicurativi, quanto una classificazione vera e propria di lunga durata. Tale fu il concetto che inizialmente venne chiamato con l'espressione *long term rating*²¹.

Le organizzazioni che prima avevano struttura associativa e si rivolgevano quasi esclusivamente agli assicuratori, a fronte dei mutamenti e delle nuove esigenze degli operatori, soprattutto armatori, divennero verso la fine del XIX secolo società commerciali a tutti gli effetti. Tali società offrivano i propri servizi di *classificazione* (nel senso proprio del termine) agli armatori dietro il pagamento di commissioni per l'esecuzione delle ispezioni. Il cambiamento fu tale da indurre le stesse società di classificazione a redigere proprie regole tecniche per la costruzione ed il mantenimento delle navi.

Sono, pertanto, da tenere in considerazione tutti i fattori di genesi e di evoluzione nell'analizzare le attività odierne delle società di classificazione e delle loro eventuali responsabilità; da associazioni funzionali alle compagnie assicuratrici a società commerciali che vendono servizi agli armatori.

²¹ Vedi BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, cit., pag. 369.

Il processo di evoluzione delle attività ed anche la trasformazione del ruolo svolto dalle società di classifica passa anche attraverso un'ulteriore tappa fondamentale: le certificazioni statutarie, per le quali si rimanda ad *infra*, paragrafo 3 ed *amplius* capitolo IV.

1.3 Il Registro Italiano Navale.

Il Registro Italiano Navale ha visto origini del tutto simili alle altre società di classificazione, la cui genesi è stata affrontata *supra*: tuttavia alcuni elementi dell'evoluzione sono propri dell'istituto di classifica italiano. Nel 1861 nacque il *Registro Italiano* dall'iniziativa sempre di assicuratori marittimi, in particolare genovesi²². Questi avvertivano la medesima esigenza degli assicuratori inglesi, francesi, nonché americani e norvegesi, di avere maggiore contezza in merito alle caratteristiche delle navi ed al rischio connesso al loro utilizzo. Il *Registro Italiano* venne riconosciuto con il r.d. 29 settembre 1870, n. 5900 come ente morale e *stabilimento di pubblica utilità*. Analogamente a quanto avvenne in Inghilterra, venne istituito nel 1909 un secondo registro, denominato *Registro Nazionale*: nel 1910 i due registri vennero riuniti sotto il nome di *Registro nazionale italiano*, al quale erano affidati i

²² Vedi ROSSI P., *Registro italiano navale*, in *Novissimo Digesto Italiano*, XII, II aggiornamento, 1998, pag. 503, e SCHIAVON I., *Istituti di classifica ed istituti di assicurazione*, in *Diritto e pratica dell'assicurazione*, 1977, pag. 56 e ss, ed anche BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, cit., pag. 367.

compiti di visita e classificazione delle navi e dei galleggianti. Subito riconosciuto come ente morale e di pubblica utilità²³, il registro vide negli anni 20 del secolo scorso un cambiamento significativo di funzioni, ma soprattutto un cambiamento rispetto ai soggetti che ne detenevano il controllo. Diversamente dagli istituti di classifica poc' anzi menzionati, il Registro Italiano Navale ha subito un processo non lineare di statalizzazione e nuovamente di privatizzazione a causa del quale la natura giuridica dello stesso è stata più volte ambigua, i cui estremi sono riassunti nel prosieguo.

1.3.1 La natura giuridica.

A partire dal r. d. 5 aprile 1928, n. 929 venne attribuita al *Registro* la funzione di stazzatura delle navi e poi dell'esecuzione delle visite di accertamento della sicurezza delle navi, entrambe le funzioni erano precedentemente affidate direttamente agli organi dello Stato. Il percorso di riforme legislative grazie al quale il legislatore italiano muta l'essenza del registro, passa attraverso il r. d. 14 giugno 1928, n. 1647 a norma del quale, *ex art. 2*, l'ente viene definito come *organo tecnico esclusivo dell'amministrazione centrale, delle autorità portuarie, delle regie autorità consolari all'estero*. La trasformazione in senso puramente *giurispubblicistico* avvenne successivamente tramite r. d. l. 9 luglio 1936,

²³ Attraverso il r. d. 9 ottobre 1910, n. 731.

n. 1513: la riforma prevedeva il riordino del registro ed anche la nuova denominazione, a questo punto definitiva, in *Registro Italiano Navale ed aeronautico*²⁴. Solo a decorrere dall'ultima riforma legislativa citata è possibile definire il Registro come ente pubblico, cui lo Stato affidava la classificazione ed altre funzioni prima esercitate da organi dello stato, anche in via parallela²⁵.

Le attribuzioni del Rina prevedevano, inizialmente, anche i controlli sugli aeromobili: tale funzione venne meno nel 1938, grazie al r. d. l. 24 novembre 1938, n. 1912 che istituì il RAI, *Registro Aeronautico Italiano*, al quale vennero affidate le attribuzioni di *controllo delle costruzioni, delle riparazioni, revisioni e dell'esercizio degli aeromobili civili in rapporto alle buone condizioni della loro navigabilità*. È opportuno sottolineare in questa sede come al nuovo ente fu attribuita esplicitamente dalla legge la qualifica di ente di diritto pubblico con personalità giuridica²⁶, dissipando ogni dubbio interpretativo che invece perdurava circa la natura giuridica del RINA. Va altresì ricordato come l'evoluzione dei

²⁴ Vennero difatti precedentemente assegnate allo stesso registro le competenze circa il controllo sulle costruzioni e sulle condizioni di navigabilità degli aeromobili; r.d. 9 giugno 1927, n. 2163.

²⁵ Così VOLLI, *Registro Italiano Navale*, in *Novissimo Digesto Italiano*, XV, 1968, pag. 210 ed anche ROSSI P., *Registro italiano navale*, cit, pag. 502.

²⁶ Vedi art. 1 r.d.l. 24 novembre 1938, n. 1912, convertito in legge dalla l. 2 giugno 1939, n. 739. Sulla natura giuridica del RAI, vedi ROSSI P., *Natura giuridica del registro aeronautico italiano*, in *Il diritto aereo*, 1974, pag. 103.

due enti sia stata sostanzialmente differente in virtù della soppressione del RAI operata dal D.Lgs. 250/1997²⁷.

All'entrata in vigore del codice della navigazione, il RINA era qualificabile quindi come ente pubblico, o meglio come *ente ausiliario dello Stato*²⁸; le attribuzioni del RINA previste dal codice sono rimaste immutate negli anni, nonostante il legislatore abbia emanato atti normativi che riqualificano il ruolo dell'ente. Oltre alle leggi nazionali ormai risalenti, negli ultimi decenni la Comunità Europea prima e l'Unione Europea dopo, sono intervenute introducendo, in ambito comunitario, normative di settore specifiche per le società che svolgono servizi di classificazione delle navi. Un ulteriore elemento imprescindibile è costituito dalle pronunce giurisprudenziali: anch'esse hanno difatti contribuito a modellare, senza tuttavia creare maggior certezza, il ruolo svolto dall'ente RINA.

A pochi anni di distanza dall'entrata in vigore del codice, l'ordinamento italiano vide già una prima riforma in materia, con il d.

²⁷ Precisamente l'art. 14, c. 6, del citato d.lgs. del 25 luglio 1997, in G.U. 31 luglio 1997, n. 177. Detto decreto legislativo ha istituito l'Ente Nazionale per l'aviazione civile (ENAC), il quale ha assunto oltre ad altre funzioni anche quelle proprie del RAI.

²⁸ Così CAMARDA G., *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in FANARA E. (a cura di), *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti*, Messina, 2002, pag. 339 e ss.

lgs. 340/1947²⁹. Di particolare interesse è soprattutto l'art. 1 del d. lgs., a norma del quale *l'esercizio della classificazione delle navi mercantili è un'attività soggetta ad autorizzazione*. Sorgono spontanee alcune perplessità interpretative nel momento in cui si analizza il disposto dell'art. 167 cod. nav., in forza del quale *“alla classificazione delle navi provvede il Registro Italiano Navale”*. Pare difatti che il legislatore del codice avesse disposto, come lo era sino al quel momento, che il Registro fosse deputato all'attività di classificazione, senza ulteriori atti pubblici autorizzatori; ed ancora, pare che sia la stessa disposizione codicistica ad essere in sé autorizzativa dell'attività a disporre l'esclusività della stessa in capo al RINA³⁰.

Del tutto simili perplessità sorgono nell'analisi del combinato disposto dell'art. 166 cod. nav. e dell'art. 3 d. lgs. 340/1947. A norma del primo, *le ispezioni per l'accertamento ed il controllo delle condizioni di navigabilità [...], nonché all'assegnazione della linea di massimo carico, provvede il registro italiano navale (...)*; l'articolo 3 d. lgs. 340/1947, dispone invece che *l'Amministrazione statale può (...) affidare agli istituti autorizzati operazioni o*

²⁹ D.Lgs. C.P.S. 22 gennaio 1947, n. 340, *Riordinamento del Registro Italiano navale*, in G.U. 23 maggio 1947, n. 116, i cui articoli 1, 2 e 3 sono tuttora in vigore in virtù dell'art. 1, D.Lgs. 1 dicembre 2009, n. 179.

³⁰ Cfr. CAMARDA G., *Fonti e strutture organizzatorie nel diritto della navigazione*, Torino, 1988, pag. 212.

funzioni attinenti all'accertamento e al controllo delle condizioni di navigabilità, all'assegnazione della linea di massimo carico (enfasi aggiunta).

L'intervento normativo del 1947, rubricato come *Riordino del Registro Italiano Navale*, sembra aver introdotto nuovamente, piuttosto che riordinare l'ente, una sorta di vaglio amministrativo, i cui elementi certi si riducono all'autorizzazione statale³¹ per le attività precedentemente menzionate.

Oltre al legislatore, quanto meno poco accurato nella stesura dei provvedimenti normativi, anche la giurisprudenza sembra avere qualche dubbio circa la qualificazione giuridica da attribuire al RINA. Nonostante siano state rare le occasioni di esprimersi in merito per i giudici supremi, le pronunce sono state di segno opposto³².

Il primo organo giudicante a statuire espressamente ed esplicitamente sulla natura giuridica del RINA fu il Consiglio di Stato, con la sentenza 27 gennaio 1954, dove i giudici amministrativi statuirono la natura

³¹ A ciò si aggiunga anche la circostanza che l'autorizzazione richiesta per effettuare gli accertamenti sulle navi risulta essere particolarmente complessa: l'autorizzazione avviene attraverso *decreto del Capo dello Stato previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro per la marina mercantile*.

³² Le stesse vertono su questioni differenti, tuttavia anche incidentalmente si esprimono sulla natura giuridica dell'ente.

privata dell'ente³³. Il ragionamento della Suprema Corte si basava sull'analisi puntuale delle disposizioni del già citato d.lgs. 340/1947, grazie alle quali viene dedotto il carattere privatistico dell'ente. La, non troppo sfumata, antitesi tra le norme del decreto che considerano privato l'ente rispetto alle norme del codice del 1942³⁴ viene considerata irrilevante: secondo le parole dei giudici, le disposizioni codicistiche riconoscerebbero implicitamente il monopolio del Registro per le attività elencate, tuttavia le stesse disposizioni sarebbero da *ritenersi modificate* dal decreto 340/1947³⁵.

A breve distanza, la Cassazione con la sentenza del 15 giugno 1956 ha affermato, disattendendo la precedente pronuncia del Consiglio di Stato, che il Rina *deve considerarsi ente pubblico autonomo*³⁶. Secondo la

³³ Vedi Consiglio di Stato 27 gennaio 1954, *Gattuso c. Registro italiano navale*, in *Diritto Marittimo*, 1954, pag. 587 e ss.

³⁴ Cfr citati *supra* artt. 166 e 167 cod. nav.

³⁵ Meritevoli di menzione sono le parole testuali dei giudici, secondo i quali “[...] essendosi riconosciuto che sarebbe stata auspicabile una maggiore coerenza e linearità da parte del legislatore”.

³⁶ Cassazione 15 giugno 1956, *Società La Paraggina c. Soc. Gardano & Giampieri e Registro Italiano Navale*, in *Diritto Marittimo*, 1956, pag. 123, ed anche in *Rivista di diritto della navigazione*, 1956, II, pag. 153 con nota di GAETA, *Sul regime della nave quale bene registrato e sulla responsabilità del costruttore di navi. [...] depongono per il carattere unitariamente pubblicitario del Rina*”. È appena il caso di rilevare che la questione al vaglio dei giudici di Cassazione fosse relativa alla responsabilità degli ispettori del Rina nel caso di accertamenti di navi in costruzione; tale responsabilità fu esclusa grazie proprio alla qualificazione pubblicistica dell'ente, circostanza che avrebbe permesso di imputare agli

S.C., nonostante fosse discussa la natura giuridica del Registro³⁷, il controllo statale e ministeriale previsto³⁸, ma “soprattutto il carattere pubblicistico delle attività legislativamente demandate (artt. 138, 166, 235, 236, 622) e tendenti alla tutela della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, depongano per il carattere unitariamente pubblicitario del Rina, in applicazione del criterio finalistico”. Attenta dottrina rileva come la pronuncia in parola suscitasse perplessità per essere basata su parametri poco coerenti con l’odierno quadro di diritto positivo³⁹.

Ulteriori perplessità desta una seconda pronuncia della S.C., che pare non tenere in considerazione il precedente del 1956 in argomento; v’è da rilevare per completezza che la novella del 1962 non incise in maniera significativa sul sostrato normativo: la legge 616 del 1962 aveva demandato alcune competenze direttamente al Ministero della Marina Mercantile⁴⁰. Con la sentenza 5778 del 1981, la Cassazione ha

ispettori Rina responsabilità solo nel caso di dolo o colpa grave (non dimostrate nel fattispecie).

³⁷ Espressamente: “È risaputa la discussa natura giuridica del Rina”.

³⁸ Ed ancora espressamente: “La larga partecipazione statale nell’organizzazione e nella vita del Rina (approvazione statuto e degli organi dell’ente, partecipazione di funzionari statali al consiglio di amministrazione)”.

³⁹ In questo senso, COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in *Diritto Marittimo*, 2003, pag. 3 e ss.

⁴⁰ Vedi, art. 2 l. 5 giugno 1962, n. 616, recante norme sulla Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, in G.U. 5 luglio 1962, n. 168. Le competenze demandate (art. 2) al Ministero della Marina mercantile sono

statuito, in maniera quasi apodittica, che il registro aveva perduto i precedenti compiti di preminente interesse generale, in base al d. lgs. 340/1947, e che di conseguenza la natura dell'ente era privata⁴¹. In particolare, i giudici affermano che a differenza del Registro Aeronautico Italiano, al quale è stata attribuita legislativamente la natura di ente di diritto pubblico, il Rina aveva, invece, perso tale qualifica in base al d. lgs. 340/1947. Il richiamo al Registro Aeronautico Italiano viene utilizzato anche nella precedente pronuncia del 1956, in realtà, per giungere alla conclusione opposta: la circostanza che le attribuzioni e le mansioni all'epoca affidate al RAI fossero precedentemente svolte dal Rina permetterebbe di considerare quest'ultimo quale ente pubblico.

Il principale punto di svolta nel panorama delle riforme che hanno investito il Rina è costituito dal d. lgs. 314/1998⁴² che recepisce la direttiva 94/57/CE⁴³ (entrambi gli atti sono stati abrogati e sostituiti⁴⁴). Il

limitate al rilascio del certificato di bordo libero (capo II), ed al rilascio dei certificati di sicurezza e di idoneità, richiesti in casi limitati.

⁴¹ Cassazione Sezioni Unite, 03 novembre 1981, n. 5778, *Santamaria c. Registro italiano navale*, in *Giustizia civile. Massimario*, 1981, fasc. 11. È opportuno specificare che la Cassazione ha statuito circa la natura giuridica dell'ente al fine di definire la giurisdizione, ordinaria o amministrativa, dei contenziosi sorti dai rapporti di lavoro dipendenti.

⁴² D.Lgs. 3 agosto 1998, n. 314, in G.U. 29 agosto 1998, n. 201.

⁴³ Direttiva del 94/57/CE del Consiglio del 22 novembre 1994 relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e

legislatore comunitario ha emanato la citata direttiva con l'intento di armonizzare la normativa relativa agli enti che effettuano ispezioni e visite di controllo sulle navi, introducendo nel settore il principio di libera prestazioni di servizi. Sebbene l'argomento venga affrontato *infra*⁴⁵, occorre al momento segnalare che la normativa europea, oltre ad essere stata rinnovata recentemente, definisce gli "organismi" solo le società di classificazione od altro ente privato⁴⁶, eliminando pertanto ogni dubbio circa la qualificazione giuridica del Rina⁴⁷.

Nonostante nel 2011 il legislatore nazionale abbia attuato la recente Direttiva 2009/15/CE, azzerando di fatto le ipotesi di affidamento diretto⁴⁸, le considerazioni appena svolte circa la natura giuridica del

le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, in G.U.C.E. del 12 dicembre 1994, l. 319, come modificata dalle successive direttive, cfr *infra* paragrafo 4.

⁴⁴ Il D. lgs. 341/1998 è stato abrogato dall'art. 13 c. 1 del d. lgs. 11 luglio 2001, n. 104, in G.U. 11 luglio 2011, n. 159, recante le disposizioni attuative della direttiva 2009/15/CE, in G.U.C.E. 25 maggio 2009, l. 131, che all'art. 14 abroga la citata direttiva del 1994. In argomento vedi *infra*, paragrafo 4.

⁴⁵ Vedi paragrafo 4 del presente capitolo.

⁴⁶ Espressamente art. 2, lett. e.

⁴⁷ Nonostante le direttive abbiano la funzione di indirizzo rispetto alle normative degli Stati Membri, appare chiaro che il Registro nazionale non possa in alcun modo essere un ente pubblico o, *rectius*, non possa svolgere le attività di classificazione e certificazione elencate nella direttiva in qualità di ente pubblico. Da notare difatti l'art. 13 del d. lgs. attuativo della direttiva, dove il legislatore nazionale esplicitamente definisce il Rina come "ente privato già autorizzato".

⁴⁸ L'art. 14 del d.lgs. 104/2011 dispone che l'art. 3 del d.lgs. 340/1957, in forza del quale l'amministrazione può affidare le ispezioni direttamente al Rina,

Registro, nel perdurare di alcune disposizioni ambigue, consentono di riflettere sulle attività svolte dall'istituto italiano, del tutto simili a quelle svolte da altri istituti di classificazione, ed in particolare consentono di rilevare la commistione di interessi privati e pubblici insiti nelle certificazioni marittime. Le tesi che sostenevano la pubblicità dell'ente consideravano quale *discrimen*, tra i tanti elementi, le finalità di carattere generale perseguite dal Rina⁴⁹. Tale circostanza è da tenere in debita considerazione nel prosieguo del presente elaborato.

1.4 Lo sviluppo dei registri di classificazione.

non si applica alle navi battenti bandiera italiana che devono rispettare i requisiti posti dalla Conv. SOLAS, LL, MARLPOL, pertanto alla maggior parte del naviglio rilevante.

⁴⁹ Significative, per quanto datate, sono le già citate parole dei giudici di cassazione nella sentenza 15 giugno 1956: *“ma soprattutto il carattere pubblicistico delle attività legislativamente demandate”*. Si segnala altresì come parte di dottrina straniera abbia addirittura considerato che la totalità delle attività delle società di classificazione sia volta alla tutela di interessi pubblici, quali la salvaguardia della vita e della sicurezza in mare; vedi KARAMAN T.A., *Comparative study on the liability of classification societies to third party purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US law*, in *Journal of maritime law & commerce*, 2011, 42, 1, pag. 125. Sull'ente pubblico e sui criteri distintivi, CERULLI IRELLI V., *Ente pubblico: problemi di identificazione e disciplina applicabile*, in CERULLI IRELLI V. – MORBIDELLI G. (a cura di), *Ente pubblico ed enti pubblici*, Torino, 1994, pag. 87, dove l'Autore oltre ad evidenziare l'assenza di criteri discriminatori tra enti pubblici ed enti privati (*si può dire che non esistono parametri predeterminati*), segnala come i parametri siano stati enucleati dalla giurisprudenza, la quale ha identificato nelle attività, attribuite all'ente e che sono tipiche dello Stato, uno dei principali criteri distintivi degli enti pubblici.

Le società di classificazione sono sorte, come si è avuto modo di vedere, su impulso di interessi privati; tuttavia il ruolo ricoperto attualmente dalle stesse all'interno della comunità internazionale e nel commercio mondiale non sarebbe divenuto imprescindibile se le attività svolte non si fossero limitate alla sfera endoprivatistica. Difatti, in origine il concetto di classificazione ed il relativo certificato risultano essere attività rivolte esclusivamente per soddisfare un interesse privato, propriamente quello degli armatori. Grazie ai certificati di classe, gli armatori si assicurano la spendibilità commerciale delle proprie navi⁵⁰.

Lo sviluppo di queste attività prettamente privatistiche è stato il volano per l'ampliamento dei servizi che ora vengono offerti anche alle amministrazioni statali.

La circostanza, evidenziata *supra*, che le società di classificazione acquisirono, a causa anche di dinamiche evolutive extra-giuridiche, un ruolo primario nello sviluppo delle regole tecniche in base alle quali valutare la bontà delle navi e di conseguenza la loro affidabilità in termini di sicurezza ha comportato una rapida affermazione della loro competenza e della loro imparzialità. Gli istituti di classifica erano

⁵⁰ Vedi MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 22, 1997, pag. 75. Emblematiche le parole dell'Autore: "Classification societies provide a vital function with respect to the insurability and the marketability of a vessel".

divenuti detentori di una spiccata competenza tecnica, di cui, però, erano prive le amministrazioni pubbliche⁵¹.

Probabilmente sono queste caratteristiche che indussero già in tempi remoti alcune amministrazioni statali ad affidare determinati compiti a soggetti privati quali i registri di classificazione. Difatti, sul finire del XIX secolo, la *UK Board of Trade* autorizzò sia il *Lloyd's Register of Shipping* che il *Bureau Veritas* ad assegnare il bordo libero delle navi inglesi⁵².

L'affidamento tramite autorizzazione di alcuni compiti, giustamente di natura tecnica, direttamente da parte delle amministrazioni statali potrebbe essere considerato come un atto unilaterale da parte dello Stato affidante nei confronti della società affidataria, frutto, quindi, di una libera scelta da parte dell'amministrazione. Già siffatta prassi permetterebbe di considerare diversamente il ruolo e le attività delle società di classificazione: a parere dello scrivente, il tassello che consolida l'affermazione dell'autorevolezza raggiunta a livello internazionale dai registri di classificazione risiede nelle prime

⁵¹ Vedi BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, cit., pag. 370.

⁵² Vedi FINK L., *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, Wilmington, 2011, pag. 74, il quale riferisce della autorizzazione del Board of Trade in data 1890; ma anche *Lloyd's Register: From Coffee House to Post-Modernist building*, London, 2014, pag. 5.

convenzioni internazionali che permisero agli Stati contraenti di delegare determinate attività ad enti terzi. La convenzione SOLAS del 1914 del 1929, nonché la convenzione Loadline del 1930⁵³ furono i primi strumenti legislativi internazionali all'interno dei quali si prevede la possibilità di delegazione verso soggetti che non fossero le amministrazioni stesse. Questa facoltà, adottata nelle citate convenzioni internazionali, è sintomatica della considerazione che la comunità internazionale dell'epoca già riponeva negli enti di classificazione. Gli esempi poc'anzi menzionati costituiscono i primi casi di *certificazioni statutarie*.

Le successive convenzioni internazionali non abbandonano la previsione di disposizioni dove per determinate attività, soprattutto di accertamento e di ispezione, gli Stati contraenti possano delegare organismi riconosciuti⁵⁴ per l'espletamento di detti compiti. È

⁵³ Trattasi dei testi convenzionali precedenti rispetto alle attuali convenzioni che disciplinano la medesima materia. SOLAS, ovvero la convenzione internazionale redatta in sede IMO per la salvaguardia della vita umana in mare, adottata il 1 novembre 1974 ed entrata in vigore il 25 maggio 1980; Loadline Convention, ovvero la convenzione per l'assegnazione del bordo libero, adottata il 5 aprile 1966 ed entrata in vigore il 21 luglio 1968.

⁵⁴ Sul concetto di organismi riconosciuti, vedi CILIBERTI G., *Il ruolo delle società di classificazione*, in ZANELLI A. (a cura di), *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione: atti del Convegno, Castello di Santa Severina, 14-15 giugno 2002*, Catanzaro, 2004, pag. 115 e ss., ma anche HAPPÉ, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, London, 2013, pag. 43, ed ancora TUO C., *Spunti per una riflessione sugli effetti del*

opportuno sottolineare come le convenzioni internazionali in parola⁵⁵ sono volte tutte alla tutela di interessi generali, della comunità internazionale in relazione alle attività svolte in ambito marittimo. La tutela dalla sicurezza marittima, della vita in mare e dell'ambiente marino sono i principali beni a tutela dei quali le normative internazionali impongono oneri e doveri agli Stati contraenti⁵⁶.

principio del mutuo riconoscimento applicato ai certificati delle società di classifica, in Scritti in onore di Francesco Berlingieri, numero speciale della rivista Diritto Marittimo, II, 2010, pag. 1097.

⁵⁵ Oltre alla convenzione UNCLOS del 1982, si menzionano le altre convenzioni quali SOLAS, Loadline, COLREG, STCW, OIL, Salvage, MARPOL, codice IBC e codice IGC. Si rimanda al paragrafo 3 del presente capitolo, al cap. IV ed anche a INGRATOCI C., *Sicurezza e certificazione navale: considerazioni in tema di responsabilità degli organismi riconosciuti*, in LA TORRE U., MELANIA SIA A.L. (a cura di), *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Catanzaro, 2011, pag. 115 e ss. In riferimento alla delegazione dei contenuti delle certificazioni, oltre che delle attività certificatorie, vedi CILIBERTI G., *Il ruolo delle società di classificazione*, cit.; in particolare sull'importanza della *classe* nella SOLAS, LEMLEY N.W., *The importance of industry consensus to timely and effective implementation of the international convention for Standards for Training Certification and Watchkeeping for seafarers*, in NORDQUIST M. H., MOORE J. N., *Current Maritime issues and the international maritime organization*, The Hague, 1999, pag. 86: "Explicitly including "class" as a SOLAS requirement enables flag State and port States to also enforce the detailed industry standard embodied in the class rules".

⁵⁶ Sul fondamentale ruolo svolto dalle società di classificazione nella tutela della sicurezza marittima, intesa in senso ampio (sicurezza della navigazione, per l'uomo, per le navi, sicurezza dei traffici, sicurezza ambientale), SIMONE P., *Contenuti e natura giuridica dei Memorandum of understanding sul port state control*, in TRANQUILLI LEALI R., ROSAFIO E. (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, pag. 267 e ss; si richiama altresì VIGLIETTA P., *Sicurezza della navigazione, controllo delle navi e apparato amministrativo*, in *Diritto dei Trasporti*, 2006, pag. 195 circa le difficoltà attuative della normativa sovranazionale in tema di sicurezza della navigazione.

La rilevanza delle certificazioni statutarie e del ruolo svolto dalle società di classificazione, sia nell'espletare le funzioni delegate dagli Stati contraenti, sia nel promuovere le stesse finalità la cui tutela è prevista dalle convenzioni, viene testimoniata dalla partecipazione dell'IACS⁵⁷, ovvero l'associazione di categoria, quale organo consultivo presso l'IMO⁵⁸ a partire dal 1969, ovvero l'anno successivo la sua istituzione.

Dunque l'attività delle certificazioni statutarie costituisce ormai un elemento imprescindibile nell'analisi delle società di classificazione. Sul punto è necessaria una breve puntualizzazione che evidenzia la commistione delle attività svolte propriamente per gli armatori rispetto a quelle delegate dagli Stati: non mancano, difatti, i rilievi per i quali, le attività di ispezione direttamente commissionate o delegate, sebbene abbiano due origini differenti, siano volte al medesimo obiettivo: la tutela della sicurezza marittima⁵⁹.

⁵⁷ Vedi *infra*, par. 1.4.1.

⁵⁸ Cfr. SMITH J.J., *On a flood tide: Classification societies and Canada's marine industry in 2020*, in *Martin's Marine Engineering Page*, 2011, visibile al seguente collegamento internet (ultimo accesso luglio 2014) http://www.dieselduck.ca/library/index.html#.UzFXQ_l5MUf ed anche FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, in *Diritto Marittimo*, 2006, pag. 341.

⁵⁹ Così BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, cit., pag. 382.

In questo frangente è opportuno altresì almeno menzionare una ulteriore linea evolutiva delle attività e dei contraenti degli enti di classifica: viene segnalato come anche i cantieri navali stiano sempre più di frequente sfruttando le competenze delle società di classificazione. Difatti, non vengono richieste solamente quelle attività di certificazione in senso stretto necessarie e legislativamente prescritte in determinati testi normativi; l'attività di consulenza tecnica risulta essere una componente aggiuntiva ma non per questo minoritaria che i cantieri richiedono alle società di classificazione⁶⁰.

1.4.1 IACS.

Le principali società di classificazione si sono riunite nel 1968 nell'associazione di categoria (*International Association of Classification Societies*) che conta attualmente dodici registri⁶¹.

Come accennato in precedenza, le società di classificazione redigono proprie normative e regolamentazioni per la costruzione e la manutenzione delle navi, nonché per la formazione dei periti e per la

⁶⁰ Cfr. TAN A. K., *Vessel-Source Marine Pollution, The law and Politics of International Regulation*, Cambridge, 2006, pag. 360 e ss; sul punto si rimanda ad *infra*, paragrafo 3.

⁶¹ Enti associati (luglio 2014): American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, China Classification Societies, Croatian Register of Shipping, DNV-GL, Indian Register of Shipping, Korean Register of Shipping, Lloyd's Register, Nippon Kaiji Kyokai (nota come ClassNK), Polish Register of Shipping, Rina, Russian Maritime Register of Shipping.

conduzione delle ispezioni. Lo scopo dell'associazione IACS è promuovere la standardizzazione delle regolamentazioni e lo scambio di know-how. Gli enti associati sono obbligati ad uniformarsi alle procedure e regolamentazioni emesse dall'IACS entro un determinato periodo di tempo decorrente dalla loro emanazione; trattasi delle *Unified Interpretations, Unified Requirements, Recommendations and Procedural Requirements*, che costituiscono una sorta di codice per i registri di classe. Oltre alla redazione di dette regole comuni, uno dei compiti principali dell'IACS è costituito dall'istituzione di comitati permanenti o ad hoc⁶². Tali attività rivestono un carattere particolare in quanto alcuni dei predetti comitati svolgono, come menzionato, funzioni consultive presso IMO⁶³; a tal proposito l'associazione, oltre a svolgere funzioni consultive, rappresenta anche un impulso per le organizzazioni internazionali a tutela della sicurezza marittima (in senso ampio), come dimostrano alcune regolamentazioni emanate

⁶² Tra gli altri si ricordano i seguenti comitati permanenti: Bulk chemical, Containers, Drilling Units, Electricity, Engines, Fire protection, Gas tankers, Inland waterways, Marine pollution.

⁶³ International Maritime Organisation, fondata nel 1948, col diverso acronimo di IMCO, *Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation*, è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite relativamente alle regolamentazioni in ambito marittimo, riconosciuta tale *ex art. 57* Carta delle Nazioni Unite.

dall'IACS e adottate successivamente, solo dopo un lungo iter, dall'IMO⁶⁴.

Ulteriore testimonianza, fondamentale, del lavoro svolto dall'IACS è costituita dall'emissione del TOCA, ovvero il *Transfer of Class Agreement*. Per contrastare gli effetti del fenomeno del *class-hopping*, l'associazione emanò nel 1995 il testo dell'accordo regolamentare per il trasferimento delle "classe" da parte dell'armatore verso un'altra società di classificazione⁶⁵. Grazie all'accordo sviluppato dall'IACS, le società associate riconoscono la validità dei certificati emessi dalle precedenti e queste ultime sono obbligate a rilasciare informazioni circa la programmazione delle visite sulla nave che è oggetto di trasferimento del registro: tale tecnica di autoregolamentazione ha

⁶⁴ Vedi VORBACH J.E., *The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping*, in *Ocean Development & International Law*, 32, 2001, pagg. 32 e ss, ed anche LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, Hamburg, 2007, pag. 21.

⁶⁵ Il fenomeno del class-hopping nella sua accezione negativa consiste nel cambio (o nella richiesta) repentino di società di classificazione da parte dell'armatore: tale escamotage ha comportato, in assenza del TOCA, a prassi non del tutto regolari da parte delle società di classificazione. Da un parte, difatti, la società di classificazione che si vedeva revocare il mandato per le ispezioni è portata a mettere in atto ogni tipo di azione affinché l'armatore non sciolga il contratto; dall'altro lato, la società di classificazione che cerca di contratte con l'armatore può essere che sia disposta ad accettare condizioni che poi non garantiscano la regolarità e l'efficienza dei servizi di ispezione. Sul punto vedi, TAN A. K., *Vessel-Source Marine Pollution, The law and Politics of International Regulation*, cit., pag. 380, ed anche CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, ANTONINI A. (coordinato da), Milano, 2010, III, pag. 413 e ss.

cercato di impedire pratiche concorrenziali scorrette, garantendo al tempo stesso maggiore sicurezza e rafforzando la reputazione degli enti associati⁶⁶.

Meritevole di accenno risulta essere anche il preambolo dello Statuto IACS in forza del quale, l'associazione ricorda, tra l'altro, che gli enti associati non sono garanti della navigabilità delle navi oggetto di ispezione⁶⁷: la clausola nonostante sia contenuta nel preambolo, riveste importanza quale argomento difensivo maggiormente utilizzato nelle tesi difensive delle società di classificazione chiamate in giudizio⁶⁸.

Oltre alle attività istituzionali e di raccordo tra gli associati, il ruolo dell'associazione assume particolare rilievo in virtù della sua reputazione e delle società di classificazione che rappresenta. In più occasioni la circostanza che la società di classificazione chiamata in giudizio appartenesse all'IACS ha portato l'organo giudicante ad

⁶⁶ Vedi PRAYER H., *Insurer and Class and Marine Accidents*, in NORDQUIST-MOORE (ed. by) *Current Marine Environmental Issues and the International Tribunal for the Law of the Sea*, The Hague, 2001, pag. 291 e ss ma anche FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, cit., pag. 341.

⁶⁷ Così ex art. 1.2 del IACS Charter, reperibile sul sito www.iacs.org.uk, "Classification Societies are not guarantors of safety of life or property at sea or the seaworthiness"; nello stesso senso quanto riportato nel documento IACS, *Class societies, key role*, giugno 2011, reperibile sul sito dell'associazione: class certificate "is an attestation only that the vessel is in compliance with the Rules that have been developed and published by the society issuing it".

⁶⁸ Sul punto si rimanda al capitolo II, dove verranno analizzati i profili di responsabilità.

esprimersi sul grado di affidabilità dei certificati emessi dalla società convenuta ed in particolare sull'affidamento che i soggetti terzi possano riporre sui certificati. Nel caso *Otto Candies*⁶⁹, i giudici americani hanno dedotto che l'appartenenza della società di classificazione convenuta all'IACS fosse idonea perché il terzo potesse *ragionevolmente* considerare i certificati emessi affidabili⁷⁰. Sebbene la corte americana non abbia propriamente argomentato quali fossero gli elementi in base ai quali l'appartenenza all'associazione sarebbe da considerare idonea per poter fare affidamento sui certificati emessi da un ente associato, è sufficiente analizzare i requisiti associativi richiesti dallo Statuto IACS: definiti genericamente all'art. 3.1 dello Statuto IACS, gli stessi sono meglio precisati dal *Membership Criteria*, alla luce del quale si evince che la società di classificazione richiedente deve rispettare tutti requisiti caratterizzati da elevati standard di competenza, qualità ed affidabilità (per citarne alcuni: capacità di redazione di norme tecniche per tutte le fasi della vita di una nave – dalla progettazione alle ispezioni

⁶⁹ Vedi, COCHRAN C. P., *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates Issued by Vessel Classification Societies*, comment a *Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokau Corp.*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 28, 2004, pag. 613.

⁷⁰ Secondo le parole dei giudici di appello del caso citato, "*NKK is a member of the International Association of Classification Societies ("IACS") which prescribes certain minimum standards for classification societies. Only eleven of the world's fifty classification societies qualify for membership in IACS*": tali circostanze permettono di considerare l'affidamento ragionevole.

periodiche – , essere una organizzazione riconosciuta da uno Stato di bandiera, capillarità del servizio al livello mondiale, elevato tonnellaggio già classificato, presenza di una divisione di *Ricerca e Sviluppo*, possibilità di contribuire direttamente alle attività dell'associazione, essere completamente privi di conflitti di interesse con attori marittimi, il richiedente deve essere in possesso di tutti i requisiti da almeno tre anni)⁷¹.

I criteri definiti dall'IACS sono talmente stringenti che sono stati anche criticati dall'*Hellenic Register of Shipping*, il quale ha definito l'associazione un "*club chiuso*"⁷². La critica deve, naturalmente, essere letta ed interpretata in funzione del soggetto: ad HRS è stato negato, per mancanza di requisiti, l'accesso all'IACS.

Un ulteriore aspetto, che probabilmente è conseguenza dell'applicazione di siffatti requisiti, di carattere ultra-giuridico risiede

⁷¹ Si segnala altresì che i requisiti IACS, la loro rigidità ed la mancanza di possibilità di appello (in seguito sanata), quali elementi che avrebbero potuto nuocere alla concorrenza nel settore di classificazione e certificazione navale, almeno in ambito europeo, sono stati oggetto di scrutinio da parte della Commissione Europea, caso decisione della Commissione Europea del 14 ottobre 2009, caso COMP/39416 – *Ship classification*.

⁷² Vedi *Fairplay. The international shipping weekly*, 13 November 2003, pag. 8. A dimostrazione degli elevati standard richiesti, si sottolinea come, nonostante i requisiti richiesti dalla normativa europea siano stringenti per divenire *organizzazione riconosciuta* e svolgere attività ispettive per conto degli Stati, l'ente Greco rispettava i criteri dettati dall'Unione Europea, ma non quelli richiesti dall'IACS.

nel totale del tonnellaggio mondiale rappresentato dall'IACS: gli enti associati, difatti, ispezionano e classificano circa il 95% del naviglio mondiale⁷³.

2. Le attività privatistiche.

2.1 L'esigenza della *classe*.

L'attività storicamente più importante svolta dalle società di classificazione si rivolge agli armatori. Come analizzato *supra*, i registri offrivano i servizi di "*rating*" in un primo tempo agli assicuratori e, successivamente, direttamente ai proprietari di navi ed armatori. L'esigenza di questi ultimi di avere il proprio naviglio *classificato* può essere scissa in vari elementi, i quali derivano non tanto da norme internazionali o nazionali che impongono la classificazione della nave per operare legittimamente; piuttosto derivano da clausole contrattuali di tipo privatistico.

In primo luogo, l'assicurabilità della nave è soggetta alla condizione che la stessa sia *in classe*. Per meglio comprendere questa condizione è opportuno menzionare i due principali metodi a disposizione degli

⁷³ Cfr. TAN A. K., *Vessel-Source Marine Pollution, The law and Politics of International Regulation*, cit., pag. 43, ed anche PRAYER H., *Insurer and Class and Marine Accidents*, cit., pag. 296.

armatori per contrarre una polizza assicurativa⁷⁴. Da un lato, gli assicuratori indipendenti (cd. *underwriters*) che costituendosi in società dividono il rischio; dall'altro, i *Protection & Indemnity Clubs* (P&I Clubs), ovvero gli stessi armatori che decidono di associarsi per proteggersi mutualmente da ingenti perdite finanziarie.

Le assicurazioni contratte con gli *underwriters* vengono definite assicurazioni corpi poiché rispondono dei danni dello scafo, mentre le coperture dei P&I Clubs rispondono per le eventuali responsabilità nei confronti di caricatori, passeggeri, equipaggio o altri soggetti terzi.

Sia le polizze contratte con gli *underwriters*, che quelle dei P&I clubs richiedono che le navi per le quali vengono stipulate siano state classificate; ed inoltre uno dei principali formulari utilizzati nella prassi (*Institute Classification Clause*) richiede che la classificazione avvenga ad opera di un ente associato IACS e che la classe venga mantenuta per tutta la durata del contratto assicurativo⁷⁵. La clausola delimita

⁷⁴ Sull'argomento si rimanda a ROSE F. D., *Marine insurance: law and practice*, London, 2004, pagg. 35 e ss.

⁷⁵ Vedi HUDSON N. G. – MADGE T., *Marine insurance clauses*, London-Singapore, 2005, pag. 145. Nello specifico, la *Institute Classification Clause* (ultima versione 01/01/2001 – CL 354/2001) prevede che: “*This insurance and the marine transit rates as agreed in the policy or open cover apply only to cargoes and/or interests carried by mechanically self-propelled vessels of steel construction classed with a Classification Society which is: 1.1 a Member or Associate Member of the International Association of Classification Societies (IACS), or 1.2 a National Flag Society as defined in Clause 4 below, but only where the vessel is engaged*

l'oggetto del contratto, cioè del rischio e della sua estensione: pertanto qualora i requisiti dettati non vengano rispettati, le compagnie assicuratrici non sono vincolate a rispondere dei danni sorti⁷⁶. Il valore del certificato di classe non si riduce alla mera attestazione di una sorta di *classe di rischio*: anche le raccomandazioni e le prescrizioni della società di classificazione assumono rilevanza ai fini assicurativi, in quanto le coperture sono condizionate al rispetto da parte dell'armatore delle prescrizioni del registro emittente⁷⁷.

exclusively in the coastal trading of that nation (including trading on an inter-island route within an archipelago of which that nation forms part)." Vedi altresì PIOMBINO E., *Obblighi di classificazione e navigabilità nelle nuove "Institute Time Clauses Hulls" (1.11.1995)*, in *Diritto Marittimo*, 1998, pag. 244 dove l'autore definisce l'inserimento della «*classification clause*» una novità parziale in quanto tale clausola era già in uso nel decennio precedente.

⁷⁶ Sul punto, sebbene la pronuncia si riferisca ad un contratto di trasporto con assicurazione all'interno del quale era inserita la clausola in oggetto, vedi, TELLARINI G., *Brevi osservazioni sull'Institute Classification Clause*, in *Diritto Marittimo*, 2013, pag. 632, nota a Corte di Appello di Milano, 20 gennaio 2011, nave *Medtrader*, *Tubisteel srl c. Assicurazioni generali spa ed altri*.

⁷⁷ Cfr. la pronuncia di primo grado (del caso citato nella nota precedente) Trib. Milano 17 maggio 2005, in *Diritto Marittimo*, 2007, pag. 1219, con nota di RONCO F., *Alcune osservazioni sulla nozione di warranty e sulla Classification Clause* dove vengono richiamate le *Institute Time Clause - Hulls 1/11/95*, art. 4 "It is the duty of the Assured, Owners and Managers at inception and throughout the insurance to ensure that: 4.1.1 The Vessel is classed with an agreed Classification Society and her class within that Society is maintained. 4.1.2 Any recommendations, requirements or restrictions imposed by the Classification Society relating to the Vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition are complied with by the dates required by that Society. 4.2 A breach of Clause 4.1, unless Underwriters agree to the contrary in writing, discharges Underwriters from liability under the insurance from the date of breach. This is so unless the Vessel is at sea at the date of breach in which case Underwriters are discharged from liability upon

La *Classification Clause* inserita nei contratti assicurativi utilizzati nella prassi mette in luce il fondamentale ruolo dei certificati di classe ed anche delle raccomandazioni che i registri annotano a margine degli stessi: le compagnie assicuratrici ripongono, in tal modo, piena fiducia nelle statuizioni delle società di classificazione⁷⁸.

In secondo luogo, il bisogno armatoriale di avere le proprie navi classificate risponde all'esigenza della loro commerciabilità, ovvero della possibilità di compravendita tra armatori. Al fine di concludere un contratto di acquisto di nave, il compratore desidera avere contezza delle condizioni del bene che sta comprando. Tale esigenza può essere

arrival at her next port.". Attualmente la versione del 1995 è stata sostituita dalla più recente Institute Time Clause – Hull del 01/11/2003, dove vengono riprese senza variazioni sostanziali le stesse clausole (art. 13 – *Classification and ISM*); sulla nuova edizione vedi SICCARDI F., *La colpa dell'assicurato e dei preposti nell'assicurazione marittima*, in *Diritto dei Trasporti*, 2010, pag. 302.

⁷⁸ Da un lato, la stessa *Classification Clause*, contenuta nell'*Institute Time Clause – Hulls*, prevede che l'assicuratore possa richiedere informazioni alla società di classificazione: "*The Assured will consent to Underwriters approaching the Classification Society for information and documents*" (art. 4.4 dell'edizione 1995 – assente nell'edizione del 2003, ma presente in un altro formulario il *French Hull 01/01/2002*, art. 8.3); dall'altro gli stessi istituti di classificazione inseriscono nelle condizioni contrattuali sottoscritte dall'armatore che alcune informazioni relative alla nave oggetto di classificazione possano essere trasferite agli *underwriters* ed ai P&I Clubs: art. 3.5, parte I, cap I, sez I, "*ABS will release certain information to the vessel's hull underwriters and P&I clubs for underwriting purposes. Such information includes text of overdue conditions of classification, survey due dates, and certificate expiration dates. The Owners will be advised of any request and/or release of information. In the case of overdue conditions of classification, the Owners will be given the opportunity to verify the accuracy of the information prior to its release*".

soddisfatta tramite un'ispezione effettuata direttamente dal compratore oppure attraverso l'esame dei certificati di classe. La facoltà di ispezionare la nave oggetto di acquisto è prevista nel formulario largamente utilizzato nella prassi, ovvero il *Norwegian Sales Form*⁷⁹. Tuttavia le possibilità di condurre un'ispezione della nave si riducono all'atto pratico a causa dell'ingente necessità di tempo e risorse economiche; pertanto lo stesso formulario prevede che il venditore su richiesta dell'acquirente esibisca il certificato di classe completo di eventuali annotazioni o raccomandazioni. Secondo il predetto formulario le facoltà sono alternative tra di loro⁸⁰.

L'equiparazione dell'ispezione della nave da parte dei compratori rispetto all'esame delle statuizioni del registro di classe dimostra il valore dei certificati di classe nelle prassi: qualora, infatti, non sia

⁷⁹ In merito ai contratti di compravendita di navi ed ai relativi formulari in uso, vedi, GOLDREIN I. – TURNER P., *Ship sale and purchase*, London, IV edition, 2003, pagg. 120 e ss.

⁸⁰ Vedi NSF (Norwegian Sales Form ed. 2012) art. 4: “A. *The buyers have inspected the and accepted the Vessel's classification records. The Buyers have also inspected the Vessel [...] and have accepted the Vessel following this inspection and the sale is outright and definitive, subject only to the terms and conditions of this Agreement. B. The Buyers shall have the right to inspect the Vessel's classification records and declare whether same are accepted or not. [...] 4A and 4B are alternatives [...]. In absence of deletions, alternative 4A shall apply.*”

possibile l'ispezione fisica⁸¹, l'armatore-venditore privo di certificato di classe si troverebbe nell'impossibilità di procedere alla vendita.

Inoltre, la funzione della società di classificazione tramite i suoi attestati sembra essere preconditione affinché il contratto possa concludersi in via definitiva: il venditore è obbligato a produrre un *Confirmation of Class Certificate* entro e non oltre i tre giorni lavorativi precedenti alla data prevista di consegna. Tale certificato viene emesso dalla società di classificazione che, per motivi di costi e tempo, non procede ad un'ulteriore visita o ispezione della nave, ma in assenza di notifiche da parte del venditore, circa eventi che abbiano condizionato la classe, conferma che la classe è rimasta invariata e priva di raccomandazioni⁸².

In terzo luogo, gli armatori necessitano di disporre di navi classificate per poterle sfruttare commercialmente, ovvero per utilizzarle quale strumento di profitto tramite il noleggio delle stesse. Tale necessità

⁸¹ L'ispezione accurata della nave tramite subacquei è a spese dell'acquirente, come esplicitamente recita l'art. 6.a (I): "*The Buyers shall have the option at their cost and expense to arrange for an underwater inspection by diver approved by Classification Society prior to the delivery of the Vessel. [...]*".

⁸² Vedi art. 8.a (V): "*Declaration of class or (depending on the classification society) a Class Maintenance Certificate issued within three Banking days prior to delivery confirming that the Vessel is in Class and free of condition/recommendation.*" Sull'onere del venditore di notificare eventuali accadimenti che possano aver inficiato la Classe, cfr. LOFFREDA G., *Sull'interpretazione della clausola 11, secondo periodo del secondo paragrafo, del Saleform, edizione 1983*, nota a House of Lords 9 febbraio 1995, *Niobe Maritime Corporation c. Tradax Ocean Transportation S.A.*, nave *Niobe*, in *Diritto dei Trasporti*, 1997, pag. 201 e ss.

deriva prettamente dalla prassi: sono numerosi gli esempi di formulari di *charter-parties* dove è inserita la clausola condizionale che obbliga il noleggiante a fornire la nave classificata o a permettere la consultazione, da parte dell'acquirente, del Registro all'interno del quale sono contenuti i certificati⁸³.

2.2 La classificazione tra prassi e caratteristiche generali.

A fronte delle ora menzionate esigenze, gli armatori (ed anche i cantieri navali) concludono un contratto di classificazione, che prevede due fasi giuridicamente distinte, una iniziale ed una successiva. Entrambe le fasi si basano sulle regole tecniche della società di classificazione.

La prima fase è volta all'emissione del certificato di classe ed all'inserimento della nave nel registro (inteso in questo caso nel senso fisico): è possibile identificare due ipotesi che portano a detto risultato.

Una prima ipotesi ricorre allorché la nave da classificare è di nuova costruzione: in questo caso, il contratto viene concluso dal cantiere navale con una società di classificazione. Quest'ultima, previa richiesta

⁸³ Si citano qui solo alcuni dei formulari dove viene richiesta la nave "in Class": vedi Shellvoy 1987, part I, § a, 1; NYPE 93, nella sezione *Description of Vessel*; Shelltime 4, art. 1, lett a; Barecon 89, box 10 e clausola 9, lett a; Intercoa 80, lett E; vedi inoltre, GORTON L – IHRE R. – HILLENUS P. – SANDEVÄRN A., *Shipbroking and Chartering Practice*, London, 2009, pag. 51 e 104 ss, secondo i quali *vessels which are not approved face difficulties in findings employment in trades where those charterers predominate*; vedi anche WILLIAMS H., *Chartering Documents*, London, 1996, pag. 174.

da parte del cantiere, consulta le principali informazioni di progettazione e di costruzione e verifica che le stesse corrispondano alle linee guida previste dalle regole tecniche; in caso positivo produce un'offerta al cantiere richiedente. Se tale offerta viene accettata, l'ente di classificazione analizza il dettaglio del progetto, che viene fornito dal cantiere, e procede alla ispezione (in varie fasi) della nave ancora in costruzione. Al termine, viene emesso un certificato provvisorio (successivamente sostituito dal definitivo), naturalmente nel caso in cui l'analisi del progetto e l'ispezione diano prova che le caratteristiche della nave corrispondono a quelle richieste dalle norme tecniche emesse dal registro.

Una seconda ipotesi, alternativa alla prima, ricorre nel caso di navi già costruite. L'armatore richiede la classificazione di una sua nave che eventualmente sia stata già ispezionata da altro ente oppure sia sempre stata priva di certificati di classe, fornendo anche in questo caso il progetti della nave. Se il tipo di nave è stato già analizzato in precedenza dalla società di classificazione, essa procede all'ispezione verificando la corrispondenza delle caratteristiche principali al progetto (e di conseguenza alle norme tecniche proprie del registro) ed emettendo il certificato di classe. Qualora invece il tipo di nave o il progetto non siano mai stati presi in considerazione, la società di

classificazione effettua un totale riesame dei progetti ed ad una ispezione approfondita⁸⁴, al termine della quale produce il certificato.

La seconda fase del contratto può essere definita il *mantenimento* della classe. In questo caso, la società di classificazione avrà sempre come contraente un armatore, il quale richiede che la propria nave venga ispezionata per mantenere la classe. Solitamente la seconda fase, del contratto di classificazione ha una durata minima di cinque anni.

Le obbligazioni contrattuali delle parti si basano fondamentalmente sulle norme tecniche proprie dell'istituto di classificazione: sottoscrivendo il contratto di classificazione, l'armatore ha poco spazio di negoziazione, stante il fatto che per ottenere il certificato e poi mantenere la nave in classe, egli è soggetto a determinati obblighi. In primo luogo, l'onere iniziale consiste nella fornitura dei piani progettuali, e successivamente nel permettere, informando per tempo la società di classificazione contraente, le ispezioni durante i cinque anni successivi all'emissione del primo certificato. Viene, difatti, prescritto direttamente dall'IACS che ogni cinque anni tutte le parti della nave devono essere state esaminate. Pertanto onde evitare un'ispezione eccessivamente lunga, sono previste quelle annuali per il controllo di

⁸⁴ Questa è tuttavia una eventualità rara ed è estremamente lunga in termini di tempo. Cfr LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 39.

determinate apparecchiature e per la verifica esterna delle condizioni dello scafo ed anche le ispezioni con decorrenza almeno biennale per il controllo di altre installazioni⁸⁵. Inoltre l'armatore è obbligato a fornire tutte le informazioni in merito a riparazioni, danni, manutenzioni abbiano interessato le caratteristiche della nave in base alle quali viene assegnata la classe.

La principale obbligazione, se non l'unica, in capo alla società di classificazione è la certificazione in senso stretto: ovvero l'emissione di un documento che attesti che le caratteristiche della nave corrispondono agli standard richiesti dalla società attestante. Tuttavia, le regole non hanno ad oggetto ogni singola struttura della nave, ma una serie di elementi che assicurano uno standard di sicurezza.

L'attività svolta dalle società di classificazione pare avere pochi parametri attraverso cui valutare se l'adempimento dell'obbligazione contrattuale è conforme alla prassi oppure è stato condotto in maniera negligente (per un esame approfondito si rimanda al paragrafo 1.2 del capitolo successivo). Sintomatico appare il documento redatto in sede

⁸⁵ Vedi pubblicazione IACS, *Unified Requirements, Survey and Certification*, paragrafo Z 3.1. Ultima revisione, Dicembre 2013.

CMI, *Principles of conduct for Classification Societies*⁸⁶, all'interno del quale si prevede che il rispetto dei principi in esso contenuti determini il sorgere di una presunzione *semplice* di comportamento diligente da parte della società di classificazione; in tal modo l'onere della prova sarebbe invertito, essendo l'armatore a dover provare la colpa, ossia il mancato rispetto delle regole di condotta⁸⁷.

Pare opportuno menzionare la tendenza sempre più costante che vede l'inserimento di una clausola esonerativa di responsabilità a favore delle società di classificazione all'interno dei contratti di classificazione. Tale clausola è stata anche oggetto di dubbi circa l'opponibilità verso terzi, ma soprattutto circa la legittimità nei confronti della controparte contrattuale, l'armatore⁸⁸.

⁸⁶ Pubblicato in *CMI Yearbook 1997*, pag. 190; vedi anche LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità delle società di classifica*, in *Diritto del commercio internazionale*, 1997, pag. 651.

⁸⁷ Così CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione*, cit, pag. 427; si rinvia alle considerazioni del paragrafo 1.2 del seguente capitolo per un'analisi critica di tale approccio.

⁸⁸ Vedi COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit, pag. 19; RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, in *Diritto Marittimo*, 2011, pag. 41. In giurisprudenza, *Sundance Cruises Corp. v American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363, 1992 AMC 2946 (S.D.N.Y. 1992), dove i giudici americani hanno ritenuto che la clausola di esonero della responsabilità all'interno del contratto tra l'armatore e ABS fosse contraria all'ordine pubblico.

L'attività privatistica di classificazione è retta principalmente dalle regole redatte dai registri: sulla base delle stesse vengono analizzate le caratteristiche della nave, e vengono altresì disposte le visite periodiche che definiscono quali elementi sono da controllare. Il contratto di classificazione è, dunque, un accordo in forza del quale, da un lato, la società si impegna a verificare e certificare la corrispondenza di dette caratteristiche ai requisiti dalla società stessa, nei tempi e modi definiti dalle regole della società; l'armatore, dall'altro lato, a oltre ad impegnarsi a pagare il compenso pattuito, soggiace a determinate obbligazioni, quali l'immediata comunicazione di ogni evento che possa deteriorare la classe ed anche la messa a disposizione della nave (presso un porto) per le ispezioni più o meno approfondite programmate durante i cinque anni di durata del contratto.

L'esito documentale del contratto di classificazione, difatti, si scinde in tre atti: le informazioni all'interno di questi atti differiscono, sebbene tutte si riferiscano allo stato corrente della classe ed alle sue annotazioni. È possibile distinguere il certificato di classe, il certificato di conferma di classe e l'iscrizione nel registro di classe. A seconda della società emittente questi atti possono fornire solo parte delle informazioni rilevanti: ad esempio il certificato di conferma di classe viene emesso su richiesta dell'armatore e, qualora questo non abbia

segnalato eventi afferenti le caratteristiche della classe, la società si limita ad emettere il documento in forza del quale certifica che le condizioni della nave sono esenti da annotazioni o restrizioni di sorta: non riporta, tuttavia, altri elementi quali l'anno di ispezione o l'ultima effettuata, né quali parti siano state visionate dagli ispettori; solo il registro riporta nel dettaglio tutte le informazioni relative alle date di ispezione, alle parti visitate, alle notazioni, alle limitazioni ed alle raccomandazioni⁸⁹. Un aspetto fondamentale risulta essere la data di emissione, a prescindere dal tipo di atto, del certificato o dell'iscrizione nel registro: uno dei parametri attraverso cui viene valutata l'attività della società di classificazione e la sua eventuale negligenza risiede nel mancato rinvenimento di difetti a breve distanza rispetto ad eventi in occasione dei quali siano sorti danni all'armatore o a soggetti terzi⁹⁰.

⁸⁹ L'accesso al registro nella maggior parte dei casi è a pagamento; cfr. offerta servizi Rina http://www.rina.org/files/03/pdf/list_of_publications.pdf. Ma vedi altresì il servizio di accesso tramite internet Class Direct, del Lloyd's Register of Shipping, al seguente link <https://www.cdlive.lr.org/>.

⁹⁰ Vedi in particolare Tribunale di Genova 24 febbraio 2010, *Argos Shipping Agency Srl c. Lloyd's Register of Shipping – Nave "Redwood"*, in *Diritto Marittimo*, 2011, pag. 230 e ss, dove il giudice genovese richiama entrambe le CTU svolte sulle condizioni della nave e sullo stato di degrado delle strutture che hanno poi portato al fermo della nave: i consulenti ravvisavano che nell'ispezione condotta quattro mesi prima del controllo di PSC, la società di classificazione avesse mancato di identificare evidenti corrosioni alle strutture principali. Cfr. *infra*, paragrafo 5.1 cap. III.

Rinviando, per un'analisi dettagliata del contratto di classificazione e per un tentativo di qualificazione di genere alle considerazioni del secondo capitolo, è opportuno menzionare, anche alla luce dei tratti generali appena descritti, le non troppo sottili critiche sollevate da parte della dottrina nei confronti di un siffatto contratto, dove non è difficile intravedere un conflitto di interessi tra le controparti contrattuali⁹¹. L'armatore soggiace alle obbligazioni senza possibilità di negoziare⁹² i termini contrattuali se non in minima parte, in quanto prestabiliti dalla società di classificazione; ma, allo stesso tempo, per assicurare la nave e

⁹¹ In questo senso, LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità delle società di classifica*, cit., pag. 655, e ARROYO I., *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare riferimento al caso Prestige)*, in *Diritto Marittimo*, 2003, pag. 1206, ed anche BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, pag. 372, ed anche BRIGNARDELLO M., *La normativa comunitaria in materia di safety nella navigazione marittima*, in TRANQUILLI LEALI R., ROSAFIO E. (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, pag. 180, ed anche, nella dottrina straniera, HONKA H., *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 1994, 19, pag. 6 e HARLING R., *The liability of classification societies to cargo owners*, in *L.M.C.L.Q.*, 1993, 1, pag. 7 e 8.

⁹² I poteri contrattuali cambiano qualora l'armatore disponga di un elevato numero di navi, motivo per il quale riesce verosimilmente a negoziare con la società di classificazione termini e condizioni differenti rispetto a quelli standard; cfr. con particolare riferimento al doppio servizio svolto dalle società di classificazione, sia privato che pubblico, LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 23, 29 e ss. Relativamente alla notorietà del conflitto di interessi all'interno del settore, FRANCE W., *Classification Societies: their liability – An American Lawyer's Point Of View In Light Of Recent Judgments*, in *The international Journal of Shipping law*, 1996, 1, pag. 67, in quale espressamente scrive "the courts acknowledge the conflict of interest" ed altresì riferisce della prassi delle imprese assicuratrici di impiegare propri periti per la valutazione delle navi assicurate.

sfruttarla commercialmente ha la necessità di un certificato di classe, del *Confirmation of Class Certificate*, della registrazione, presso un ente la cui professionalità sia riconosciuta a livello internazionale.

3. Le funzioni pubblicistiche.

L'esecuzione dei *Statutory Surveys*, volti al rilascio dei certificati statutari, costituisce attualmente una parte significativa delle attività delle società di classificazione: negli ultimi tre decenni tali attività sono state caratterizzate da un notevole incremento.

Prima di esaminare tali attività, è necessario ripercorrere alcuni passaggi fondamentali che hanno determinato le moderne dinamiche intercorrenti tra Stati di bandiera e loro amministrazioni da un lato e, dall'altro, armatori e società di classificazione. Ma, soprattutto, è necessario illustrare alcuni, e fondamentali, principi giuridici di natura pubblicistica appartenenti al diritto internazionale del mare.

Il principio di libertà dei mari ed il principio di sovranità dello Stato di bandiera sono i due cardini da cui partire, sebbene la recente tendenza normativa a livello internazionale e regionale, che si adatta alle nuove prassi, stia erodendo spazio all'effettività del principio di libertà dei

mari⁹³, la libertà teorizzata da Grozio resta di fondamentale importanza. A partire dalla Convenzione di Ginevra del 1958⁹⁴, i due principi vennero consolidati nello strumento normativo internazionale⁹⁵ per poi vedere la loro affermazione nella principale convenzione internazionale di diritto del mare: la United Nation Convention on the Law of Seas del 1982⁹⁶. I principi, per quanto invariati nella loro sostanza, hanno subito modificazioni, eccezioni e condizioni rispetto alla versione della Convenzione di Ginevra; tali cambiamenti sono stati dettati dalle nuove

⁹³ Cfr. SCOVAZZI T., *La sicurezza della navigazione marittima. Profili di diritto internazionale*, in ZANELLI A. (a cura di), *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione: atti del Convegno, Castello di Santa Severina, 14-15 giugno 2002*, Catanzaro, 2004, pag. 19 e ss. Il riferimento è alle attività di Port State Control, *in primis*, ma anche a tutti gli altri esercizi di sovranità oltre il mare territoriale come la giurisdizione dello stato costiero.

⁹⁴ Convenzione sull'alto mare, adottata a Ginevra il 29 aprile 1958, legge di ratifica 8 dicembre 1961 n. 1658, in G.U. 22 marzo 1962, n. 75.

⁹⁵ Sulla libertà del mare art. 2, *“L'alto mare è libero a tutte le nazioni e nessuno Stato può legittimamente pretendere di sottomettere una porzione qualsiasi alla propria sovranità (...)”*. Sulla sovranità dello stato di bandiera art. 5 *“(...)lo Stato deve esercitare la giurisdizione e il controllo sul settore tecnico, amministrativo e sociale delle navi battenti la propria bandiera. (c.2) Lo Stato della bandiera rilascia alle navi i documenti attestanti il diritto di battere bandiera”*, ed art. 6 *“Le navi sono poste sotto la giurisdizione dello Stato della bandiera salvo nei casi speciali previsti nei trattati internazionali e nei presenti articolo (...)”*.

⁹⁶ UNCLOS, firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, entrata in vigore il 16 novembre 1994, attualmente gli stati firmatari sono 166. Per l'elenco aggiornato, vedi https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?&src=TREATY&mtdsg_no=XXI~6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en.

esigenze delle attività svolte in mare a livello internazionale e non solo⁹⁷.

L'obiettivo della UNCLOS è (cercare di) fornire un bilanciamento tra la libertà dell'alto mare, in particolare la libertà di navigazione, e la sicurezza della navigazione nonché la protezione dell'ambiente marino⁹⁸. L'articolo 87⁹⁹ attraverso cui viene sancita la libertà di navigazione trova come corollario l'art. 91 che dispone il diritto degli Stati firmatari di avere un proprio naviglio, sul quale esercita la propria giurisdizione¹⁰⁰. È appena il caso di ricordare il dibattito circa la determinazione autonoma degli Stati delle condizioni ed i requisiti ai quali subordinare l'attribuzione della propria nazionalità. Posto che la

⁹⁷ Per una lettura critica della Convenzione di Ginevra, vedi FORNARI M., *Il regime giuridico degli stretti utilizzati per la navigazione internazionale*, Milano, 2010, pag. 44, ed anche CHEVALIER P., *Les compétences statutaires des sociétés de classification*, Brest, 2009, pag. 21, MANSELL J., *Flag State responsibility*, Berlin, 2010, pag. 61 e ss.

⁹⁸ In questo senso, REUS M. – PICHON J., *The European Union's exercise of jurisdiction over classification societies*, in *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, 2007, pag. 122.

⁹⁹ Art. 87: "*The high seas are open to all States, whether coastal or land-locked. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by this Convention and by other rules of international law. (...)*".

¹⁰⁰ Sostanzialmente invariato rispetto alla disposizione della Convenzione di Ginevra, l'art. rubricato *Nationality of ships*, recita: "*Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship. 2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.*"

nazionalità è un presupposto imprescindibile¹⁰¹ per la libertà dei mari¹⁰², la libertà di fissazione dei requisiti per inalberare la propria bandiera è risalente¹⁰³ e l'art. 91 UNCLOS ne ha confermato la portata nel principio del *genuine link*, senza tuttavia definirne i contenuti. In assenza di una convenzione internazionale¹⁰⁴, si ritiene che l'obbligo di *collegamento* si realizzi nell'attuazione dei doveri in capo allo Stato di bandiera definiti dall'art. 94¹⁰⁵, ed in questo senso si è espresso il Tribunale internazionale per il diritto del mare nel caso *Saiga*¹⁰⁶ e nel

¹⁰¹ Cfr. CARBONE S.M. – SCHIANO DI PEPE L., *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Torino, 2010, pag. 34, secondo i quali la nazionalità della nave è la condizione in presenza della quale "il diritto internazionale attribuisce allo Stato che ha autorizzato una nave a battere la propria bandiera il diritto di pretendere [...] che gli altri Stati si astengano dall'interferire materialmente a bordo", con i limiti imposti dalla giurisdizione degli Stati costieri entro gli spazi marini sui quali possono esercitarla in differente gradazione.

¹⁰² Vedi SCOVAZZI T., *Considerazioni generali in tema di sicurezza della navigazione marittima*, in *Il diritto internazionale del mare fra usi antichi e nuove forme di utilizzazione*, Napoli, 2002, *passim*.

¹⁰³ Vedi il caso *Muscat Dhows* del 1905, dove la Corte permanente dell'Aja, si esprime in questo senso.

¹⁰⁴ Si ricorda il fallito tentativo della *Convenzione di Ginevra sulle condizioni per la registrazione delle navi* del 1986.

¹⁰⁵ Così CARBONE S.M. – SCHIANO DI PEPE L., *Conflitti di sovranità e di leggi*, *cit.*, pag. 43.

¹⁰⁶ Sentenza del 1 luglio 1999, *Saint Vincent and the Grenadines c. Guinea*, in *Diritto Marittimo*, 2001, pag. 245. In argomento, SCHIANO DI PEPE L., *La questione della nazionalità delle navi dinanzi al tribunale internazionale del mare*, in *Rivista di diritto internazionale*, 2002, 2, pag. 329, in particolare 341, dove l'autore sottolinea la distinzione tra *nazionalità* e *prova della nazionalità*.

caso *Grand Prince*¹⁰⁷ (nel quale il Tribunale mitiga il principio in parola qualora il comportamento dello Stato sia contraddittorio).

L'art. 94 dispone gli obblighi dello Stato di bandiera e la norma prevede che esercitando la propria giurisdizione e controllo sulle navi battenti la propria bandiera, gli Stati sono obbligati a adottare misure che assicurino la sicurezza marittima (comma 3). Tali misure devono includere quelle che garantiscono che ogni nave prima della registrazione, e successivamente ad intervalli regolari, venga ispezionata da un esperto perito (c. 4). Inoltre il comma 5 dell'art. 94 cita espressamente i *Generally accepted international rules and standards* ai quali gli Stati contraenti si devono attenere. Prive di una definizione positiva, tali regole e standards sono oggetto di interpretazioni non sempre univoche: quali norme rientrino effettivamente nei cd. GAIRS rimane un quesito che va di pari passo con l'evoluzione del diritto internazionale del mare¹⁰⁸. Detti standards sembrano avere ancora maggiore rilevanza, e con essa la loro definizione puntuale, a fronte del

¹⁰⁷ Sentenza del 20 aprile 2001, Belize c. Francia, in *Diritto Marittimo*, 2003, pag. 1232, con commento di TERRILE P., *La decisione del Tribunale del Mare nel caso "Grand Prince"*.

¹⁰⁸ Vedi REUS M. – PICHON J., *The European Union's exercise of jurisdiction over classification societies*, cit., pag. 123. In particolare, rispetto alle regole definite delle società di classificazione, la dottrina si è interrogata se le stesse possano rientrare nei GAIRS, vedi DOMINELLI S. – QUEIROLO I., *Statutory certificates e immunità funzionale del registro italiano navale*, in *Diritto Marittimo*, 2013, pag. 169.

loro richiamo nei successivi articoli della UNCLOS che disciplinano aspetti fondamentali delle attività in mare. I cd GAIRS vengono espressamente richiamati dall'art. 211 c. 2, il quale prescrive che gli Stati contraenti adottino norme e regolamenti per la prevenzione dell'inquinamento che abbiano il medesimo effetto dei GAIRS adottati dalla *competente organizzazione internazionale*: l'art. 2 della UNCLOS identifica nell'IMO tale organizzazione¹⁰⁹. Le principali convenzioni e regolamentazioni IMO, anche nei casi dove l'ente non venga richiamato dalle disposizioni UNCLOS, si ritiene, secondo la dottrina, possano rientrare tra i GAIRS¹¹⁰. In effetti non si può che concordare con tale assunto, fermo restando che i GAIRS non costituiscano diritti consuetudinari internazionali, l'elevato numero di ratifiche sia della UNCLOS che delle altre convenzioni quali SOLAS e MARPOL può correttamente essere considerato, insieme al loro rispetto, l'elemento da cui desumere la generale accettazione; d'altronde lo stesso iter

¹⁰⁹ Così art. 2: *"The lists of experts shall be drawn up and maintained, (...), in the field of navigation, including pollution from vessels and by dumping, by the International Maritime Organization, or in each case by the appropriate subsidiary body concerned to which such organization, programme or commission has delegated this function."*

¹¹⁰ In questo senso, HAPPE, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit., pag. 45, ed anche REUS M. – PICHON J., *The European Union's exercise of jurisdiction over classification societies*, cit., pag. 122, ed anche INGRATOCI C., *Obblighi e responsabilità dello Stato di bandiera*, in *Rivista di Diritto della Navigazione*, 2013, pag. 797.

deduttivo viene utilizzato per verificare l'esistenza o meno di norme consuetudinarie¹¹¹. Ciononostante resta dubbia l'opponibilità dei cd GAIRS nei confronti di uno Stato che non abbia ratificato la UNCLOS¹¹², a fronte dell'art. 34 della Convenzione di Vienna sui trattati internazionali¹¹³.

L'attività normativa dell'IMO riveste un'importanza imprescindibile, in quanto le convenzioni in ambito marittimo costituiscono il tassello complementare rispetto alla UNCLOS per la definizione del sostrato normativo internazionale in merito alle attività marittime. Grazie alle disposizioni contenute nelle regolamentazioni IMO vengono definiti gli

¹¹¹ Sulla consuetudine quale fonte del diritto internazionale vedi CARBONE S.M., LUZZATTO R., SANTA MARIA A., *Istituzioni di diritto internazionale*, Torino, 2011 pag. 57 e ss; CONDORELLI L., *Consuetudine internazionale*, in *Digesto Discipline Pubblicistiche*, Torino, 1989, pag. 498 secondo il quale i trattati multilaterali *possono configurarsi come fatti-proa d'una consuetudine, invece che come jura specialia deroganti allo jus generale*.

¹¹² Tali dubbi vengono espressi da REUS M. – PICHON J., *The European Union's exercise of jurisdiction over classification societies, cit.*, pag. 123, che richiamano il dibattito scaturito sul punto in seno alla *Third Conference on the Law of the Sea*. Tra le eccezioni significative si ricordano gli Stati Uniti d'America, i quali non fanno parte della convenzione UNCLOS, ma hanno ratificato invece gran parte degli altri strumenti convenzionali in materia di sicurezza della navigazione.

¹¹³ Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, firmata il 23 maggio 1969, attualmente ratificata da 114 Stati; legge italiana di ratifica 12 febbraio 1974, n. 112, i G.U. 30 aprile 1974, S.O. n. 111. A norma del citato articolo: *"A treaty does not create either obligations or rights for a third State without its consent."* Ma vedi anche art. 35, secondo il quale un trattato non può stabilire obblighi nei confronti di Stati terzi, a meno che lo Stato coinvolto non ne dia accettazione espressa e per iscritto.

obblighi specifici a cui gli Stati contraenti devono attenersi affinché gli obiettivi della sicurezza marittima, della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento dettati dalla UNCLOS vengano raggiunti.

Le disposizioni dei principali strumenti normativi sotto l'egida dall'IMO, e non solo, richiedono che le navi battenti bandiera degli Stati contraenti rispettino gli standard definiti in essi e, di conseguenza, le amministrazioni marittime statali sono tenute a garantire che le caratteristiche del proprio naviglio corrispondano ai requisiti richiesti¹¹⁴. Lo Stato di bandiera, come menzionato *supra*¹¹⁵, può decidere se effettuare direttamente le ispezioni per verificare il rispetto degli standard oppure autorizzare altri soggetti, *recognized organisation*, ad operare i controlli per loro conto.

¹¹⁴ Tra le principali convenzioni IMO, si ricordano, circa la sicurezza marittima: *Convention on international maritime satellite organisation*, INMARSAT, 1976; *Convention on the international regulations for preventing collisions at sea*, COLREG, 1972; *International convention on Load Lines*, LL, 1966; *International convention for the safety of life at sea*, SOLAS, 1974; *International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers*, STCW, 1978-1995. In merito alla prevenzione dell'inquinamento marino: *International convention for the prevention of pollution of the sea by oil*, OILPOL, 1954; *International convention for the prevention of pollution from ships*, MARPOL, 1973 e protocollo modificativo del 1978, MARPOL 1978.

¹¹⁵ Vedi paragrafo 1.4 del presente capitolo.

L'IMO non definisce le *Recognized Organization* (RO) tramite alcuna disposizione convenzionale, ma detta tramite risoluzioni¹¹⁶ i requisiti minimi necessari che il soggetto autorizzato deve possedere. Si rileva tuttavia la formalità dei requisiti prescritti sia per il contenuto dei requisiti, sia, e soprattutto, a fronte dell'assenza di poteri sanzionatori in capo all'IMO qualora detti requisiti non siano rispettati¹¹⁷, rilevando nel caso solo fattispecie di responsabilità internazionale dello Stato di bandiera delegante, astrattamente ipotizzabili, ma concretamente dubbie. Nella prassi le *Recognized Organization* sono i registri di classe

¹¹⁶ In base alla Risoluzione IMO A.1052(27) del 2011, che abroga la precedente A.787(19), in tema di Port State Control è considerata RO (1.7.8): *An organization which meets the relevant conditions set forth by resolution A.739(18), as amended by resolution MSC.208(81), and resolution A.789(19), and has been authorized by the flag State Administration to provide the necessary statutory services and certification to ships entitled to fly its flag.* Vedi, in particolare, Allegato 1 della Ris. A. 739 (18). Cfr. *infra* nota 111. Ma vedi anche art. 1 part 2 del RO Code, di cui alla Res. MSC.349(92), secondo il quale RO *means an organization that has been assessed by a flag State, and found to comply with this part of the RO Code*, cfr. *infra* nota 113.

¹¹⁷ Il contenuto dei requisiti ha carattere formale in quanto, ad esempio, nell'Allegato 1 dell'Art. A. 739(18) all'art. 3.1, l'organizzazione deve pubblicare le proprie Rules, circa la progettazione e costruzione, in lingua inglese e tenerle aggiornate; al comma 4, viene prescritto che *the organization should be governed by principles of ethical behaviour, which should be contained in a Code of Ethics [...]*, mentre al comma 8 viene prescritto che l'organizzazione sia dotata di un controllo della qualità interno che abbia *standards no less effective than ISO 9000 series*; l'unica disposizione che appare avere una portata maggiormente incisiva per valutare effettivamente la qualità dell'organizzazione è l'art. 4, nel quale viene prescritto che l'organizzazione che conduca certificazioni statutarie per le quali è prevista l'ispezione completa sia dotata di mezzi idonei per il controllo sia a bordo che a terra dei relativi elementi.

che operano i servizi di classificazione navale per conto degli armatori; ovvero le stesse società che, grazie all'IACS in funzione consultiva, coadiuvano l'IMO nella redazione delle norme tecniche¹¹⁸. Non appaiono del tutto soddisfacenti le disposizioni di cui alla recente risoluzione MSC 349(92), che ha adottato il *c*¹¹⁹, non ancora in vigore, dal momento che i contenuti dei requisiti destano le medesime perplessità. Nonostante, difatti, le disposizioni del cd *RO Code* abbiano arricchito il sostrato normativo di riferimento, le nuove disposizioni hanno ad oggetto in particolare il sistema di *management and organization* ed il controllo di qualità interno richiesti alle RO. A fronte dell'intriseco conflitto di interessi, di cui *supra*, sembra che le uniche disposizioni volte con efficacia ad assicurare che le RO svolgano con

¹¹⁸ Cfr. DANIEL D., *Potential Liability of Marine Classification societies to Non-Contracting Parties*, in *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 19, 2006, pag. 193, secondo il quale: *It is no secret to those active in the international maritime industry that flag states have routinely delegated their responsibilities under these international conventions to classification societies as recognized organizations.*

¹¹⁹ Risoluzione 349(92) Maritime Safety Committee, del 21 giugno 2013, che entrerà in vigore a decorrere dal 01 gennaio 2015, per gli Stati che hanno ratificato la convenzione SOLAS e Load Line (prot. 1988), come previsto dalle risoluzioni MSC.350(92) e MSC.356(92), ferma restando la possibilità per gli Stati contraenti di esonerarsi per un determinato periodo dall'esecuzione dell'emendamento alla convenzione SOLAS (art. VIII, b, vii, 2), e nello stesso senso art. 29, c.2, lett g, punto 2. A norma delle due risoluzioni MSC che modificano le conv. SOLAS e Load Line, le parti del codice la cui implementazione è obbligatoria sono la parte 1 e la parte 2. La parte 3 in merito al controllo dello Stato di bandiera sulla RO autorizzata funge da raccomandazione agli Stati contraenti.

cura le ispezioni delegate dallo Stato di bandiera siano quelle relative all'indipendenza ed imparzialità delle società in questione ed anche dei loro ispettori (art. 2.3 e art. 2.4 parte 2): a prescindere dalla bontà del modello di organizzazione (che deve essere certificato tramite *audit* di qualità a norma dell'art. 7, parte 2), beninteso che esso contribuisce a qualificare una società di classificazione piuttosto che un'altra, sembra, a parere dello scrivente, che l'affidabilità vada valutata *ex post* soprattutto tramite i controlli *in itinere* effettuati dallo Stato di bandiera delegante (art. 5.1 parte 3) ed anche tramite l'analisi delle statistiche di performance di cui all'art. 6.4 e 6.5.

Il percorso, dunque, che ha portato le società di classificazione ad operare i servizi di certificazione per conto degli Stati di bandiera vede intrecciarsi gli obblighi di natura pubblicistica degli Stati parte delle convenzioni internazionali UNCLOS e quelle IMO, con atti di autorizzazione nonché delegazione totale da parte delle amministrazioni statali verso gli istituti di classifica.

In questo contesto, l'IMO ha avuto modo di elaborare le linee guida di autorizzazione sulla base delle quali l'amministrazione statale e la società di classificazione sottoscrivono l'accordo formale per

l'esecuzione dei servizi di certificazione statutaria¹²⁰. Oltre a tali linee guida, l'ente ha redatto anche le specifiche delle ispezioni operate dalle *recognized organization*¹²¹: sia le linee guida per l'autorizzazione delle RO, sia le specifiche per le ispezioni sono state trafuse nel *Code for Recognized Organization*¹²².

Riveste particolare importanza, inoltre, il modello di accordo amministrazione-RO che i comitati tecnici dell'IMO hanno prodotto¹²³, in quanto la legislazione europea, insieme alle linee guida di cui sopra,

¹²⁰ Vedi Risoluzione IMO A.739 (18), *Guidelines for the Authorization of Organisations Acting on Behalf of the Administration*, adottata il 5 Novembre 1993, emendata dalla Risoluzione MSC.208(81) – del 18 maggio 2006, la cui modifica prevede che gli ispettori che operano i controlli per conto dello Stato siano esclusivi – obbligatorie in base alla Regulation 1, Chapter XI-1 della SOLAS; vedi anche Annesso I e II conv. MARPOL, e conv. Load Lines.

¹²¹ Vedi Risoluzione IMO A.789 (19), *Specifications on the Survey and Certifications Functions Recognized Organisations Acting on Behalf of the Administration* adottata il 23 Novembre 1995; in base alla Regulation 1, Chapter XI-1, conv. SOLAS; obbligatorie altresì per l'annesso I e II conv. MARPOL, e Load Lines, Capitolo 1, annesso I.

¹²² Vedi nel RO Code (Ris. MSC.349(92)) in particolare art. 8 parte 2, circa i caratteri generali dell'autorizzazione; e *Appendice 3* circa il contenuto minimo dell'accordo di autorizzazione, invariato rispetto all'appendice 2, Ris. A.739(18). Le specifiche di cui alla Ris. A. 789(19), sono state riprodotte nell'appendice 2 del RO Code.

¹²³ Vedi *circolare congiunta Maritime Safety Committee 710 con Marine Environment Protection Committee 307, MSC/Circ.710 -MEPC/Circ.307* adottata il 6 novembre 1995, la quale contiene il *Model Agreement for the authorization of recognized organization acting on behalf of the Administration*.

lo impone agli stati comunitari¹²⁴, oltre al fatto che la struttura viene utilizzata comunemente nella prassi.

Nonostante si tratti di un modello, le clausole permettono di analizzare, seppur sinteticamente¹²⁵, le obbligazioni scaturenti dalla sottoscrizione dell'accordo. È appena il caso di sottolineare che nell'esecuzione di *Statutory Surveys*, gli istituti di classificazione, previa autorizzazione, sono vincolati da due negozi giuridici: il primo, l'autorizzazione dell'amministrazione di bandiera; il secondo è lo *Statutory Survey Contract* concluso con l'armatore. Si rileva, però, che gli armatori concludono contemporaneamente con gli istituti di classifica sia i

¹²⁴ Vedi lett. a) art. 5 comma 2 della direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, e art. 7 c. lett a) del d.lgs. 104/2011 di attuazione della direttiva. Cfr. gli accordi conformi alle disposizioni comunitarie e nazionali tra il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare della Repubblica Italiana e Rina Services Spa*, sottoscritto il 28 giugno 2012; l'accordo degli stessi ministeri e *Bureau Veritas SA*, sottoscritto il 4 luglio 2012; altresì l'accordo degli stessi ministeri con *Germanisher Lloyd's* sottoscritto il 12 luglio 2012 (in seguito all'incorporazione del suddetto organismo nel registro *Det Norske Veritas*, è stata sostituita la denominazione sociale dell'organismo riconosciuto con DNV GL AS, vedi Decisione di esecuzione della Commissione del 13 dicembre 2013, 2013/765/UE); tutti gli accordi ricalcano quasi pedissequamente il modello prodotto dai comitati IMO. Cfr. *amplius*, paragrafo successivo.

¹²⁵ Gli accordi tra l'amministrazione di bandiera e RO variano in funzione delle singole amministrazioni statali: in alcuni casi, l'atto di autorizzazione si riduce a poche e ridotte clausole, mentre in altri l'accordo è un corposo documento nel quale vengono dettagliati i singoli oneri e doveri delle parti, cfr. LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit, pag. 48 e anche HAPPE, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit, pag. 55.

contratti per l'attribuzione della classe, sia quelli per il rilascio delle certificazioni statutarie¹²⁶.

Il modello di accordo IMO prevede una serie di facoltà, in capo all'amministrazione, di controllo delle attività e i corrispondenti obblighi di collaborazione in capo alla RO: nelle attività di verifica, sembra che l'IMO abbia tentato di bilanciare gli interessi delle società di classificazione con quelli dell'amministrazione delegante. Sintomatico è, difatti, l'art. 5.3, dove viene prescritto che qualora le verifiche delle attività della RO siano eseguite direttamente dall'amministrazione, è necessario sottoscrivere un ulteriore accordo per definire la frequenza e l'accuratezza degli audit¹²⁷. Sintomatico, in questo senso, è il fatto che la parte 3 del *RO Code*, la quale prevede un'ampia serie di disposizioni circa il controllo dell'amministrazione di bandiera delegante nei

¹²⁶ Così KARAMAN T.A., *Comparative study on the liability of classification societies to third party purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US law*, cit. 141, ed HAPPÉ, SICCARDI, GRELET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit, pag. 48, e anche CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione*, cit, pag. 418.

¹²⁷ Letteralmente art. 5.3: "Should the Administration choose to conduct direct auditing of RO, the frequency and extent of audit will be subject to mutual agreement between the Administration and RO".

confronti delle RO, non abbia valore vincolante rispetto agli Stati contraenti le convenzioni SOLAS e Load Line¹²⁸.

Il contenuto delle obbligazioni della RO non viene specificato, se non attraverso il generico art. 2.1, in base al quale vengono definite le certificazioni statutarie, ovvero gli atti che dimostrano la corrispondenza agli *applicable instruments* (le convenzioni internazionali e i requisiti nazionali richiesti). Viene altresì prescritto che la RO cooperti con le autorità dello Stato di approdo ove necessario (art. 2.2).

È opportuno, invece, evidenziare due aspetti delle clausole del modello: in primo luogo la possibilità che la società di classificazione, in qualità di *Recognized Organisation*, possano godere delle stesse difese esperibili dall'Amministrazione delegante, ex art. 6.5.2¹²⁹. Ed in secondo luogo, la limitazione del risarcimento eventualmente dovuto dal RO, in caso di danni: l'art. 6.6, dispone difatti che l'Amministrazione, previa sentenza, abbia diritto a richiedere il risarcimento nella misura non eccedente

¹²⁸ Vedi art. 11 Ris. MSC.350(92) che emenda la convenzione SOLAS alla Reg. 1/XI-1 e art. 1 Ris. MSC.356(92) che modifica l'art. 2.1 dell'Annesso I, Capitolo I convenzione Load Line.

¹²⁹ In argomento, vedi INGRATOCCI C., *Sicurezza e certificazione navale: considerazioni in tema di responsabilità degli organismi riconosciuti*, cit, pag. 120. Testualmente, dal modello: "*In the performance of statutory certification services hereunder, RO, its officers, employees and other acting on its behalf are entitled to all the protection of law and the same defenses and/or counterclaims as would be available to the Administration and its own staff surveyors or employees if the latter had conducted the statutory certification service in question*".

quanto stabilito dai termini e condizioni della RO¹³⁰. Lascia qualche perplessità la citata disposizione poiché sembra che le prerogative che le società di classificazione hanno nei confronti dei soggetti privati, come gli armatori, non vengano in nessun modo rettificate nel momento in cui gli stessi enti effettuino controlli per conto delle amministrazioni, in una funzione sostanzialmente pubblica. Il modello di accordo IMO non permetterebbe alla amministrazione statale di prevedere limiti e condizioni risarcitorie diverse da quelle che la società di classificazione inserisce nei propri formulari.

In considerazione delle finalità, ovvero la sicurezza marittima nella doppia sfaccettatura di sicurezza della navigazione e prevenzione dell'inquinamento, sottese ai controlli delegati, la posizione delle società di classificazione appare anche in questo caso privilegiata.

4. La legislazione europea relativa alle società di classificazione.

¹³⁰ Letteralmente art. 6.6.1: *“In the context of this Agreement, if a liability is finally and definitively imposed on the State of the Administration for loss or damage which is proved in a court of law to have been caused by any negligent act or omission by RO, its officers, employees or others who act on behalf of RO under this Agreement, the Administration is entitled to seek from RO compensation up to but not exceeding the amount of financial liability as defined in the standard terms and conditions of RO”.*

La Comunità Europea prima e l'Unione Europea ora in più occasione ha avuto modo di legiferare in materia di classificazione di navi e di organismi che effettuano ispezioni sulle unità.

Le competenze in questo ambito derivano dagli articoli del Titolo VI, Parte III, del TFUE: l'articolo 100 è stata la chiave in forza della quale il Parlamento Europeo ha potuto emanare gli atti in argomento. Non è trascurabile una sottile critica della dottrina straniera all'*eccessiva* attività normativa dell'Unione Europea, con qualche profilo di illegittimità poiché non ne avrebbe la competenza¹³¹, analizzando precisamente i contenuti dei regolamenti e delle direttive. La classificazione di navi rientrerebbe nella definizione di *trasporti*, quale sembra essere quella dell'art. 90 TFUE, qualora si accettasse un'interpretazione del tutto estensiva della nozione di *politica comune dei trasporti*.

L'obiettivo dell'Unione Europea, a partire dal primo atto (Dir 94/57/CE¹³²), è stato uniformare le legislazioni dei paesi membri in

¹³¹ Vedi REUS M. – PICHON J., *The European Union's exercise of jurisdiction over classification societies*, cit., pag. 122.

¹³² Direttiva 94/57/CE del Consiglio 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, in G.U.C.E. 319 del 12 dicembre 1994. Successivamente modificata dalle direttive 97/58/CE della Commissione del 26 settembre 1997, Direttiva 2001/105/CE del

merito le attività di controllo effettuate sulle navi dagli organismi privati ad esse deputati. L'impianto della prima direttiva del 1994 non è stato abbandonato nelle riforme successive e nemmeno nella nuova direttiva che abroga la precedente (2009/15/CE¹³³).

Una circostanza meritevole di menzione risiede nel costante e non troppo velato sfruttamento degli atti adottati in sede IACS ed IMO. Difatti, i requisiti posti sin dalla direttiva 57/94, poi trasposti nella direttiva 2009/15/CE, affinché un ente potesse essere qualificato *organizzazione riconosciuta*, ricalcano senza troppe deviazioni i requisiti posti dall'associazione di categoria (IACS) per potersi associare¹³⁴. Oltre a tale elemento, si consideri anche, a partire dalle modifiche attuate dalla direttiva 2001/105/CE, le affinità con gli atti internazionali elaborati dall'IMO aumentano, in virtù dell'art. 5.2¹³⁵, della normativa ora vigente, il cui testo richiama con quale piccola modifica agli orientamenti in materia di autorizzazione degli organismi che operano

Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001 e 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002.

¹³³ Direttiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio 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*.

¹³⁴ Cfr. *IACS Membership Criteria*, *supra*, paragrafo 1.4.1, note 63 e 64.

¹³⁵ Letteralmente art. 5.2, lett b), i) – ultimo periodo: “[...] *l'amministrazione ha diritto a un indennizzo da parte dell'organo riconosciuto nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le perdite, i danni materiali, le lesioni o la morte siano dovuti all'organismo riconosciuto*”.

per conto dell'amministrazione, di cui alla Ris. IMO A. 739(18) (cfr. *supra*).

L'impianto normativo attuale è composto, oltre alla Direttiva 2009/15/CE, anche dal Regolamento 391/2009/CE¹³⁶: le disposizioni principali non hanno subito variazioni sostanziali rispetto ai precedenti testi. I due atti ora in vigore hanno operato una distinzione tra le norme volte all'uniformità della delegazione da parte dell'amministrazione, da un lato, e, dall'altro, le disposizioni volte direttamente agli organismi riconosciuti ed ai loro requisiti.

La somiglianza, che si realizza anche tramite rinvio, dei testi europei rispetto a quelli internazionali, soprattutto IMO, può forse essere giustificata dal fatto che l'Unione Europea è formalmente firmataria della convenzione UNCLOS, ma non delle convenzioni IMO.

Appare opportuno menzionare, di nuovo, l'articolo 5.2 della direttiva 2009/15/CE che in primo luogo (lett *a*) menziona, attraendo indirettamente nella sfera del diritto dell'Unione Europea, il modello di autorizzazione IMO; in secondo luogo prevede, alla lettera *b*, che le amministrazioni possano concordare agli organismi riconosciuti

¹³⁶ Regolamento (CE) N. 391/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio 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*, entrambi in G.U.C.E. 131 del 28 maggio 2009. La direttiva del 2009 abroga e sostituisce la dir. 94/57/CE.

operanti per loro conto limiti risarcitori; tali limiti nei casi di accertata responsabilità per comportamenti negligenti o imprudenti dell'organizzazione riconosciuta non possono essere inferiori ai 4 milioni di euro nel caso di lesioni personali, ed ai 2 milioni di euro nei casi di danni materiali. In tal modo, le disposizioni europee hanno permesso alle società di classificazione di avere un implicito e preesistente limite di responsabilità nei confronti delle amministrazioni per i casi di Statutory Surveys: la maggior parte degli accordi delle amministrazioni europee prevede gli stessi limiti risarcitori, limitando pertanto la possibilità di recuperare somme maggiori qualora i danni siano superiori ai predetti limiti¹³⁷. Nelle ipotesi dove invece venga accertata la responsabilità dell'organismo riconosciuto per omissioni

¹³⁷ Vedi HAPPÉ, SICCARDI, GRELET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit., pag. 55. Negli accordi sottoscritti dai ministeri italiani non sono presenti limitazioni di responsabilità nelle azioni di regresso verso le società autorizzate, a norma dell'art. 10 dei tre accordi "Qualora l'Amministrazione sia stata considerata responsabile di un incidente da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di indennizzare le parti lese, in caso di perdite o danni materiali, lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione volontaria ovvero da una colpa grave, ovvero da un atto o da un'omissione negligente o imprudente del [società], dei suoi servizi, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'Amministrazione ha diritto a un indennizzo da parte del [società] nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le perdite, i danni materiali, le lesioni personali o la morte siano dovuti all'organismo medesimo."

volontarie o per colpa grave non sono ammessi limiti risarictori (punto i, lett *b*, art. 5.2).

Capitolo II

La responsabilità contrattuale delle società di classificazione

Il ruolo delle società di classificazione svolto per soddisfare le esigenze armatoriali e pubblicistiche è stato analizzato nel capitolo appena concluso; le azioni di responsabilità intentate da vari soggetti, con diversi esiti, testimoniano come l'operato degli organismi in parola non sia esente da critiche, in senso lato, e da contestazioni giudiziali. Lo studio dei casi di responsabilità permette di comprendere in maniera più completa quanto cruciali siano le attività delle società di classificazione all'interno del settore marittimo.

L'analisi sarà condotta scindendo le ipotesi di responsabilità derivanti da inadempimenti contrattuali, rispetto alle fattispecie di carattere extracontrattuale (vedi *infra* capitolo successivo). È pertanto necessario definire in primo luogo le esatte obbligazioni contratte dalle società di classificazione con gli armatori: pare opportuno ribadire che anche nei casi di esecuzione di ispezioni per conto delle amministrazioni statali,

le società di classificazione operano in forza di un negozio giuridico privato con l'armatore (o cantiere navale)¹³⁸.

Nella maggior parte dei casi, le azioni giudiziarie intentate hanno avuto come base le attività privatistiche¹³⁹: l'analisi della natura della responsabilità per negligenze esecuzioni di *statutory surveys* verrà effettuata nel capitolo quarto.

1. Il contratto di classificazione.

1.1 Definizioni e elementi distintivi.

La determinazione delle obbligazioni sorte in base ad un contratto di classificazione in capo agli organismi che offrono tale servizio permette di stabilire le ipotesi di inadempimento a fronte delle quali la società può essere chiamata a risarcire il proprio contraente. Tale operazione va condotta in primo luogo analizzando i modelli contrattuali delle principali società di classificazione, dai quali si evincono le prestazioni. A fronte del carattere prettamente internazionale dei contratti di classificazione, l'operazione ermeneutica di qualificazione del contratto all'interno di una categoria predefinita trova un'utilità qualora il

¹³⁸ Cfr. *supra*, paragrafo 3, cap. I, testo in corrispondenza della nota 118.

¹³⁹ In questo senso, FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, P.U.A.M., 2004, pag. 33.

contratto venga interpretato, nella singola fattispecie, alla luce dell'ordinamento giuridico nazionale (tipicamente i sistemi di *civil law*) che definisce i tipi di contratto; di conseguenza la qualificazione verrà effettuata sulla base delle disposizioni nazionali che più propriamente sono compatibili con il contratto di classificazione, anche al fine di determinare criteri integrativi o sostitutivi qualora una clausola risultasse nulla.

Come evidenziato *supra*, gli armatori (ed anche i cantieri) rivolgendosi alle società di classificazione hanno limitati spazi di negoziazione, soprattutto per le condizioni ed i termini. Tali elementi contrattuali sono definiti *ex ante* dagli organismi di classificazione, attraverso i modelli contrattuali¹⁴⁰. È necessario precisare per la definizione delle prestazioni contrattuali, si fa riferimento alle obbligazioni principali: le regole e gli standard redatti dalle singole società (cd. *Rules for Classification*), pur ricoprendo una funzione imprescindibile nel contratto di classificazione, descrivono gli aspetti tecnici della classificazione navale, di natura prettamente ingegneristica, e pertanto esulano dall'oggetto dell'analisi in parola. Il carattere imprescindibile, soprattutto nella valutazione dell'adempimento delle obbligazioni

¹⁴⁰ Si ricorda la possibilità della negoziazione evidenziata in nota 86; cfr. LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 31.

contrattuali, delle *Rules* viene altresì confermato dall'incorporazione dei termini e condizioni generali all'inizio della definizione delle regole tecniche redatte dai registri; in questo modo entrambe le tipologie di disposizioni costituiscono il corpus normativo del contratto¹⁴¹.

Tenuti presenti i principali modelli contrattuali¹⁴², denominati *Request for the Classification* oppure *Request for Class*, le definizioni del servizio di classificazione differiscono soprattutto sul grado di dettaglio fornito.

In particolare, il gruppo DNV-GL non fornisce nemmeno una qualificazione, propriamente detta, di servizi, limitandosi a dichiarare che GL¹⁴³ offre i servizi di *ispezione, analisi tecnica, consulenza e*

¹⁴¹ Cfr. FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 104.

¹⁴² Vengono presi in considerazione i seguenti modelli: *Lloyd's Register Marine – Request for the classification of re-classification an existing ship/vessel*, edizione 2014; *ABS – Request for Class, Agreement for classification of existing vessels*, edizione 2014; *Bureau Veritas - Règlement pour la Classification des Navires en Acier*, edizione 2013; *DNV-GL - Rules for Classification and Construction*, edizione 2014; *Rina – Rules for the Classification of Ships*, edizione 2014; gli ultimi due documenti contengono oltre alle regole tecniche i termini e le condizioni applicabili a tutti i formulari predisposti dal gruppo DNV-GL (a seguito della fusione dell'organismo norvegese – *Det Norske Veritas* – e tedesco – *Germanischer Lloyd*; sulla legittimità della fusione, vedi decisione della Commissione Europea C.2013/235/1 del 14 agosto 2013, caso COMP/M.6885) e dal registro RINA. Incidentalmente si evidenzia come la Commissione abbia considerato la fusione priva di effetti distorsivi della concorrenza, nonostante la stessa avrebbe creato il soggetto con la maggiore quota di mercato. Cfr. anche (ultimo accesso settembre 2014) <http://www.lloydlist.com/ll/news/top100/classification/>.

¹⁴³ Il gruppo DNV-GL fornisce, nonostante la fusione, i servizi tramite le due società separate.

*certificazione*¹⁴⁴. L'organismo americano, invece, si distingue per offrire una definizione di classificazione ampia e dettagliata, all'interno della quale risultano comprese le attività di sviluppo delle regole tecniche per le installazioni marine mobili o fisse, il controllo e l'ispezione durante e dopo la costruzione della nave per verificare la corrispondenza di dette regole, l'assegnazione e registrazione della *classe* qualora la corrispondenza venga verificata¹⁴⁵. Si rileva che il Bureau Veritas evidenzia la distinzione tra attività di classificazione, attestata tramite *certificats* e l'attività condotta per conto degli Stati qualificata *certification*¹⁴⁶; ed inoltre l'organismo francese annovera tra i suoi *Services* anche le attività di *certification de la gestion de la sécurité du navire et de la compagnie*¹⁴⁷.

Le parti del contratto sono indicate in modo assai generico, almeno relativamente agli organismi certificativi, permettendo agli stessi di

¹⁴⁴ Cfr. art. A.1, *GL - Rules for Classification and Construction*.

¹⁴⁵ Cfr. art. 1.B, *ABS - Request for Class*. Anche il RINA, prevede una simile tripartizione della definizione di "*Services*", senza tuttavia specificare dettagliatamente i tre elementi che compongono i services; cfr. art. 1.1 *Rina - Rules for classification of ships, Part A, Classification and Survey*.

¹⁴⁶ Vedi art. 1.1 e 1.2 del *Bureau Veritas - Règlement pour la Classification des Navires en Acier*.

¹⁴⁷ Art. 1.3 del *Bureau Veritas - Règlement pour la Classification des Navires en Acier*.

operare attraverso l'intera rete di ispettori ed uffici, anche tramite enti affiliati e loro sub-contraenti¹⁴⁸.

Relativamente al richiedente della classe, solo alcuni modelli¹⁴⁹ precisano che la controparte contrattuale debba essere il proprietario della nave per la quale viene richiesta la classificazione e/o certificazione¹⁵⁰: non è irragionevole ritenere che nell'elaborare i modelli contrattuali, le società abbiano tenuto conto delle numerose sfaccettature presenti nel settore dell'armamento, dove proprietari, armatori, noleggiatori si confondono. Probabilmente per tale motivo, alcune edizioni dei termini e condizioni prevedono che la controparte contrattuale sia il soggetto che è tenuto a mantenere la nave atta alla

¹⁴⁸ Cfr. art. A.3, perultimo periodo *GL - Rules for Classification and Construction*. Ed anche art. 1 punto *iii*, *LRM - Request for the classification* e art. 10 del medesimo modello contrattuale. Ed ancora Art.2., c), *ABS - Request for Class*; tale articolo, pur non definendo le controparti contrattuali, dispone che i soggetti ai quali si applicano i termini e le condizioni del formulario corrispondono a tutti i dipendenti ABS, ai suoi agenti, nonché ai suoi affiliati e loro sub-contraenti; nelle condizioni generali RINA, è singolare la definizione di *Society*, in forza della quale col predetto termine si deve intendere, in maniera molto generica, la società Rina Services Spa e tutte le società del gruppo che forniscono i servizi.

¹⁴⁹ Il modello *Bureau Veritas - Règlement pour la Classification des Navires en Acier* omette alcuna definizione di sorta circa la controparte contrattuale, disponendo unicamente che *le Client* è *le demandeur de ces Services*; cfr. art. 1.4.

¹⁵⁰ Cfr. art. 1.A, *ABS - Request for Class*. Singolare è il modello *LRM - Request for the classification* dove, in assenza di ulteriori riferimenti alla proprietà, è previsto che il richiedente autorizzi la precedente società di classificazione a fornire la documentazione richiesta, ma *upon confirmation of ownership*. Si evince, altresì, che il richiedente debba essere il proprietario dalla dicitura apposta nello spazio a compilazione del cliente che reca *Registered Owner*.

navigazione¹⁵¹, che in ambito nazionale è il locatore ex art. 379 c. nav. o il noleggiante ex art. 386 c. nav.¹⁵²; altri modelli prevedono, in forma di tutela, che sia il proprietario, sia l'armatore, che il *charterer* siano solidalmente responsabili per il pagamento dei corrispettivi dovuti alla società di classificazione¹⁵³. Seri dubbi di illegittimità circa detta clausola sorgono spontanei, nella misura in cui il contratto di classificazione creerebbe obbligazioni in capo a soggetti diversi dai sottoscrittori del contratto stesso¹⁵⁴.

La struttura dei modelli contrattuali, sebbene tra loro diversi, rispecchia in realtà alcune esigenze delle società di classificazione: l'analisi delle

¹⁵¹ Cfr. *Rina - Rules for classification of ships*, sezione *Definitions*.

¹⁵² In ambito internazionale rilevano invece gli artt. 1302 dell'americano *Carriage of Goods by Sea Act*, ed anche l'art. III, 1, punto a), delle *Hague-Visby Rules*; entrambi impogono al vettore l'onere di esercitare la dovuta diligenza nel porre la nave in stato di navigabilità prima della partenza.

¹⁵³ Cfr. art. 3.D, *ABS - Request for Class*. Testualmente: "*The vessel and its owner, operator, and charterer shall be jointly and severally liable to ABS for the payment of all charges [...]*".

¹⁵⁴ Sulle rare ipotesi di responsabilità solidale in concorso di diversi titoli, vedi MURINO M.A., *Le fattispecie di responsabilità risarcitoria solidale*, in *Obbligazioni e contratti*, 2007, 1, pag. 70; sulle clausole di garanzia autonoma, vedi MASTROPAOLO F., *I contratti autonomi di garanzia*, Torino, 2006, pag. 158 e ss., BOZZI G., *La fideiussione*, Torino, 2013, pag. 932 e ss., ed anche le ultime interpretazioni giurisprudenziali in tema di garanzia fideiussoria e contratti atipici di garanzia, Cass. Civ. SU, 18 febbraio 2010, n. 3947, *ATER c. Lloyd Italico Assicurazioni spa*, in *Obbligazioni e contratti*, 2011, 2, pag. 89, con nota di MONTANI V., *Fideiussione e contratto autonomo di garanzia: tertium non datur..* Simile illegittimità si ritiene configurabile anche per la clausola 4.2 *RINA - Rules for classification of ships*, dove almeno uno dei soggetti solidalmente responsabili per il pagamento sarebbe estraneo rispetto al rapporto instaurato col contratto di classificazione.

clausole dei formulari permette di constatare come le società in parola abbiano riposto maggior attenzione nel definire le conseguenze nei casi di mancato pagamento del compenso pattuito, le esclusioni e limitazioni della responsabilità, nonché la validità delle informazioni fornite. Le clausole arbitrali giurisdizionali non sembrano contenere disposizioni particolarmente significative.

Le clausole di esclusione della responsabilità rivestono un carattere fondamentale in funzione delle disposizioni in esse contenute. Analizzando i citati modelli contrattuali e le loro condizioni, è possibile asserire, in linea generale, che gli esoneri previsti costituiscano una forma di totale scarico di responsabilità da parte delle società di classificazione¹⁵⁵.

Sin dalle definizioni e dai primi articoli dei modelli contrattuali, gli organismi certificativi tentano di evitare ogni interpretazione che possa considerare i documenti da esse emessi attestazioni fruibili da terzi; *rectius*, le disposizioni delle clausole dispongono che i terzi non possano fare legittimo affidamento sui certificati¹⁵⁶ e non possano creare diritti

¹⁵⁵ In questo senso, FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 203.

¹⁵⁶ Cfr. art. 2.B e art. 11 penultimo periodo *ABS – Request for Class*: “[...] *nothing in this agreement or in any certificate or report issued under this Agreement shall be deemed to create any interest, right, claim, or benefit in any insurer or other third party*”; ed anche A.6, I.6 punto *iv*) *GL - Rules for Classification and*

in capo a soggetti terzi¹⁵⁷. Sintomatiche sono le parole del modello del GL, dove è prescritta una (dubbia) garanzia inversa: *“The client shall be responsible for and shall save, indemnify, defend and hold harmless the GL Group from and against all Claims in respect of: [...] IV) loss of or damage incurred by a third party in connection with reliance by that third party on advice and information [...]”*¹⁵⁸. In tal caso sarebbe il richiedente la classe a dover tenere indenne l’organismo certificativo dagli eventuali danni sofferti da parti terze che abbiano fatto affidamento sui certificati. La singolarità risiede nel fatto che il modello non si limita a stabilire l’improduttività di effetti giuridici dei certificati nei confronti di terzi, ma arrivi a disporre che il richiedente debba farsi carico di eventuali affidamenti da parte di terzi (solitamente sue controparti in altri contratti) dai quali scaturiscano dei danni¹⁵⁹. Anche i termini e le

Construction; art. 3.2 RINA – *Rules for Classification*, dove viene specificato che le informazioni rilasciate sono ad uso esclusivo delle parti del contratto e delle autorità autorizzate; art. 13

¹⁵⁷ Vedi art. 13 LRM – *Request for the classification*: *“Nothing in these Terms and Conditions creates rights in favour of any person who is not a party to the Contract with an LR Group entity”*.

¹⁵⁸ Art. I.6, GL - *Rules for Classification and Construction*.

¹⁵⁹ Vedi in particolare art. A.6, a norma del quale *“[...]nothing in any agreement between GL and the client and/or in any certificate, report or other document issued by GL shall be deemed to create any interest, right, claim or benefit for any third party. A person who is not a party to this contract has no rights as against GL under the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 to enforce or enjoy the benefit of any term of any agreement between GL and the client and/or any certificate, report or other document issued by GL”*.

condizioni del RINA prevedono una clausola dal contenuto del tutto simile: *“In consideration of the above, the Interested Party undertakes to relieve and hold harmless the Society from any third party claim, as well as from any liability in relation to the latter concerning the Services rendered”*¹⁶⁰.

Oltre a dette clausole dove viene decretata la validità inter-partes¹⁶¹ delle informazioni e dei certificati forniti, i termini e le condizioni dei modelli contrattuali dedicano ampie disposizioni agli esoneri della responsabilità.

È possibile distinguere in linea teorica due tipi di clausole di irresponsabilità. In primo luogo, le clausole di esonero all'interno delle quali si annoverano: le clausole che escludono il risarcimento danni in casi di inadempimento commesso per atteggiamenti soggettivi del debitore o dei suoi preposti; le clausole che escludono il risarcimento danni per specifici eventi o rischi determinati; le clausole che escludono il risarcimento di alcune voci di danno o categorie di danni. In secondo

¹⁶⁰ Testualmente art. 3.5, penultimo capoverso, *RINA – Rules for Classification of ships*. Per *Interested Party*, i termini e condizioni imposti dal RINA intendono il soggetto, armatore o meno, che richiede la classe: *“the party, other than the Society, having an interest in or responsibility for the Ship, product, plant or system subject to classification or certification [...] who requests the Services or on whose behalf the Services are requested”*, così nelle definizioni.

¹⁶¹ Ad ulteriore precisazione, art. 11, *ABS – Request for Class* che dispone: *“all provisions hereof are for the sole and exclusive benefit of the parties hereto”*; ed anche *“the certificate [...] is issued solely for the use of ABS, its committees, clients or other authorized entities”*.

luogo, le clausole di limitazione della responsabilità: comunemente si distinguono all'intero di questa seconda categoria le clausole di limitazione del risarcimento danni per atteggiamenti soggettivi del debitore o dei suoi preposti, le clausole che limitano il risarcimento fino ad un massimo predeterminato, oltre il quale non si risponde, o quelle che fissino un importo parametrato ad una percentuale del prezzo contrattuale o al valore del bene oggetto del contratto¹⁶².

Per l'analisi delle clausole strettamente esonerative si rimanda ad *infra* (paragrafo 2 presente capitolo); relativamente alla seconda categoria di clausole di irresponsabilità, i modelli contrattuali citati in precedenza ne contengono alcune.

Spicca per singolarità, e genericità, il modello GL, dove all'art. I.7, viene disposto che l'organismo certificativo in posizione debitoria può essere chiamato a rispondere dei danni economici diretti e fisici provocati alle proprietà o ai dipendenti del *client* durante l'esecuzione o per la

¹⁶² Cfr. ADRIANO G.C., *Clausole di esonero e di limitazione della responsabilità civile*, Roma, 2009, pag. 17; CECCHERINI G., *Responsabilità per fatto degli ausiliari. Clausole di esonero da responsabilità, artt. 1228-1229*, in *Il Codice Civile Commentato*, diretto da BUSNELLI F.D., Milano, 2003, pag. 149 e ss; PONZANELLI G., *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile. Studio di diritto comparato*, Milano, 1984, pag. 13 e ss; MENICHINO C., *Clausole di irresponsabilità contrattuale*, Milano, 2008, pag. 22 e ss.

mancata esecuzione dei servizi¹⁶³. Il tenore della clausola sembrerebbe rispecchiare la regola generale di responsabilità civile, giustamente priva di indicazioni circa l'elemento soggettivo¹⁶⁴. Ad una prima analisi, la clausola limiterebbe le fattispecie di responsabilità ad una serie circoscritta di ipotesi: dovrebbe, difatti, occorrere un danno diretto causato dalla società nei confronti delle proprietà del *client* (*l'armatore, si presume*) o un danno fisico ad qualsiasi membro delle società del *client*. Eventuali problemi di legittimità di siffatta clausola verrebbero risolti dal disposto della clausola I.10 del medesimo modello contrattuale: quest'ultima si preoccupa di specificare che nessuna parte può limitare o escludere le responsabilità che possano essere limitate o escluse solo dalla legge¹⁶⁵.

Eccessivamente generica appare anche la clausola 14 del modello *Lloyd's Register*: il registro inglese attraverso tale disposizione intende limitare la possibilità di azioni giudiziarie nei suoi confronti qualora il

¹⁶³ Testualmente: "*GL shall be responsible for and shall save, indemnify, defend and hold harmless the Client Group from and against all Claims in respect of: I) loss of or damage to [...] of the Client Group; II) any personal injury [...] of any employees of the Client Group*".

¹⁶⁴ Da notare anche le parole che considererebbero irrilevante l'elemento soggettivo della controparte contrattuale (danneggiata): "[...] *irrespective of cause and whether or not resulting from or contributed to by any negligence, breach of duty (statutory or otherwise), breach of contract, breach of warranty and/or strict liability of any member of the Client Group*".

¹⁶⁵ Art. I.10, *GL - Rules for Classification and Construction*: "*Neither party excludes or limits liability which cannot be excluded or limited by law*".

comportamento sia configurabile come inadempimento contrattuale e qualora *“the failure or omission arises from causes beyond that entity’s (Lloyd’s Register ndr) reasonable control”*.

Il formulario del Lloyd’s Register Maritime si distingue per l’assenza di previsioni di ammontare massimo risarcibile, determinato in un tetto massimo relativo, definendo il formulario all’art. 11 la limitazione della responsabilità in funzione dei compensi pattuiti: l’eventuale limite risarcitorio è fissato nell’importo uguale al corrispettivo per il servizio svolto¹⁶⁶.

Il modello del *Germanischer Lloyd* prevede, invece, che il limite risarcitorio sia legato al compenso per i servizi in occasione dei quali sia stata riscontrata negligenza da parte della società di classificazione: la soglia massimo risarcibile viene definita nell’ammontare pari a *cinque*

¹⁶⁶ Art. 11 - LRM – *Request for the classification: [...] if the Client uses the Services or relies on any information or advice given by or on behalf of the LR Group and as a result suffers loss, damage, or expense that is proved to have been caused by any negligent act, omission, or error of the LR Group or any negligent inaccuracy in information or advice given by or on behalf of the LR Group, then LR will pay compensation to the Client for its proved loss up to but not exceeding the amount of the fee (if any) charged by LR for that particular service, information, or advice.*

volte il compenso pagato per il *solo* servizio da cui scaturisce la responsabilità¹⁶⁷.

La società di classificazione americana adotta una clausola di limitazione che prevede una combinazione di parametri: all'art. 16 viene disposto che il risarcimento sia limitato al maggiore importo tra centomila dollari, oppure dieci volte il compenso pattuito per il servizio che l'armatore contraente provi che sia stato eseguito negligenemente¹⁶⁸. Si segnala altresì come l'ABS preveda nello stesso articolo la possibilità di poter innalzare il predetto limite risarcitorio, su richiesta dell'armatore, sino a venticinque volte il compenso pattuito: in tal caso l'armatore richiedente è obbligato a corrispondere una cifra

¹⁶⁷ Art. I.3, GL - *Rules for Classification and Construction*: "By reason of the disproportionate nature of the potential Claims when measured against the fees payable by the client, GL shall pay compensation to the client for any legitimate and verified Claim up to but not exceeding; (a) five times the net fees (excluding any expenses and disbursements) payable to GL for the specific services complained of [...]" ; la validità di detto limite risarcitorio è ridotta ulteriormente dalle previsioni del modello che limitano le ipotesi di risarcibilità per atti della società tedesca, cfr. *infra*, paragrafo 2.

¹⁶⁸ Art. 16 ABS – *Request for Class*: "If any party to this Agreement relies on any information or advice given by ABS and suffers loss, damage, or expense directly thereby which is proven to have been caused by the negligent act, omission or error of ABS [...], then the combined liability of American Bureau of Shipping, its officers, employees, agents or subcontractors to Client or any other person, corporation, partnership, business entity, sovereign, country or nation, will be limited to the greater of a) \$100,000 or b) an amount equal to ten times the sum actually paid for the services alleged to be deficient."

maggiore in funzione del maggior rischio a cui è esposta la società di classificazione¹⁶⁹.

Il modello del RINA è caratterizzato dalla presenza di un doppio ordine di limitazioni, contenute entrambe nell'art. 5.2 del modello adottato dal registro italiano. La particolarità della formulazione risiede nella previsione, in prima battuta, di un limite risarcitorio commisurato al compenso pattuito, nella misura di cinque volte, oppure, nel caso non siano ancora stati pagati importi da parte dell'armatore contraente, nella misura di cento mila euro. In seconda battuta, la società italiana si preoccupa di stabilire un ulteriore limite, pari a un milione di euro, senza tuttavia specificare l'operatività di detto limite¹⁷⁰. Sorgono di conseguenza alcuni dubbi interpretativi relativi alla legittimità dei limiti previsti: risultano oscuri i criteri in base ai quali debba applicarsi un limite piuttosto che un altro¹⁷¹.

¹⁶⁹ La maggiorazione del compenso è stabilita in 10.00 \$ a carico dell'armatore, ogni 1.000 \$ di aumento dell'importo massimo risarcibile da parte di ABS.

¹⁷⁰ Art. 5.2 - RINA – *Rules for the Classification of Ships*: “[...] then the Society will pay compensation to such person for his proved loss, up to, but not exceeding, five times the amount of the fees charged for the specific services, information or opinions from which the loss or damage derives or, if no fee has been charged, a maximum of one hundred thousand Euro. [...] In any case, irrespective of the amount of the fees charged, the maximum damages payable by the Society will not be more than 1 million Euro.”

¹⁷¹ La medesima critica viene sollevata da FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 201, nei confronti delle clausole adottate dal

Anche il modello BV prevede una triplice combinazione di meccanismi di determinazione dell'importo risarcibile. L'articolo 6.2 prevede che, qualora venga provato un pregiudizio nei confronti del *Client* che sia la conseguenza diretta e ragionevolmente prevedibile di un errore o di una omissione della società, questa non può essere chiamata a rispondere oltre (a) l'importo corrispondente a dieci volte il compenso pattuito, compreso tra otto e ottocentomila euro, oppure (b) oltre l'ammontare pari ad una volta e mezzo il compenso ricevuto (qualora la precedente soglia venga superata)..

L'inserimento di clausole di limitazione della responsabilità risponde all'esigenza lecita e legittima, anche negli ordinamenti di *common law*¹⁷², di bilanciare l'equilibrio economico del contratto col limite imposto dall'art. 1229 c.c. La limitazione del risarcimento è sottesa a commisurare le eventuali responsabilità del contraente rispetto al rischio di inadempimento, cui lo stesso soggetto deve far fronte. In questo senso, le previsioni del modello ABS, sebbene siano da valutare nel *quantum*, confermano l'orientamento espresso in dottrina secondo il quale ad ogni clausola di esonero dovrebbe corrispondere una

Bureau Veritas (nell'edizione del 1998 dei *Règlement pour la classification des navires*) il cui contenuto è del tutto simile ai termini previsti dal RINA.

¹⁷² Vedi MCCORMARCK H.M., *Warranties and disclaimers*, in *Tul. L. Rev.*, 1988, 62, pag 549 e ss.

riduzione del prezzo della controprestazione¹⁷³: preme, tuttavia, evidenziare l'opinione della dottrina straniera che, in merito alle limitazioni delle società di classificazione, critica la possibilità di parametrare il risarcimento al prezzo pattuito in funzione del compenso ricevuto: il biasimo deriva dalla considerazione che le regole tecniche degli organismi certificativi sono finalizzate alla tutela della sicurezza marittima, e pertanto *“one should not be permitted to gamble with the safety of lives at sea out of a payment for a ship survey”*¹⁷⁴.

1.2.1 Qualificazione ed intensità delle obbligazioni.

Le caratteristiche ora delineate del contratto di classificazione permettono di (tentare di) qualificare il contratto stesso al fine di sfruttare ulteriori strumenti ermeneutici qualora siano contestate le obbligazioni che sorgono. Anche in funzione dell'inquadramento proposto, ci si interroga se le clausole esonerative presenti nei modelli

¹⁷³ Così, MENICHINO C., *Clausole di irresponsabilità contrattuale*, cit, pag. 14; ma vedi anche ALPA G. – BESSONE M. – ZENO ZENCOVICH V., *Le clausole di esonero da responsabilità. Obbligazioni e contratti*, VI tomo, *I fatti illeciti*, pag. 313 e ss, in (diretto da) RESCIGNO P., *Trattato di diritto privato*, Torino, 1995. Si precisa che tale orientamento era riferito alle clausole di esonero genericamente intese, comprendendo pertanto sia le clausole propriamente esonerative che quelle di limitazione a cui ci si riferisce nel testo.

¹⁷⁴ Vedi DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects*, Master of Laws in Maritime Law, Faculty of Laws, Cape Town, p. 33, e nel senso che la competizione potrebbe abbassare gli standard delle società di classifica, LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 29.

analizzati possano essere considerate legittime, grazie al contributo offerto dal vaglio giurisprudenziale di diversi ordinamenti.

Nelle definizioni dei modelli contrattuali analizzati, ma anche grazie al contributo dell'IACS¹⁷⁵, della Commissione Europea¹⁷⁶, della dottrina¹⁷⁷, ed anche della giurisprudenza¹⁷⁸, viene descritto il contenuto dell'obbligazione principale della società di classificazione e pertanto è possibile desumere che il contratto di classificazione di navi è quel negozio giuridico in forza del quale un soggetto si impegna a verificare, attraverso controlli fisici e rilievi tecnici, la corrispondenza di

¹⁷⁵ Documento IACS, *Class societies, what, why and how*, 2005, paragrafo 7.

¹⁷⁶ Vedi paragrafo 3.1.1 del caso COMP/39416 – *Ship classification*, decisione della Commissione Europea del 14 ottobre 2009.

¹⁷⁷ Cfr. RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 39; CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione*, cit., pag. 423. Ma anche FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, cit., pag. 340, ULRIK A., *The Underwriters' Perspective*, in *Classification Societies*, LUX J. (edited by), London, pag. 38, MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 76, ed anche CLYNE R. – SAVILLE J., *Classification Societies and limitation of liability*, in *Tul. L. Rev.*, 2007, 81, pag. 1402.

¹⁷⁸ Secondo le parole del giudice Walker, in *Carbotrade S.P.A v Bureau Veritas* 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996), "*A classification society sets standards for the quality and integrity of vessels and performs surveys to determine whether vessels are in compliance with the classification society's rules and regulations, national laws, and international conventions. If a vessel passes inspection, the classification society either issues a certificate attesting to the vessel's conformity with the applicable rules, regulations, laws, and conventions or endorses an existing certificate with a visa reflecting the survey*"; ed anche *Gulf Tampa Drydock Co. V. Germanischer Lloyd*, 634 F.2d 874 (5th cir. 1981): "*A ship classification society is an organization that (1) sets standards for the quality, integrity and seaworthiness of ocean-going vessels; and (2) after inspecting a vessel, classifies it as conforming to those standards*".

determinati elementi ed equipaggiamenti della nave rispetto a standard e caratteristiche che lo stesso soggetto, che si impegna alla prestazione, definisce attraverso l'elaborazione di regole tecniche; qualora la corrispondenza fosse provata, il soggetto debitore si impegna a rilasciare un documento certificativo esclusivamente di detta corrispondenza.

Dall'altro lato, il soggetto creditore si impegna a pagare il compenso pattuito, a mettere a disposizione la nave nei modi e tempi definiti dalle predette regole tecniche emanate dal soggetto debitore ed ad informare la controparte di ogni evento che abbia modificato le caratteristiche in base alle quali è stata verificata la corrispondenza alle regole tecniche.

Sulla base di tale definizione sembra preferibile aderire alla tesi di parte della dottrina francese che intravede le maggiori affinità con lo schema contrattuale del contratto d'opera ed in particolare con lo schema del contratto d'opera intellettuale¹⁷⁹. Non mancano tuttavia opinioni di

¹⁷⁹ In questo senso, la dottrina francese FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 107 e ss. – e le ulteriori indicazioni bibliografiche ivi riportate – secondo il quale: “*Leurs prestations ne sont pas matérielles dans le sens où l'exécution de leurs obligations ne porte pas sur un objet ou une construction, mais sur une opération intellectuelle de surveillance ou de contrôle*”; favorevole all'interpretazione del contratto di classificazione contenente un'obbligazione di mezzi, RÉMOND-GOULLOND M., *Droit Maritime*, Paris, 1993, pag. 221, vedi anche BOISSON P., *Safety at sea. Policies, regulations and international law*, Paris,

qualificazione differenti ed elementi di difformità rispetto al tipo, soprattutto come definito dal codice civile italiano, con particolare riferimento alla personalità della prestazione¹⁸⁰. Aderire ad un tale inquadramento consente di mettere in luce alcune caratteristiche del contenuto dell'obbligazione cui soggiace la società di classificazione.

Le prestazioni delle società di classificazione non sono materiali, nel senso che il contenuto della prestazione non prevede un *facere* relativo alla costruzione o riparazione di qualche bene. Le obbligazioni contratte dalle società di classificazione devono essere valutate in relazione al contenuto stesso della prestazione che è costituito da un *facere*, immateriale ed infungibile, ovvero il controllo di determinate

1999, pag. 396, secondo l'autore l'inquadramento oscillerebbe tra il contratto di appalto di servizi, da un lato, e, dall'altro, il contratto d'opera e contratto d'opera intellettuale; anche CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione, cit.*, pag. 426.

¹⁸⁰ Si rileva in particolare che il contratto di classificazione sarebbe privo della "personalità della prestazione" ed sarebbe altresì inqualificabile tra le "professioni intellettuali", elementi invece ritenuti distintivi del contratto d'opera intellettuale. In argomento si rinvia alle riflessioni della dottrina circa la sfumata necessità della *personalità*, cfr. MARINELLI F. – CAROCCIA F., *Contratto d'opera e prestazione d'opera intellettuale*, in *Tratt. dir. civ.*, IV, 24, PERLINGIERI P., Napoli, pag. 176 e ss.; ed anche alla labile concezione, tutta nazionale delle professioni intellettuali, cfr. SALOMONE R., *Le libere professioni intellettuali*, in *Tratt. dir. comm. dir. pubbl. econ.*, GALGANO, Padova, 2010, pag. 15 e ss. e SCOGNAMIGLIO R., *Personalità umana e tutela costituzionale delle libere professioni*, in *Dir. fam. pers.*, 1973, pag. 803; sulla qualificazione delle professioni intellettuali come servizi professionali, vedi CODINANZI M. – NASCIMBENE B., *La libera prestazione dei servizi e delle professioni in generale*, in *Tratt. dir. priv.*, BESSONE, XXVI, I.

caratteristiche della nave, e la verifica della corrispondenza delle stesse rispetto a standard previamente definiti ed oggetto del contratto stesso.

Come illustrato *supra*¹⁸¹, i termini e le condizioni generali contenuti nei modelli in precedenza analizzati, in alcuni casi, rinviano direttamente alle regole tecniche redatte dagli istituti di classifica o, negli altri casi, le stesse condizioni costituiscono parte delle regole tecniche. Sebbene l'inquadramento proposto permetta di trarre utili strumenti ermeneutici per determinare le ipotesi di adempimento, v'è da ricordare come tale operazione e tali strumenti abbiano rilevanza principalmente negli ordinamenti di *civil law*.

Soltanto il modello *RINA – Rules for Classification* prevede l'applicazione di norme italiane e pertanto appartenenti ad un sistema di *civil law*¹⁸².

¹⁸¹ Vedi paragrafo 1.1 del presente capitolo, nota 144; i modelli costituiti dai termini e dalle condizioni generali unitamente alle *Rules* sono *Bureau Veritas - Règlement pour la Classification des Navires en Acier*, *Rina – Rules for the Classification of Ships*, *DNV-GL - Rules for Classification and Construction*.

¹⁸² Nello specifico, il modello *RINA – Rules for classification*, art. 6.1 – “Any dispute arising from or in connection with the Rules or with the Services of the Society [...] will be determined in accordance with Italian Law”. Le condizioni del *Bureau Veritas* prevedono una clausola giurisdizionale e legislativa limitata alle controversie relative alle fatture; le altre controversie sono demandate al giudizio arbitrale, applicando la legge inglese, art. 12.3: “Toute autre différend relatif aux présentes Conditions Générales ou aux Services de la Société est soumis à l'arbitrage par trois arbitres, à Londres, suivant l'Arbitration Act 1996 tel qu'amendé. Le contrat entre le Client et la Société est soumis à la loi anglaise.”

Da precisare che l'inquadramento proposto alla luce dei limiti stessi cui è soggetto permette di analizzare il contenuto dell'obbligazione della società di classificazione ed in particolare sembra fornire un parametro adeguato ai fini della valutazione del corretto adempimento contrattuale.

Incidentalmente si menziona la collocazione del contratto d'opera intellettuale nel codice civile: esso viene disciplinato dalle norme del capo secondo "*Delle professioni intellettuali*", del titolo terzo "*Del lavoro autonomo*", del libro quinto "*Del lavoro*".

Ciò che in questa sede maggiormente interessa non è tanto l'esatta definizione del tipo contrattuale, ed i suoi tratti distintivi, esame che porterebbe in un terreno arduo rispetto a possibili analogie con il contratto di classificazione. Gli aspetti da cui trarre utili elementi ermeneutici risiedono nella definizione del grado di diligenza richiesto al *professionista*, nel tentativo di enucleare i principi ad uso dell'interprete per determinare l'essenza dell'adempimento contrattuale.

È necessario, di conseguenza, accennare all'annosa questione relativa alla dicotomia obbligazione di mezzi ed obbligazione di risultato ed al suo carattere (*quasi*) pregiudiziale per definire l'oggetto dell'obbligazione: questioni che ben si attagliano al contratto di

classificazione. L'interrogativo, difatti, analogico è costituito dalla questione incerta se l'obbligazione della società di classificazione di ispezionare e visitare la nave rientri in una categoria di obbligazioni piuttosto che nell'altra.

La distinzione della tipologia di obbligazioni dedotte in contratto è stata spesso usata per circoscrivere il rischio e la responsabilità del *professionista*, attenuando il rigore delle regole sull'onere della prova, o, più esattamente, sul contenuto della prova che il creditore ed il debitore sono tenuti a fornire¹⁸³.

Un primo orientamento dottrinale adottava la distinzione menzionata per definire quanto fosse dovuto dal debitore contraente e se, cioè, nell'obbligazione di mezzi fosse dovuto *“lo spiegamento di un'attività produttiva dell'interesse del creditore; attività che deve essere controllata ad una stregua di diligenza e di abilità tecnica”*¹⁸⁴. Il vaglio dell'interprete nel verificare il corretto adempimento, nel caso di obbligazioni di mezzi, era principalmente rivolto al comportamento tenuto dal debitore, ed al livello di diligenza prestata.

¹⁸³ Vedi DE LORENZI V., *Obbligazioni di mezzi e obbligazione di risultato*, in *Digesto disc. priv., Sez. civ.*, Torino 1995, pag. 400, ed anche sotto il diverso profilo dell'evoluzione storica BRECCIA U., *Le obbligazioni*, in *Trat. dir. priv.*, IUDICA E ZATTI, Milano, 1991, pag. 133.

¹⁸⁴ Così BETTI U., *Teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1953, pag. 128.

Detto orientamento alla base del quale si afferma la netta differenza tra le tipologie di obbligazioni lascia spazio, soprattutto in tempi più recenti, ad interpretazioni per le quali, anche in quelle che vengono qualificate come obbligazioni di mezzi, in realtà sia sempre necessario un “risultato”¹⁸⁵; l’adesione a questa tesi vanificherebbe la ricerca teorica di tratti distintivi tra le une e le altre obbligazioni, poiché sarebbe lo stesso filone interpretativo a mettere in discussione la dicotomia¹⁸⁶. Nonostante ciò, la differenza tra obbligazioni dove sia richiesto un vero e proprio *opus* per il soddisfacimento dell’interesse creditorio rispetto ad obbligazioni dove l’adempimento sia diverso rispetto ad un risultato in senso concreto, persiste. Ed allo stesso modo, persiste il parametro di controllo della diligenza: ne sono testimonianza, sebbene a livello di soft law, gli inserimenti della distinzione nei Principi UNIDROIT¹⁸⁷ e nel Codice europeo dei contratti¹⁸⁸.

¹⁸⁵ Così SANTORO PASSERELLI F., *Professioni intellettuali*, in *Noviss. dig. it.*, XIV, Torino, 1967, pag. 25; BIANCA C.M., *Diritto civile, IV, L’obbligazione*, Milano, 1993, pag. 74.

¹⁸⁶ Cfr. MARINELLI F. – CAROCCIA F., *Contratto d’opera e prestazione d’opera intellettuale*, cit., pag. 242.

¹⁸⁷ Artt. 5.1.4, c. 2 “Quando l’obbligazione di una parte comporti il dovere di adoperarsi con diligenza nell’esecuzione della prestazione, quella parte è tenuta a compiere gli sforzi che una persona ragionevole della stessa qualità compirebbe nelle medesime circostanze”.

¹⁸⁸ Art. 75 c. 3 “Se il contratto prevede un obbligo di fare di natura professionale, questo si considera adempiuto quando il debitore abbia posto in essere con la dovuta diligenza tutti gli atti che nono necessari per il verificarsi del risultato previsto, salvo

Anche la giurisprudenza ha avuto oscillazioni circa l'interpretazione delle obbligazioni, nelle due distinte tipologie, e soprattutto circa la distribuzione dell'onere della prova¹⁸⁹. Recentemente la Cassazione sembra affermare in maniera quasi tranchant che la distinzione delle obbligazioni non rappresenta, in tema di responsabilità, un valido criterio di risoluzione delle controversie; e più precisamente asseriscono le S.U. che in ogni obbligazione sia contemporaneamente richiesto *“la compresenza sia del comportamento del debitore che del risultato, anche se in proporzione variabile”*¹⁹⁰. Il regime di responsabilità a prescindere dal tipo di obbligazione *“è il medesimo, per cui, l'inadempimento, oltre che totale o dovuto a incuria o disattenzione, consiste generalmente nell'imperizia, ossia*

che in base all'accordo delle parti, alle circostanze o agli usi, debba ritenersi che l'adempimento medesimo si verifichi con la piena realizzazione del risultato medesimo”.

¹⁸⁹ Si segnalano a favore di una netta distinzione Cass. S.U., 30 ottobre 2011, n. 13533, in *Contratti*, 2002, pag. 113, con nota di CARNEVALI, *Inadempimento e onere della prova*; più recentemente aderendo alla tesi che vede sfumare la dicotomia per una oggettivazione di determinate responsabilità Cass. 19 maggio, 2004, n. 9471, in *Danno e responsabilità*, 2005, pag. 23 e ss, con nota di DE MATTEIS R., *La responsabilità medica ad una svolta?*.

¹⁹⁰ Espressamente Cassazione S.U., 28 luglio 2005, n. 15781, edita in *Nuova giur. civ. comm.*, 2006, I, pag. 828 e ss. con nota di VIGLIONE R., *Prestazione d'opera intellettuale e disciplina applicabile, tra obbligazione di mezzi e obbligazioni di risultato*. Si segnala altresì la sentenza successiva in argomento criticata dalla dottrina; vedi D'AMICO G., *Responsabilità per inadempimento e distinzione tra obbligazioni di mezzi e di risultato*, in *Riv. dir. civ.*, 2006, II, pag. 141 e ss, ed anche NICOLUSSI A., *Sezioni sempre più unite contro la distinzione fra obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi. La responsabilità del medico*, in *Danno e responsabilità*, 2008, 8-9, pag. 871 e ss.

nell'errore determinato da ignoranza di cognizioni tecniche o da inesperienza professionale sia quando il professionista risponde solo per dolo o colpa grave (art. 2236 c.c.) sia quando - secondo le regole comuni - deve rispondere anche di colpa (art. 1176, comma 2, c.c.)". Seguendo questa tesi che vede affievolirsi sino a scomparire la distinzione tra obbligazioni di mezzi ed obbligazioni di risultato, non appare fuori luogo considerare il sistema degli artt. 1176 e 1218 c.c., in tema di adempimento ed inadempimento, il metro valido per valutare non solo l'obbligazione che scaturisce da un contratto d'opera intellettuale, ma per ogni tipo di obbligazione¹⁹¹. Se, difatti, la portata dell'art. 1176 c.c. era stata circoscritta alle obbligazioni che si qualificavano "di mezzi", venendo meno tale distinzione, il parametro della disposizione codicistica risulta essere applicabile a tutte le obbligazioni, conciliando l'interpretazione degli artt. 1176 e 1218 c.c.: il parametro della diligenza attraverso cui valutare la correttezza e l'idoneità dell'adempimento nel soddisfare l'interesse creditorio si declinerebbe in una duplice funzione.

Da un lato, la diligenza dovuta è criterio di imputabilità e si risolve in una valutazione etica del comportamento del debitore secondo il modello ideale del buon padre di famiglia (comma I); dall'altro, la

¹⁹¹ Così MARINELLI F. – CAROCCIA F., *Contratto d'opera e prestazione d'opera intellettuale*, cit., pag. 252.

stessa diligenza esprime la misura del contenuto di certe obbligazioni, per indicare un'attività obiettivamente adeguata allo scopo da perseguire (comma II), cioè un'attività che risponda alle regole tecniche della professione¹⁹². Tale operazione concettuale per la quale la mera osservanza di un comportamento diligente da parte del professionista non possa essere l'unico parametro di valutazione dell'adempimento (nelle obbligazioni dove non sia previsto un risultato concreto), ma debba essere parametrata agli standard di condotta richiesti per l'esecuzione di quella *specifica* prestazione in funzione delle circostanze e del livello di specializzazione che il creditore poteva legittimamente attendersi, è stata accolta anche dalla giurisprudenza nazionale, soprattutto in riferimento al vaglio della diligenza dovuta dal medico¹⁹³.

Le valutazioni dottrinarie, nonché la statuizioni delle corti (sebbene nazionali) hanno elevato il livello di prestazione richiesta al professionista, in funzione anche dei numerosi fattori extragiuridici (il mutato ruolo sociale del professionista, la diversa percezione del cliente, la tendenza alla specializzazione e più in generale il progresso delle

¹⁹² Ancora, MARINELLI F. – CAROCCIA F., *Contratto d'opera e prestazione d'opera intellettuale*, cit., pag. 257, che richiama MENGONI L., *Obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi (Studio critico)*, in *Riv. dir. comm.*, 1954, I, pag. 187.

¹⁹³ In argomento, Cass. 3 marzo 1995, n. 2466, in *Giur. it.*, 1996, I, pag. 91, Cass. 26 marzo 1990, n. 2428, in *Giur. it.*, 1991, I, 1, pag. 599, Cass. 12 agosto 1995, n. 8845 in *Mass. Giur. it.*, 2005, Cass. 11 marzo 2002, n. 3492, in *Giur. it.*, 2003, pag. 240.

scienze e delle tecniche) che hanno determinato una *trasformazione dell'attività che il professionista deve svolgere per soddisfare l'interesse in vista del quale il cliente ha accettato di concludere l'accordo*¹⁹⁴. Appare di conseguenza che il livello di diligenza richiesta, in forza della specializzazione che si riscontra in molte professioni, sia tanto più elevato quanto maggiore è la specificità del problema¹⁹⁵.

In questo contesto, le riflessioni svolte sul contenuto dell'obbligazione del professionista permettono di leggere attraverso una diversa chiave la prestazione richiesta alle società di classificazione, naturalmente accettando l'analogia rispetto al tipo di obbligazione contenuta nei contratti conclusi dai "professionisti". Adottando il percorso interpretativo ora proposto, non appare fuori luogo considerare la prestazione delle società di classificazione di particolare tecnicità¹⁹⁶; ma

¹⁹⁴ Così MARINELLI F. – CAROCCIA F., *Contratto d'opera e prestazione d'opera intellettuale*, cit., pag. 237.

¹⁹⁵ L'unico limite è posto dall'articolo 2236 c.c., in argomento Cass. Sez. III, 10 marzo 2014, n. 5506.

¹⁹⁶ Sul tecnicismo delle attività di classificazione vedi SCOVAZZI T., *La sicurezza della navigazione marittima. Profili di diritto internazionale*, cit., pag. 30, il quale riporta il rapporto dell'inchiesta francese sul caso Erika, secondo cui "la *technicité croissante* [a] *conduit les Etats à déléguer*" gran parte delle attività prima di loro competenza; INGRATOCI C., *Sicurezza e certificazione navale: considerazioni in tema di responsabilità degli organismi riconosciuti*, cit., pag. 120 e SMITH J.J., *On a flood tide: Classification societies and Canada's marine industry in 2020*, cit., CAMPANA C., *L'assicurazione della responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit., pag. 379, HAPPÉ, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit., pag.

soprattutto, in funzione del ruolo svolto esattamente nell'area di competenza, ovvero la ricerca e promozione di nuovi standard di sicurezza e prestazioni per le navi¹⁹⁷, la diligenza dovuta delle società di classificazione nell'esecuzione delle ispezioni e delle visite dovrebbe essere parametrata ad uno *standard di condotta* particolarmente elevato che, giova precisarlo, risiede nella natura stessa della prestazione. Si potrebbe ipotizzare finanche una responsabilità per culpa lievissima. Difatti, il ruolo ricoperto dalle principali società di classificazione a livello mondiale nella promozione della sicurezza marittima¹⁹⁸, declinata attraverso l'elaborazione di regole ingegneristiche in continuo

54, MONTEBELLO C., *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control tra safety e security*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2005, pag. 1-9, ed anche FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, cit., pag. 372, il quale afferma "rules dealing with the vessel condition as developed by CS' have reached a level of complexity that sometimes might result in a certain dependence on their services".

¹⁹⁷ Ruolo svolto dall'IACS per IMO, cfr. paragrafo 1.4.1 cap. I e note corrispondenti.

¹⁹⁸ Art. 1.1 IACS Charter "The purpose of a Classification Society ("CS") 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". Nonché art. 1.2 "The objective of ship classification is to verify the structural strength and integrity of essential parts of the ship's hull and its appendages, and the reliability and function of the propulsion and steering systems, power generation and those other features and auxiliary systems which have been built into the ship in order to maintain essential services on board for the purpose of safe operation of a ship. Classification Societies aim to achieve this objective through the development and application of their own rules and by verifying compliance with international and/or national statutory regulations on behalf of flag Administrations."

avanzamento, permette di considerare l'espletamento delle ispezioni e delle supervisioni una prestazione di cui gli stessi soggetti che la eseguono conoscono nel dettaglio le caratteristiche. Si ritiene che in forza dello sviluppo delle regole tecniche che è oggetto stesso dell'attività di classificazione¹⁹⁹, l'interprete dovrebbe avere minori dubbi nel determinare il livello di diligenza dovuta in occasione del contratto con un armatore (o altro soggetto); e di conseguenza diverrebbe più agevole identificare un comportamento che costituisca inadempimento contrattuale.

Le considerazioni appena svolte, da un lato, possono esprimere una diversa chiave di lettura del contenuto delle obbligazioni contrattuali delle società di classificazione; dall'altro, trovano limitati spazi applicativi: va difatti ricordato come tali operazioni ermeneutiche trovino fondamento all'interno dell'ordinamento italiano o *mutatis mutandis*, all'interno di altri sistemi di *civil law*, francese, in particolare²⁰⁰. Inoltre, v'è difatti da segnalare come le azioni intentate a titolo di responsabilità contrattuale delle società in oggetto, siano veramente residue, sia per conseguenze negative che gli armatori

¹⁹⁹ In alcuni modelli contrattuali, lo sviluppo e redazione delle regole costituisce parte delle attività di classificazione, cfr. *supra*, paragrafo 1.1.

²⁰⁰ Cfr. FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification, cit.*, pag. 108 e ss.

potrebbero subire²⁰¹, sia a causa del sistema delle limitazioni risarcitorie in ambito marittimo²⁰².

Non devono tuttavia essere trascurate ulteriori ipotesi di inquadramento del contratto di classificazione. L'ordinamento greco, la cui giurisprudenza ha avuto modo di inquadrare il contratto in parola come un mandato speciale per la realizzazione di un particolare servizio in modo indipendente o come un contratto per la produzione di uno specifico progetto, prescrive (art. 652 codice civile greco) che in detti contratti il criterio di valutazione dell'adempimento contrattuale sia basato sul grado di perizia, che in ogni caso deve superare quello di una persona comune (exceeding that of the "common sensible person")²⁰³.

Sebbene le qualificazioni abbiano il pregio di tentare di desumere il contenuto dell'obbligazione del contratto di classificazione, le

²⁰¹ Sul punto ANTAPASSIS A.M., *Liability of classification societies*, in *Electronic Journal of Commerce Law*, 2007, 13, pag. 14.

²⁰² Vedi LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 277 e ss. L'autore prende in considerazione l'attuale sostrato normativo convenzionale per evidenziare come i soggetti lesi dalle attività svolte negligenzemente dalle società di classificazione siano il più delle volte soggetti terzi rispetto agli armatori, i quali godono già di limitazioni di responsabilità per numerose fattispecie.

²⁰³ Espressamente ANTAPASSIS A.M., *Liability of classification societies*, cit., pag. 17, il quale rinvia a Greek Report; Court of Appeal of Piraeus 2014/2004 Naftiki Dikaiosini 2004, 172.

differenze degli ordinamenti nazionali costituiscono un limite significativo. D'altro canto, i sistemi giuridici di *common law*, privi dell'esigenza di qualificazione contrattuale, concentrano l'attenzione direttamente sul contenuto dell'obbligazione contratta dalla società di classificazione e, come si vedrà *infra*, sul livello di diligenza richiesta, che è il medesimo fine cui tentano di giungere le qualificazioni dei sistemi di *civil law*²⁰⁴.

1.2.2 Il codice di condotta delle società di classificazione.

Sullo specifico argomento della diligenza richiesta e dovuto contrattualmente, sono necessarie alcune brevi considerazioni sui lavori del CMI cui già si è fatto cenno²⁰⁵.

Anche a causa dell'incremento delle cause nei confronti dei registri e degli incerti esiti²⁰⁶, nel 1992 fu istituito nell'ambito del CMI un gruppo

²⁰⁴ Così ANTAPASSIS A.M., *Liability of classification societies, cit.*, pag. 19.

²⁰⁵ Vedi *supra*, testo all'altezza di nota 80, CMI, *Principles of conduct for Classification Societies*.

²⁰⁶ Si ritiene che l'aumento delle cause intentate fosse ascrivibile al tentativo di mirare a soggetti provvisti di ingenti capacità finanziarie – *deep pocket* – perché privi di alcuna limitazione risarcitoria; con particolare riferimento alle limitazioni poste dalle convenzioni CLC/FUND cfr. COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi, cit.*, pag. 25, ed anche LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità delle società di classifica; dal caso Nicholas H ai casi Erika e Prestige*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, 2010, pag. 706. Anche lo stesso presidente del *Joint Working Group*, WISWALL F.L., *Report and panel discussion concerning the joint working group on a study of issues re classification societies*, in *Diritto Marittimo*, 1995, pag. 66.

di lavoro allo scopo di elaborare regole sulle società di classifica. Il *working group* portò nel 1997 all'emanazione di un codice di condotta attraverso cui esaminare la prestazione, diligente o meno, nell'esecuzione delle ispezioni; il *working group* emanò altresì un modello adottabile su base volontaria per la definizione dell'accordo con gli Stati Bandiera deleganti i controlli previsti dalle convenzioni internazionali (Part I)²⁰⁷, ed anche per la definizione del contenuto del contratto di classificazione con gli armatori (Part II)²⁰⁸. Quest'ultimo modello include una limitazione di responsabilità calcolata in base ad un multiplo del costo del servizio offerto. L'introduzione in via contrattuale di un limite di responsabilità per danni conseguenti ad errori colposi nell'attività di revisione è stata vista come un valido compromesso tra le ragioni delle società di classifica e armatori²⁰⁹.

²⁰⁷ Tale modello non ebbe fortuna, in quanto l'IMO ha elaborato il Model Agreement, vincolante per gli Stati europei, e per gli Stati che abbiano ratificato la SOLAS, cfr. *supra* paragrafo 3 cap. I, note 111 e 112.

²⁰⁸ Secondo MICALLEF D., *A legal analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies*, in *CMI Symposium 2013*, pag. 14, l'inserimento di una clausola che definisse, benché ampiamente, i limiti risarcitori è ascrivibile alla circostanza che non fosse prevedibile l'entrata in vigore di uno strumento normativo internazionale che limitasse la responsabilità delle società di classificazione, né fosse prevedibile l'inserimento delle stesse società tra i soggetti che possono godere delle limitazioni poste dalla LLMC.

²⁰⁹ Così DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies*, *cit.*, p. 32.

Parte della dottrina ritiene che il codice di condotta costituisca un primo utile metro di valutazione oggettivo lo *standard of care* da ottemperare nello svolgimento dell'attività di classifica²¹⁰. È tuttavia da sottolineare come il rispetto dei principi CMI sia solo una presunzione *iuris tantum* di comportamento diligente dell'operato del registro convenuto²¹¹. Inoltre esaminando il loro preciso contenuto, essi non appaiono imporre siffatti standard comportamentali da garantire, seppure come presunzione semplice, una prestazione esente da vizi di negligenza²¹²: le disposizioni CMI sembrano rispecchiare gli attuali

²¹⁰ Così TURCI M., *La responsabilità delle società di classifica verso i terzi: il caso della Star of Alexandria*, nota a U.S. District Court, Southern District of New York, 18 ottobre 1995, in *Diritto Marittimo*, 1997, pag. 1185; nella dottrina straniera LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 299, "*may serve to define their standard of care*", enfasi aggiunta.

²¹¹ Vedi DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies*, cit., p. 32, dove l'autore si esprime in questo senso: *it [il codice di condotta] may provide an internationally recognised 'yardstick' to assess classification society performances*"; e CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione*, cit., pag. 427.

²¹² Si riportano qui alcuni esempi delle principi, per evidenziarne il contenuto poco pregnante ai fini della determinazione di un comportamento diligente. Part A, "*To maintain its Rules, Regulations and Guidelines in a systematic form; To take such action with regard to the application of its Rules, Regulations, Guidelines ad other requirements as will facilitate compliance with them*"; oppure Part B "*To establish and maintain appropriate standard for training and qualification of its technical staff*"; oppure ancora Part C, let. b "*To maintain records of the documents referred to in (a) for so long as the ship in question remains classed by the Society, plus a further period of at least five years thereafter*".

requisiti dell'IACS per poter accedere all'associazione²¹³, in quanto requisiti associativi hanno carattere più formale che sostanziale.

Sembra, pertanto, che alla società di classificazione convenuta a titolo contrattuale, la dimostrazione di avere ottemperato ai principi di condotta sia un onere non esaustivo per provare il proprio comportamento diligente, e quindi adempiente. Il rispetto dei principi dovrebbe costituire solo una prova prodromica, al seguito della quale la società dovrebbe dimostrare puntualmente comportamento diligente tenuto nel caso concreto. Sarebbe contrario al principio della vicinanza della prova²¹⁴, lasciare all'armatore l'onere della prova contraria, ovvero il comportamento diligente del soggetto debitore²¹⁵: l'esecuzione delle ispezioni, pur in presenza dei preposti dell'armatore, è una prestazione sotto la totale sfera di controllo della società di classificazione.

²¹³ Vedi IACS Membership Criteria Art. 1, *Demonstrated ability to develop, apply, maintain, regularly up-date and publish its own set of classification rules in the English language covering all aspects of the ship classification process*, ma soprattutto IACS Procedures, Volume 2, *Procedures concerning requirements for membership of IACS*, edizione 2009. Si segnala che in seguito alle modifiche richieste all'associazione dalla Commissione Europea (vedi nota 65), i requisiti sono stati modificati.

²¹⁴ Si segnala *ex plurimis*, DRAGONE M., *Le S.U., la "vicinanza della prova" e il riparto dell'onere probatorio*, nota a Cass. S.U. 11 gennaio 2008, n. 582, in *La Responsabilità Civile*, 2008, 8-9, pag. 698 e ss.

²¹⁵ Di segno opposto, CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione*, *cit.*, pag. 428.

Detta riflessione trova concretamente un limitato spazio operativo, posto che gli strumenti elaborati dal CMI hanno carattere esclusivamente di *soft law*, nel caso del codice di condotta. La dottrina segnala ulteriormente che l'insuccesso di detto codice (mai adottato) possa essere ascrivibile all'assenza di previsioni relative alla responsabilità extracontrattuale²¹⁶; d'altronde il report del *working group* aveva sottolineato come le questioni inerenti i danni nei confronti di terzi potessero trovare una soluzione esclusivamente attraverso l'adozione di una convenzione internazionale che disciplini la materia²¹⁷. Tale soluzione fu rinviata ad una eventuale revisione della Convenzione di Londra del 1976 sul limite di responsabilità degli armatori, mai avvenuta sul punto²¹⁸.

²¹⁶ Così MICALLEF D., *A legal analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies, cit.*, pag. 15.

²¹⁷ Vedi WISWALL F.L., *Report and panel discussion concerning the joint working group on a study of issues re classification societies, cit.*, pag. 70.

²¹⁸ Il protocollo del 1996 ha portato modifiche sostanziali ai limiti risarcitori e non in merito ai soggetti che possono godere delle limitazioni, vedi CHEN X., *Limitation of liability for maritime claims : a study of U.S. law, Chinese law and International Conventions*, The Hague, 2012, pag. 91. Allo stesso modo, gli emendamenti al protocollo del 1996 adottati nel 2012 riguardano i medesimi limiti. Da segnalare, altresì, la proposta di limitare la responsabilità delle società di classificazione al 50% alle stesse condizioni poste per gli armatori fu respinta durante i lavori del protocollo del 1996; sul punto vedi DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies, cit.*, p. 33.

2. Legittimità delle clausole esonerative nei casi di specie: i limiti definiti dai giudici francesi ed americani.

Lo studio dei modelli contrattuali delle società di classificazione denota la presenza in misura significativa di clausole esonerative della responsabilità e altre disposizioni che limiterebbero l'oggetto contrattualmente vincolate dell'obbligazione principale del contraente. Qui di seguito si tenterà di passare in rassegna le principali disposizioni in parola e di valutare al contempo la loro legittimità alla luce delle fattispecie interpretate dai giudici francesi ed americani; i giudizi nei confronti delle società di classificazione sono stati instaurati raramente sulla base di un'azione per responsabilità contrattuale ed ancor minori sono stati i giudizi dove gli interpreti hanno avuto modo di esprimersi sulla legittimità delle clausole esonerative.

In linea generale, è possibile affermare che tutte le Condizioni Generali prese in considerazione prevedono una clausola liberatoria a favore della società che si è impegnata a fornire il servizio di classificazione, tale per cui essa non risponde delle informazioni fornite né degli atti commessi in occasione delle ispezioni.

I giudici francesi sono stati chiamati in più occasioni a dirimere fattispecie nelle quali le clausole esonerative svolgevano un ruolo fondamentale. È bene precisare che l'ordinamento francese è privo di

critérii positivi per valutare la legittimità delle clausole esonerative o limitative: è stata l'esperienza giurisprudenziale ad aver elaborato alcuni canoni interpretativi²¹⁹. Le clausole esonerative sono state ritenute valide, anche in funzione del loro scopo e del bilanciamento degli interessi delle parti contrattuali: tuttavia, il principio della validità di dette clausole trova il limite di elaborazione pretoria, in forza del quale le clausole sono nulle nei casi di dolo²²⁰ o colpa grave²²¹. D'altra parte nell'ordinamento italiano, i medesimi canoni sono imposti dall'art. 1229 c.c.

Tali principi ermeneutici hanno trovato applicazione anche nelle fattispecie dove le società di classificazione convenute richiedevano di godere delle limitazioni inserite nel contratto. Senza risalire ai casi

²¹⁹ Vedi FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification, cit.*, pag. 203, COMMARET J.F., *La responsabilité des sociétés de classification: analyse comparative*, 2009, D'Aix – Marseille, pag. 52, FABRE-MAGNAN M., *Les obligations*, Paris, 2004, pag. 587 e ss, 835 e ss.; CARBONNIER J., *Les obligations*, Paris, 1998, pag. 286 e ss; e VINEY G., *Les obligations: la responsabilité: effets*, Paris, 1988, pag. 251 e ss.

²²⁰ C.cass., Ch.civ 1, 04/02/1969.

²²¹ C.cass., Ch.com, 26/02/85.

ormai datati²²², è opportuno menzionare i casi *Atlantica Marseille*²²³ ed *Elodie II*²²⁴.

Nel primo caso un armatore aveva commissionato ad un cantiere determinati lavori sulla nave col preciso scopo di aumentarne la capacità di stiva. La progettazione ed il controllo dei lavori erano stati affidati al Bureau Veritas. Alla termine dei lavori, furono necessarie alcune modifiche nel corso delle quali vennero rilevati difetti nelle parti oggetto di lavorazione precedente. Il registro francese venne citato in garanzia dal cantiere che, a sua volta, era stato chiamato dall'armatore a rispondere dell'inadempimento. I giudici ritennero che nonostante la presenza nelle Condizioni Generali della clausola generica per la quale il Bureau Veritas declinava ogni tipo di responsabilità per gli errori di giudizio, per colpa o per negligenza²²⁵, in un contratto di adesione "*soule une faute lorde ou un dol peut rendre nulle une convention de non-*

²²² Si rimanda alle note di FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification, cit.*, pag. 210 e 211.

²²³ T. com., Marseille, 6 janv. 1978, "*Atlantica Marseille*", in *Droit Maritime français*, 1978, pag. 391.

²²⁴ App. Versailles 21 mars 1996, "*Elodie II*" in *Droit Maritime français*, 1996, pag. 725, pubblicata anche in *Diritto Marittimo*, 1998, pag. 861, *Bureau Veritas e Cie Cherbourgeoise de Cabotage in Liq. c. Assicuratori*.

²²⁵ Il contenuto delle allora Condizioni Generali sembra essere del tutto simile alla clausola 6.1 dei vigenti termini redatti del Bureau Veritas, secondo la quale "*La Société décline toute responsabilité pour l'utilisation d'informations relatives à ses Services qui n'auraient pas été fournies à cette fin par ses soins ou avec concours*".

responsabilité". Nella fattispecie né l'armatore attore né il cantiere convenuto avevano dimostrato la colpa grave o il dolo del registro: di conseguenza il Bureau Veritas fu esente da responsabilità per inadempimento contrattuale.

Nel secondo caso, più complesso se considerato nelle sue molteplici sfaccettature²²⁶, l'organismo di classificazione francese venne convenuto in giudizio dall'acquirente di una nave alla quale fu attribuita la migliore classe, nonostante un'ispezione condotta in bacino di carenaggio. I giudici di Versailles argomentano precisamente che l'azione a titolo contrattuale non è esperibile in quanto l'acquirente non stipulò alcun negozio giuridico qualificabile come contratto con la società di classificazione. Al contempo i giudici si preoccupano di sottolineare che *"Considérant enfin que la nature contractuelle [...] importe peu en l'espèce 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"*: il ricorso della convenuta alla clausola esonerativa viene negato non tanto sulla base dell'assenza di rapporto contrattuale, quanto sulla circostanza che pur

²²⁶ La fattispecie della nave *Tradeways II* è importante anche per i risvolti nell'ambito della responsabilità extracontrattuale.

in presenza di obbligazioni contrattuali, vige il limite della colpa grave (elemento di cui l'attore non diede prova).

Nell'ordinamento americano, in virtù della spiccata libertà contrattuale ed dei maggiori spazi di interpretazione lasciati ai giudici (come del resto negli altri sistemi di *common law*), le limitazioni alle clausole esonerative si riducono, in particolare nell'ambito marittimo, alla verifica da parte dell'interprete dell'eventuale violazione di "interessi pubblici"²²⁷; il controllo giurisdizionale può divenire più approfondito nel caso di contratti di adesione, verificando che il diverso potere contrattuale non abbia portato ad eccessive sperequazioni delle posizioni dei contraenti, contrarie ai predetti interessi pubblici²²⁸.

I giudici americani hanno più volte esaminato fattispecie dove convenute erano società di classificazione; in particolare nel caso

²²⁷ Vedi *Hudson Waterway Corp. V. Coastal Maritime Serv.*, 436 F. Supp. 597, 605 (E.D. Tex. 1977), in AMC, 1978, pag. 351, dove in particolare i giudici americani affermano: "It is only when there is some overriding reason for public concern, some real and valid problem, that a party should be allowed to evade the terms of a contract he has agreed to. Of course, if the contract does in some way cause real harm to the public, then the Court should not hesitate to refrain from enforcing it." Nella fattispecie i giudici hanno ritenuto che la clausola esonerativa inserita nel contratto non fosse contraria all'ordine pubblico.

²²⁸ In argomento, si rimanda a MCCORMARCK H.M., *Warranties and disclaimers*, cit., pag. 553 e ss ed in particolare *Alcoa Steamship Co, Inc. v. Charles Ferran & Co. Inc.* 383 F.2d 46 (5th Cir. 1967), in AMC, 1967, pag. 2578; specificamente sulle *Red Letter clause* nei contratti di adesione "wherein the bargaining power of one party is extremely restricted to the point where countenancing the limitation becomes unconscionable. When a limitation does not result from inequality of bargaining power, the courts prefer to let parties lie on the bed they make".

*Tradeways II*²²⁹, i giudici distrettuali di New York, la cui sentenza è confermata in appello²³⁰, hanno applicato, forse senza argomentazioni pienamente soddisfacenti, il limite dell'ordine pubblico relativamente alla clausola di esonero. Nel caso, il giudice Tyler si esprime "I adhere to the view expressed in my pre-trial memorandum of June 17, 1969 that this disclaimer is overbroad and unenforceable as contrary to public policy". Il registro convenuto, come nel caso francese *Elodie II*, era il Bureau Veritas, la cui clausola esonerativa riportava il seguente testo: "The Bureau Veritas declines any responsibility for errors of judgment, mistakes or negligence which may be committed by its technical or administrative staff or by its agents". Nonostante la scarsa argomentazione, la sentenza in parola ha il merito di enucleare le principali obbligazioni dei registri di classificazione nell'esecuzione delle prestazioni contrattualmente dovute verso gli armatori (vedi *infra*, paragrafo successivo).

La, seppur breve, disamina delle fattispecie francesi e americane permette di analizzare con maggiore precisione il testo delle clausole esonerative inserite nei contratti di adesione delle società di classificazione. Appare che nei modelli contrattuali esaminati, le

²²⁹ *Great American Insurance Co. v Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972).

²³⁰ *Great American Insurance Co. v Bureau Veritas*, U.S. Court of Appeals, 478 F.2d 235 (2d Cir. 1973).

clausole di esonero presentino gli estremi per, almeno, dubitare della loro legittimità. In tutti i modelli, difatti, i redattori inseriscono una clausola esonerativa per ogni atto o omissione commesso dal registro o dai suoi ispettori²³¹. Gli esoneri permetterebbero alla società debitrice di essere esente da obblighi risarcitori indipendentemente dall'elemento soggettivo²³², quindi anche in caso di esecuzione negligente delle ispezioni e della conseguente classificazione. Il tenore delle clausole è tale da escludere responsabilità di sorta anche nelle fattispecie di inadempimento totale²³³.

²³¹ Ad esempio, il *Rina - Rules for classification of ships* art. 5.1 “ [...] Therefore, except as provided for in paragraph 5.2 below, and also in the case of activities carried out by delegation of Governments, neither the Society nor any of its Surveyors will be liable for any loss, damage or expense of whatever nature sustained by any person, in tort or in contract, derived from carrying out the Services”. Si veda anche *ABS – Request for Class* art. 14: “Neither ABS, nor any of its officers, employees or agents shall be liable for any loss, damage or expense of whatever type or kind sustained by any person due to any act, omission or error of any nature caused by ABS, its officers, employees or agents or due to any inaccuracy of any nature, even if held to amount to a breach of warranty”.

²³² Vedi *LRM – Request for the classification* art. 11, “LR will not be liable for any loss, damage, or expense sustained by any person and caused by any act, omission, error, negligence, or strict liability of any of the LR Group or caused by any inaccuracy in any information or advice given in any way by or on behalf of the LR Group even if held to amount to a breach of warranty”.

²³³ Vedi *GL - Rules for Classification and Construction* art. I.3 ““GL will not be liable for any Claim incurred by any person arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of the services by GL, whether or not resulting from or contributed to by any negligence, breach of duty (statutory or otherwise), breach of contract, breach of warranty and/or strict liability of any member of the GL Group except”.

L'ampiezza degli esoneri lascerebbe pochi dubbi interpretativi ai giudici, sia negli ordinamenti di *common law* che di *civil law*, circa la validità delle clausole in parola. D'altronde, la presenza negli stessi modelli contrattuali di clausole di limitazione del *quantum* risarcitorio, seppure limitate ad alcuni casi, porta inevitabilmente a rivalutare la portata delle clausole esonerative. Difatti, la posizione di vantaggio delle società di classificazione viene in un primo tempo confermata dalla presenza delle clausole di limitative, e successivamente viene corroborata dalle clausole esonerative, costituendo così un doppio grado di tutela (forse non necessaria).

È necessario inoltre porre in evidenza come le disposizioni delle clausole escludano responsabilità anche nei confronti di terzi: la questione è *de plano*, almeno nell'ordinamento interno, risolvibile non essendo le stesse clausole opponibili ai terzi in quanto soggetti esterni al contratto di classificazione *ex art. 1372 c. 2 c.c.*²³⁴.

²³⁴ In questo senso, COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit., pag. 40, e COSSU B., *Competenza giurisdizionale e responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Diritto dei trasporti*, 2004, pag. 838; si segnala anche RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 66, il quale pur considerando inefficaci le clausole nei confronti di terzi, menziona la teoria tutta francese del gruppo di contratti di recente riproposizione in forza della quale le clausole esonerative sarebbero valide anche nei confronti del "terzo", considerato parte contrattuale; per un'applicazione vedi T. Saint Nazaire 18 mars 2003, Nippon Kaiji Kyokai e altri, in *Droit Maritime français*,

3. La responsabilità contrattuale delle società di classificazione: i casi *Tradeways II* e *Sundancer*.

Le parti che hanno concluso un contratto con un organismo di classificazione possono teoricamente ritenere queste responsabili per la violazione di un obbligo contrattuale. È stato già evidenziato come le fattispecie dove le società di classificazione sono state chiamate a rispondere per l'asserito inadempimento o adempimento parziale sono rare, come ad esempio nel caso di guasti non segnalati. Gli armatori, i principali soggetti contraenti, nel richiedere i servizi di classificazione difficilmente possono essere danneggiati in via diretta dalle attività degli organismi; un'ipotesi, del tutto residuale, è costituita da un danno effettivo causato alla nave o altre pertinenza da un ispettore. Il beneficio, come illustrato *supra*²³⁵, a cui è volta la conclusione del contratto di classificazione è *la classe* in sé, attraverso il certificato, tramite il quale l'armatore riesce a sfruttare commercialmente la nave.

2003, pag. 1069 e App. Rennes 23 septembre 2004, in *Droit Maritime français*, 2005, pag. 44, e Cass. 10 janvier 2006, in *Droit Maritime français*, 2006, pag. 563, con nota di JANBON L., *Le naufrage du Number One*, pag. 569. In argomento anche CAMARDA G., *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi, cit.*, pag. 347.

²³⁵ Vedi paragrafo 2.1 cap. I.

È la giurisprudenza statunitense ad essersi espressa nell'ambito della responsabilità contrattuale delle società in parola attraverso due fattispecie cardine, la cui analisi viene illustrata di seguito.

Tradeways II

Il caso *Tradeways II*, già citato, è il *leading case* non solo per l'analisi delle responsabilità contrattuali, ma anche extracontrattuali. I fatti che portarono l'armatore e gli assicuratori ad agire contro il Bureau Veritas risalgono al 1965: in occasione di un *voyage charter-party* la nave fu ispezionata, su richiesta del charterer, dallo stesso registro francese che aveva condotto la visita annuale. Furono rilevati alcuni difetti che precedentemente i periti avevano mancato di segnalare: di conseguenza furono eseguite alcune riparazioni, lasciando presenti altre deficienze in quanto rinviabili, secondo il giudizio del Bureau Veritas. Durante il viaggio la nave affondò causando anche la morte di alcuni membri dell'equipaggio.

La corte rigettò le domande attoree basate sulla violazione di un obbligo contrattuale e sulla violazione del *implied warranty of workmanlike service (Ryan doctrine)*²³⁶: secondo la corte gli attori avevano

²³⁶ La teoria in parola fu elaborata dai giudici americani nel caso *Ryan Stevedoring Co. v. Pan-Atlantic S.S. Corp.*, 350 U.S. 124 (1956). La corte condannò al risarcimento la società che aveva provveduto allo stivaggio della merce a causa del quale uno scaricatore aveva subito dei danni: la corte statuì

fallito nel dimostrare la negligenza nella conduzione dell'ispezione e nel dimostrare il nesso causale tra l'affondamento della nave e le asserite condizioni di innavigabilità che la società avrebbe dovuto rilevare.

La sentenza dei giudici americani se da un lato ha il pregio di individuare due obbligazioni dovute dalla società di classificazione, dall'altro è stata anche criticata dalla dottrina, soprattutto perché le argomentazioni della corte sono state sfruttate nei casi successivi.

Il primo obbligo contrattuale definito dal giudice Tyler consiste nell'esercitare la dovuta diligenza durante i controlli e nell'ispezionare la nave secondo le regole emesse dalla stessa società; mentre il secondo dovere contrattuale è esercitare la dovuta diligenza nell'identificare i difetti e, contestualmente, notificarli all'armatore. La violazione del primo obbligo non costituirebbe il fondamento per un'azione risarcitoria da parte dell'armatore²³⁷: in questo modo andrebbe minato

che nell'esecuzione delle proprie prestazioni la società di stivaggio era soggetta all'obbligazione di garantire un lavoro appropriato e sicuro (*properly and safely*). L'esecuzione a regola d'arte secondo i giudici sarebbe "*comparable to a manufacturer's warranty of the soundness of its manufactured product*".

²³⁷ Secondo questa lettura CLYNE R. – SAVILLE J., *Classification Societies and limitation of liability*, cit., pag. 1406, MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 89, LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 76.

il principio di diritto marittimo per il quale l'armatore è l'unico soggetto responsabile della navigabilità della nave²³⁸.

L'esclusione della responsabilità degli organismi di classificazione sulla base di una *"presunta canalizzazione della responsabilità"* in capo agli armatori è stata ritenuta non convincente²³⁹. Se, da un lato, il primario e fondamentale obbligo dell'armatore di esercitare la dovuta diligenza nel porre la nave in condizioni di navigabilità non può essere ottemperato dimostrando di avere classificato la nave²⁴⁰, dall'altro l'organismo di classificazione non può essere immune da responsabilità nell'effettuare le ispezioni qualora le attività non siano condotte con dovuta diligenza²⁴¹.

²³⁸ Testualmente: *"The unstated policy underlying the decisions not to allow surveys and classifications to operate as defenses to the duty of providing a seaworthy ship is clearly to preserve the ancient, absolute responsibility of an owner for the condition of his ship. This is evidenced by the fact that, were such surveys and classifications allowed to constitute a due diligence defense, the accountability of owners for the seaworthiness of their vessel for all practical purposes would evaporate"*.

²³⁹ Così COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit., pag. 31.

²⁴⁰ Secondo le parole del giudice Tyler: *"the burden of insuring the seaworthiness of a vessel must ultimately rest upon the shipowner or charterer unless there is good reason to shift this burden to another party"*.

²⁴¹ Vedi FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, cit., pag. 381.

Il secondo dovere identificato dal giudice americano, nel caso di specie, non ebbe conseguenze in quanto anche gli attori erano a conoscenza dei difetti presenti alla partenza della nave²⁴².

Sebbene la Corte nel caso *Tradeways II* non sia esente dalle critiche menzionate, ha enucleato i due doveri delle società di classificazione ritenuti validi dalla dottrina²⁴³ che tuttavia, a causa delle argomentazioni utilizzate dal giudice, non hanno avuto effettivo seguito nei casi successivi.

Sundancer.

Il caso *Sundancer*, probabilmente ancor più importante del precedente a fronte delle molteplici questioni affrontate dai giudici americani, è un tassello fondamentale nella giurisprudenza statunitense in merito alle

²⁴² Testualmente: "With knowledge and the opportunity to remedy the defects, [gli attori] elected to do nothing"; il giudice cita inoltre il caso *The Gyda, Skibs A/S Gylfe v. Hyman-Michaels Co.*, 304 F. Supp. 1204, 1220 (E.D.Mich., 1969) aff'd 438 F.2d 803 (6th Cir., 1971), secondo il quale l'armatore in circostanze simili si assume la responsabilità calcolando i rischi che occorrono. Vedi anche HONKA H., *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit., pag. 29.

²⁴³ Cfr. RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 57, HONKA H., *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit., pag. 28, COCHRAN C. P., *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates Issued by Vessel Classification Societies*, cit., pag. 622.

società di classificazione²⁴⁴. La sentenza di primo grado²⁴⁵ è stata confermata anche in appello²⁴⁶: ed è proprio il secondo grado di giudizio a fornire alcune asserzioni circa la responsabilità contrattuale, e non solo.

La nave da crociera *Sundancer* era in precedenza un traghetto, poi riconvertito dai nuovi armatori; al termine dei lavori di conversione l'American Bureau of Shipping emise una serie di certificati, di classe e statuari. Appena due settimane dopo l'entrata in servizio, la nave si incagliò sulle coste della British Columbia a causa dell'allagamento di alcuni compartimenti e l'equipaggio fu evacuato.

Gli armatori agirono in giudizio nei confronti dell'ABS allegando molteplici violazioni, tra cui l'inadempimento contrattuale: la sentenza di appello riveste particolare importanza poiché le argomentazioni furono citate in casi successivi²⁴⁷. Parte della dottrina critica²⁴⁸ (ed il

²⁴⁴ Oltre alla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, ai limiti delle clausole esonerative, viene affrontata la questione dell'immunità giurisdizionale che alcune società di classificazione evocano a loro difesa qualora vengano convenute per attività di certificazione statutaria.

²⁴⁵ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992).

²⁴⁶ *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993).

²⁴⁷ *Cargil Inc. v. Bureau Veritas* 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995) ed anche *Otto Candies v. Nippon Kaiji Kyokai*, 346 F. 3d 530 (5th Circuit 2003).

²⁴⁸ Si vedano *Miller 97*, "In some respects *Sundance Cruises* represents a classic example of good facts making bad law", ed anche HONKA H., *The Classification*

biasimo è da condividere) sia per la forma estremamente concisa, sia per il contenuto, le argomentazioni del giudice Pratt. La Corte respinge le domande attoree, relativamente alla responsabilità contrattuale, sulla base (a) della disparità del compenso richiesto dall'organismo di classificazione e i danni richiesti dall'attore²⁴⁹, e (b) sulla distribuzione di responsabilità tra armatore e società di classificazione²⁵⁰. La corte avvallava la prima considerazione richiamando un precedente²⁵¹ il quale a sua volta cita il *Restatement (Second) of Contracts*: la più attenta dottrina rileva, però, come lo strumento di soft law sia stato abusato, andando i giudici a selezionare solo il commento al paragrafo 351. Ad una lettura accorta del *Restatement*, l'interprete non avrebbe dubbi nel considerare la disparità economica tra corrispettivo e danno solo un elemento sulla

System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, cit., pag. 20, e LAGONI N.L., *The liability of classification societies, cit.*, pag. 88-89.

²⁴⁹ Testualmente: "We think this result is sound, and it reflects our review that a shipowner is not entitled to rely on a classification certificate as a guarantee to the owner that the vessel is soundly constructed. First, the great disparity between the fee charged (\$85,000) by ABS for its services and the damages sought by Sundance (\$264,000,000) is strong evidence that such a result was not intended by the parties. We can only conclude that the small fees charged could not have been intended to cover the risk of such liability; the ship classification industry could not continue to exist under such terms."

²⁵⁰ Testualmente: "Second, and probably most significantly, the shipowner, not ABS, is ultimately responsible for and in control of the activities aboard ship. [...] ABS can not be said to have taken over Sundance's obligations in this regard by agreeing to inspect and issue a classification certificate to Sundance."

²⁵¹ *Vitol Trading S.A., Inc. v. SGS Control Servs., Inc.*, 874 F.2d 76, 81-82 (2d Cir. 1989).

base del quale delimitare le responsabilità a cui il soggetto debitore si è voluto vincolare²⁵².

Il secondo argomento ripone le sue fondamenta sul precedente *Tradeways II* e pertanto le critiche sono le medesime; inoltre, in questo caso, il giudice Pratt dirime la controversia in modo tranchant asserendo che *“the purpose of the classification certificate is not to guarantee safety, but merely to permit Sundance to take advantage of the insurance rates available to a classed vessel”*²⁵³. L'affermazione non appare condivisibile soprattutto poiché l'asserita finalità della classificazione non può costituire la base d'esclusione di responsabilità contrattuali. Ed inoltre l'atto della classificazione ed il relativo certificato possono essere sfruttati dall'armatore committente in tutti modi leciti: in assenza tuttavia della finalità vincolante inserita nel contratto, la mera circostanza dell'utilizzo della “classe” non esclude eventuali responsabilità della società di classificazione.

²⁵² Sul punto vedi ampiamente MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 97-98.

²⁵³ Duramente critico nei confronti di queste parole: LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 87.

Capitolo III

La responsabilità extracontrattuale: fattispecie, analogie e proposte di tipizzazione.

L'analisi delle fattispecie contrattuali ha fatto emergere un duplice profilo caratteristico: da un lato, la scarsità di azioni intentate in via contrattuale e, dall'altro, la ricerca di ulteriori vie di risarcimento per i soggetti danneggiati, ovvero la conseguenza del primo profilo.

Le società di classificazione sono state coinvolte in numerose azioni giudiziarie ordinarie ma anche arbitrali²⁵⁴, da parte di soggetti coi quali non erano legate contrattualmente. Si riscontra, da parte dei terzi, il tentativo di cercare rimedio per un danno subito, o attraverso la richiesta di un risarcimento ulteriore rispetto a quanto ricevuto dall'armatore eventualmente responsabile, oppure attraverso un'azione

²⁵⁴ Così riportano BASEDOW J. – WURMNEST W., *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, in *Diritto Marittimo*, 2008, pag. 280, dove gli autori segnalano che la scelta dell'arbitrato sarebbe volta ad escludere precedenti negativi nella giurisdizione ordinaria.

esclusivamente rivolta nei confronti della società di classificazione fornitrice delle informazioni poi rivelatesi false. Nel primo caso sembra che l'intento degli attori sia la ricerca di un soggetto dotato di *deep pocket* per l'assenza di limitazioni di cui godono invece altri soggetti in ambito marittimo nei confronti del quale intentare un'azione di risarcimento in funzione del ruolo svolto nella fattispecie, asseritamente causale rispetto al danno patito ²⁵⁵; nel secondo caso, il terzo si ritiene leso direttamente dall'attività della società di classificazione, consistente però non nell'ispezione o controllo della nave, ma nell'emissione del certificato di classe. L'elemento unificante, con alcune eccezioni significative, risiede nel fatto addotto come generativo del danno: la fornitura di informazioni²⁵⁶. La questione, oltre ad essere stata di grande rilievo in ambito marittimo anche a causa di disastri ecologici, quali i casi *Erika* e *Prestige*, riveste particolare importanza in quanto le responsabilità astrattamente ipotizzabili rientrano nella

²⁵⁵ Così LAGONI N., *The liability of classification societies*, cit., pag. 105, nonché COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit., pag. 25, LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità delle società di classifica; dal caso Nicholas H ai casi Erika e Prestige*, cit., pag. 707.

²⁵⁶ In questo senso, RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 48, FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, cit., pag. 349 secondo il quale le eccezioni significative si verificano nel caso di danni all'ambiente marino.

categoria della responsabilità degli esperti professionisti²⁵⁷ e più specificamente la responsabilità per false informazioni in senso lato.

L'analisi verrà condotta attraverso l'imprescindibile e dettagliata disamina delle fattispecie giurisprudenziali che caratterizzano le interpretazioni maggioritarie, dando altresì spazio ai rilievi critici della dottrina straniera ed italiana; si evidenzieranno, quindi, i tratti distintivi grazie ai quali sarà possibile (tentare di) tracciare delle prospettive analogiche per qualificare il danno e la responsabilità scaturente dalle attività delle società di classificazione.

1. Giurisdizione e legge applicabile: questioni preliminari.

Nell'ambito della responsabilità civile sollevata dai soggetti terzi, l'individuazione della legge applicabile e della giurisdizione competente solleva problemi non irrilevanti. Le pronunce giurisprudenziali relative alle specifiche questioni hanno avuto esiti contrastanti: tale circostanza è, da un lato, frutto della complessità dei fatti in occasione di un danno per il quale siano chiamate a rispondere

²⁵⁷ La categoria ha visto un notevole incremento di fattispecie di responsabilità in tutti gli ordinamenti, cfr. JACKSON R. – POWELL J., *On professional negligence*, London, 2002, *Fifth edition*, pag. 59 e successivi supplementi, ma vedi anche MARINELLI F. – CAROCCIA F., *Contratto d'opera e prestazione d'opera intellettuale*, cit., pag. 237.

le società di classificazione; ed è, dall'altro, anche la causa del fenomeno del *forum shopping* verso fori più favorevoli a concedere risarcimenti cospicui²⁵⁸. Rileva, tuttavia, la dottrina²⁵⁹ che i fori tradizionalmente più favorevoli, ovvero quelli statunitensi, a condannare i convenuti in via aquiliana a risarcimenti elevati si siano in realtà dimostrati piuttosto fermi nel ritenere esenti da responsabilità le società di classificazione.

La crucialità della questione del foro competente è dimostrata da due casi di litispendenza internazionale²⁶⁰: in entrambe le fattispecie, protagonista fu il RINA, che agiva nel foro italiano per l'accertamento

²⁵⁸ In questo senso, RIMABOSCHI M., *Spunti sull'evoluzione del diritto marittimo*, in *Trasporti: diritto, economia, politica*, 2002, 80, pag. 249.

²⁵⁹ COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit, pag. 21.

²⁶⁰ Trib. Genova, ord., 7 febbraio 1996, *Registro Italiano Navale c. Copeco Marittime N.V., Pixie Corporation e Aida N.V.*, in *Diritto Marittimo*, 1998, pag. 1156, con nota adesiva di GARDELLA A., *Litispendenza internazionale, fori di giurisdizione esclusiva e competenze del RINA nella Convenzione di Bruxelles del 1968* e Cass. S.U. 17 ottobre 2002, n. 14769 I.O.P.C.F. c. *Registro Italiano Navale e altri* con nota di COSSU B., *Competenza giurisdizionale e responsabilità delle società di classificazione di navi*. Nel primo caso, che più propriamente può definirsi di litispendenza tradizionale, il RINA aveva agito davanti al tribunale di Genova per vedere accertata la mancanza di sua responsabilità, in una fattispecie di compravendita di nave classificata: i compratori, inglesi, agirono precedentemente nei confronti del registro italiano presso il tribunale di Londra in quanto la nave presentava difetti non evidenziati nel certificato. L'ordinanza ha disposto la sospensione del procedimento. Il secondo giudizio, relativo al disastro della nave Erika, rientra invece nella categoria del ricorso giurisdizionale, ed in quell'occasione la Cassazione applicò il criterio di giurisdizione esclusiva posto dall'art. IX, § 1 della CLC 1969 decretando l'incompetenza dei giudici italiani. La questione era sorta in quanto i soggetti lesi avevano instaurato contemporaneamente un giudizio nei confronti del RINA di fronte al tribunale di Nantes.

negativo delle proprie responsabilità. In entrambi i casi venne accertata la carenza di giurisdizione, sebbene per motivi differenti, a favore di fori stranieri.

Ciò posto, la quesitone che ancor più sembra essere dirimente ed è anche *terreno di scontro*²⁶¹ è pertanto la determinazione della legge applicabile che nell'ambito della responsabilità extracontrattuale si dovrebbe individuare attraverso il criterio della *lex loci commissi delicti*. Si consideri ad esempio il caso della nave *Star of Alexandria*²⁶² dove i fatti vedevano protagonista una società italiana, attrice, ed il Bureau Veritas quale convenuto, di fronte ai giudici americani del Southern District di New York per l'affondamento della nave battente bandiera inglese nelle acque atlantiche; in tale fattispecie è evidente come non fosse agevole la determinazione della legge applicabile a causa della molteplicità dei soggetti coinvolti (nel caso portato ad esempio, ma anche in altre fattispecie), e dalla complessa organizzazione delle

²⁶¹ Espressamente RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 41.

²⁶² In primo grado i giudici americani stabilirono che la legge applicabile fosse quella inglese *Carbotrade S.p.A. v. Bureau Veritas*, 901 F.Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995), pubblicata in *Diritto Marittimo*, 1997, pag. 1166. La corte d'appello invece determinò che fosse la legge greca a dover essere applicata, *Carbotrade S.p.A. v. Bureau Veritas*, 99 F3d 86, (2d Cir. 1996), anch'essa pubblicata in *Diritto Marittimo*, 1997, pag. 1179 e commento di TURCI M., *La responsabilità delle società di classifica verso i terzi*, cit.. In entrambi i gradi di giudizio, secondo i giudici, gli attori non avevano dimostrato il nesso di causalità tra l'attività del registro francese ed il danno subito.

società di classificazione, con differenze tra luogo di emissione del certificato di classe, luogo l'esecuzione dell'ispezione e luogo dove è occorso il danno.

Con l'entrata in vigore del Reg. 864/2007 cd. Roma II²⁶³, i giudici dei paesi dell'Unione Europea hanno una regola univoca per risolvere il conflitto di leggi che eventualmente potrebbe sorgere: il legislatore comunitario ha stabilito che la legge applicabile è quella del paese dove *si verifica* il danno, art. 4 (escludendo quindi, il collegamento con il *fatto dannoso* o con gli effetti indiretti del danno); il legislatore europeo ha altresì fornito ulteriori criteri integrativi (c.2 e 3 art. 4). I contenuti dell'intervento normativo europeo, da accogliere naturalmente con favore, non smentiscono nemmeno la decisione dei giudici francesi nel caso *Wellborn*²⁶⁴ le cui statuizioni vanno nella direzione opposta rispetto

²⁶³ Regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, 11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali, in G.U.C.E. 31 luglio 2007, l. 199. Secondo l'articolo 4 c.1, "*Salvo se diversamente previsto nel presente regolamento, 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.*"

²⁶⁴ *Nave Wellborn*, Trib. de Com. Nanterre, 21 février 2003, *Groupama Transport c. Bureau Veritas*, Cour d'Appel Versailles 9 décembre 2004, *Bureau Veritas c. Groupama Transport* edita in *Droit Maritime français*, 2005, pag. 313 ed in *Diritto Marittimo*, 2006, pag. 1334, con nota di MICCICHÈ L., *In tema di responsabilità extra-contrattuale delle società di classificazione*, e Cour de Cass. (1ère Ch. Civ.) 27 mars 2007, edita in *Droit Maritime français*, 2007, pag. 750.

alle precedenti sentenze d'oltralpe in argomento²⁶⁵. Sia la dottrina italiana che quella francese²⁶⁶ osservano che alla base del ragionamento della *Court de Cassation* risiede lo stesso principio sotteso al comma 3 art. 4 del predetto regolamento (criterio suppletivo), ovvero la determinazione della legge applicabile in base al Paese col quale il fatto illecito presenta i collegamenti *manifestatamente* più stretti²⁶⁷. Non è tuttavia da trascurare la scelta dei giudici di secondo grado sempre nel caso *Wellborn* che, giungendo alla medesima conclusione, applicano in

²⁶⁵ Cfr. Cour de Cass. (1ère Ch. Civile), 14 janvier 1997, *Gordon and Breach Science Publishers c. The American Institute of Physics*, in *Rev. crit. dr. internat. Privé*, 1997, 86, 3, pag. 504 e Cour de Cass. (1ère Ch. Civile) 11 mai 1999, *Mobil North Sea Ltd. c. Compagnie française d'entreprises métallique*, in *Rev. crit. dr. internat. privé*, 2000, 89, 2, pag. 199 edita anche in *Diritto Marittimo*, 2001, pag. 794 con nota di VIANELLO R., *Recenti sviluppi in tema di responsabilità degli enti di classifica*. Nel primo caso venne riconosciuta la cd. teoria dell'ubiquità del fatto illecito, mentre nel secondo caso la Cassazione, rimettendo la scelta al giudice e non all'attore, indicò il principio di *proximité* quale criterio di collegamento prevalente.

²⁶⁶ Vedi BONASSIES P., *Du principe de proximité, et de son application ou de sa non application à la responsabilité des sociétés de classification*, in *Droit Maritime français*, 2007, pag. 754, che si esprime in termini molto chiari: "Mais, en fait, l'application à la présente espèce du nouveau texte n'eût guère changé les choses". E RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 43. Ed anche LOPEZ DE GONZALO M., *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli Istituti di classifica*, in *Diritto Marittimo*, 2008, pag. 239, il quale sottolinea che l'applicazione del criterio dettato dal c.3 art. 4 Reg 864/2007 sarebbe da attuarsi con cautele, in virtù degli avverbi *chiaramente* e *manifestatamente*.

²⁶⁷ A norma del quale: "Se dal complesso delle circostanze del caso risulta chiaramente che il fatto illecito presenta collegamenti manifestatamente più stretti con un paese diverso da quello di cui ai paragrafi 1 o 2, si applica la legge di quest'altro paese."

realtà un criterio *bureaucratique*²⁶⁸: nella sentenza si evince, difatti, che l'applicazione dei principi di elaborazione pretoria francese sarebbe stata eccessivamente incerta, e pertanto il collegamento "*burocratico*", qualificato poi dalla Cassazione come il collegamento più stretto, risulta preferibile perché unitario e facilmente identificabile.

Privo di alcuna disposizione positiva che disciplini la questione della legge applicabile, l'ordinamento americano ha prodotto i principi dirimenti tramite arresti giurisprudenziali. Il *leading case* al quale inevitabilmente gli interpreti americani devono riferirsi è *Lauritzen v Larsen*²⁶⁹: attraverso detta decisione la Corte Suprema degli Stati Uniti elaborò un criterio multifattoriale per determinare la legge applicabile alle azioni giudiziarie in ambito marittimo. I giudici americani stabilirono sette elementi di collegamento che l'interprete deve considerare nella determinazione della legge applicabile. Tali elementi sono: il luogo di commissione dell'illecito, la bandiera della nave, il

²⁶⁸ Così DELEBEQUE P., *La responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification: quel régime juridique?*, in *Droit Maritime français*, 2005, pag. 320.

²⁶⁹ *Lauritzen v Larsen* 345 U.S. Supreme Court, 571 (1953); il caso vedeva come attore un marittimo danese, danneggiato, che chiedeva risarcimento all'armatore straniero in base alla legge americana (solitamente più favorevole alle domande attoree), invocando l'applicazione del Jones Act, 46 U.S.C. § 688. Per una disamina della teoria della legge della bandiera quale criterio prevalente nelle fattispecie marittime si rinvia allo scritto di TETLEY W., *The law of the flag, "flag shopping", and choice of law*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 17, 1992, pag. 139.

domicilio del danneggiato, il domicilio dell'armatore e/o del danneggiante, il luogo di conclusione del contratto, l'accessibilità o meno di un foro straniero, la *lex fori*. A questi elementi la corte distrettuale d'appello del quinto circuito ne aggiunse un ottavo²⁷⁰, ovvero la sede operativa dell'armatore, specificando altresì che l'applicazione dei principi espressi in *Lauritzen* non fosse un test meccanico. La dimostrazione che la valutazione degli otto elementi non sia sufficiente a conferire agli interpreti uno strumento il cui esito sia univoco risiede nei casi della già citata *Star of Alexandria* ed anche della ben più nota *Prestige*²⁷¹. Nel primo caso la corte d'appello ritenne applicabile la legge greca (giungendo ugualmente alla declaratoria di irresponsabilità), ovvero la legge di bandiera in quanto *unifying factor*²⁷², smentendo la statuizione della corte distrettuale.

²⁷⁰ *Hellenic Lines Ltd v Rhoditis*, 412 F.2d 919 (5th Cir. 1969). Espressamente i giudici: "*The immortal seven* [gli elementi indicati in *Lauritzen*], *however, are not to be so mechanistically applied*".

²⁷¹ Caso *Prestige*, petroliera che nel novembre del 2002 affondò al largo delle coste della Galizia, Spagna: *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 328 F. Supp. 2d 489, 490 (S.D.N.Y. 2004), sull'assenza di giurisdizione delle azioni riconvenzionali dell'ABS. In primo grado, giudicando sull'applicabilità della Conv. CLC, *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008); dopo il giudizio sommario, di rinvio, della corte d'appello 08-0579 del 12 giugno 2009, *Reino de España v. American Bureau of Shipping* No. 03 Civ. 3573 (LTS) (RLE). (S.D.N.Y. 2010); poi in appello *Reino de España v. American Bureau of Shipping* 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012).

²⁷² LOPEZ DE GONZALO M., *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli Istituti di classifica*, cit. pag. 239.

Il secondo caso è più complesso, caratterizzato, difatti, da ricorsi giurisdizionali, rinvii e doppio grado di giudizio che hanno portato alla sentenza definitiva solamente nel 2012, nove anni dopo l'instaurazione della causa da parte del Regno di Spagna. La risoluzione dell'annosa questione della legge applicabile ha visto prevalere i fattori che collegavano l'illecito al paese degli Stati Uniti, pertanto fu applicata la legge americana²⁷³. Alla complessità della questione contribuì anche la dubbia²⁷⁴ applicazione della Conv. CLC che prevede la giurisdizione

²⁷³ La nave *Prestige* batteva bandiera bahamense, mentre l'ABS è una società di diritto americano; la proprietà della nave era una società liberiana, ma lo *ship management* veniva gestito da una società Greca; invece le due ispezioni sotto esame sono avvenute negli Emirati Arabi Uniti e in Cina, ed il soggetto leso è spagnolo. La corte sostenne l'irrilevanza dei fattori, quali il luogo del contratto (ma trattandosi di illecito nessun contratto è oggetto di giudizio), l'inaccessibilità di altri fori stranieri, la *lex fori*.

²⁷⁴ Critici nei confronti della qualificazione della società di classificazione tra i soggetti che possono godere del principio della canalizzazione, LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità delle società di classifica; dal caso Nicholas H ai casi Erika e Prestige*, cit., pag. 708, HAPPÉ, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit., pag. 68, INGRATOCCI C., *Sicurezza e certificazione navale: considerazioni in tema di responsabilità degli organismi riconosciuti*, cit, pag. 125, BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2008, parte IX, pag. 900, SCOVAZZI T., *Due recenti e divergenti sentenze in tema di risarcimento del danno all'ambiente marino da inquinamento di idrocarburi*, cit., pag. 211, dove viene evidenziata la differenza di interpretazioni rispetto alla sentenza francese del caso Erika, di primo grado. Critici anche FOLEY V. – NOLAN C., *The Erika Judgment - Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 33, 2008, pag. 63, per i quali la qualificazione soggettiva del convenuto rispetto alla Regola III (4) Conv. CLC 1969 sia contraria a quanto espresso dai giudici nel caso *Amoco Cadiz - In re Oil spill by "Amoco*

esclusiva di determinati ordinamenti²⁷⁵. Dopo l'iniziale declaratoria di di carenza di giurisdizione²⁷⁶ successivamente affermata in appello, la corte stabilì l'applicabilità del diritto marittimo americano: tale determinazione non avvenne tanto sulla base dei principi espressi in *Lauritzen* e in *Rhoditis*; la corte difatti considerò gli elementi ivi indicati non soddisfacenti per risolvere in maniera univoca la questione, poiché

Cadiz" *Off the Coast of France on Mar. 16, 1978*, 699 F.2d 909 (7th Cir. 1983) - nel quale, sebbene nel regime precedente al protocollo del 1992, molti soggetti vennero ritenuti esclusi dalla canalizzazione sul proprietario disposta dalla stessa CLC. Vedi in particolare JACOBSEN D. – YELLEN J., *Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ*, in *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1984, 15, 4, pag 480, dove si sottolinea che già nella conferenza IMO del 1984 vennero sottoposte alcune proposte di modifica della CLC al Legal Committee dell'IMO, tra cui quella di ampliare il numero di soggetti coinvolti dalla tecnica della canalizzazione. In merito alla corte di cassazione francese sul caso *Erika*, critico BERLINGIERI F., *Sull'applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, in *Diritto Marittimo*, 2012, pag. 1288. In senso opposto si segnala DANIEL D., *Potential Liability of Marine Classification societies to Non-Contracting Parties*, in *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 19, 2006, pag. 226.

²⁷⁵ Regola IX (1) della conv. CLC: "*where an incident has caused pollution damage in the territory including the territorial sea of one or more Contracting States, or preventative measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States.*"

²⁷⁶ Nel primo grado di giudizio del 2008 il giudice distrettuale Swain: "*Spain, 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. Since the United States is a non-contracting state to the CLC, the Court lacks the jurisdiction necessary to adjudicate Spain's claims arising from the pollution damage that resulted from the sinking of the Prestige.*"

irrelevanti²⁷⁷, ed aggiunte un *nono* elemento cioè il domicilio del convenuto ritenuto idoneo nella risoluzione del caso di specie²⁷⁸. Nel caso *Prestige*, difatti, il Regno di Spagna in qualità di attore insistette sull'applicazione della legge americana, nel tentativo di trovare terreno fertile sulla base della giurisprudenza più incline a concedere risarcimenti; pertanto la determinazione operata dai giudici del SDNY sembra volta anche a favorire la scelta attorea: nonostante ciò, come di vedrà *infra*, i giudici ritennero che le allegazioni attoree non fossero sufficienti per dimostrare la responsabilità della convenuta ABS²⁷⁹.

Si evince pertanto che le questioni preliminari relative alla giurisdizione ed alla legge applicabile abbiano portata fondamentale nella soluzione dei fattispecie giurisdizionali dove le società di classificazione siano convenute.

²⁷⁷ In questo senso, SYMEONIDES S., *Choice of Law in the American Courts in 2012: Twenty-Sixth Annual Survey*, in *American Journal of Comparative Law*, 2013, 61, pag. 272.

²⁷⁸ Espressamente il giudice Livingstone: “*Thus, while several of the Lauritzen factors point in several different directions, the domicile of defendants and the place of the wrongful act clearly favor the application of American law*”.

²⁷⁹ Circa le affermazioni della corte che favoriscano la scelta della Spagna (espressamente: “*there are obvious tactical advantages for Spain if U.S. law applies, rather than the laws of a jurisdiction with more restrictions on the potential liability of a classification society*”), ma che si traducono in buona sostanza nella negazione di responsabilità, vedi NAEEMULLAH I., *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 España v American Bureau of Shipping Inc.*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 37, 2013, pag. 646.

2. Ordinamenti di Common law. La giurisprudenza inglese: *proximity or not proximity?*

Nell'ordinamento inglese il caposaldo per la definizione della responsabilità extracontrattuale, cioè *in tort*, è il famoso caso *Donoghue v. Stevenson*²⁸⁰: l'attrice citò in giudizio il produttore di una bevanda allo zenzero in conseguenza della consumazione di una bottiglia contenente, oltre la stessa bevanda, una lumaca in decomposizione. A seguito della consumazione l'attrice patì danni fisici per i quali intentò la causa. Nel *leading case* vennero definiti i presupposti ed i canoni ermeneutici attraverso i quali stabilire se un soggetto fosse tenuto al risarcimento di un danno patito da un terzo. I canoni identificati dal Lord Atkin sono volti all'individuazione di un eventuale *duty of care* in capo al convenuto, riscontrato il quale, lo stesso è obbligato a ripagare il danno. Nel *leading case* non venne definito, entro limiti determinati, il *duty of care*, in quanto gli elementi necessari sono da ricercare caso per caso, sebbene alcuni di essi sono comuni a molteplici fattispecie. Il fondamento giuridico alla base della responsabilità viene definito come "*general public sentiment of moral wrongdoing for which the offender must*

²⁸⁰ *Donoghue v Stevenson* [1932] UKHL 100 (26 May 1932). Per un'analisi dettagliata della law of torts, si rimanda a MARKESINS B. – DEAKIN S., *Tort Law*, Oxford, 2007, pag. 113 e ss.

pay”; tuttavia non tutte le persone offese possono domandare un risarcimento. Il discrimen risiede nel principio in forza del quale tutti i soggetti sono tenuti ad esercitare ragionevole *attenzione* ed evitare, tentendo un comportamento diligente, danni nei confronti dei propri “vicini”, definiti come coloro i quali sono “*so closely and directly affected by my act that I ought reasonably to have them in contemplation as being so affected when I am directing my mind to the acts or omissions which are called in question*”. Venne così definito il *neighbour principle*, specificando però che la prossimità non debba intendersi esclusivamente fisica, ma si estende a quei rapporti dove il soggetto convenuto sia consapevole che un terzo sia direttamente danneggiato dalla sua negligenza ²⁸¹.

Morning Watch.

I principi cristallizzati in *Donoghue v. Stevenson* vengono richiamati anche nelle fattispecie dove sono convenute le società di classificazione;

²⁸¹ L’evoluzione del *neighbour principle* avvenne attraverso una serie di casi che definirono ulteriori prerequisiti per l’imposizione del *duty of care*, cfr. *Hedley Byrne & Co. v. Heller*, [1963] Lloyd’s List L. Rep. 485 (H.L. 1963), per l’ampliamento dei danni risarcibili anche nei casi di *pure economic loss*; *Dorset Yacht Co. v. Home Office* [1970] App. Cas. 1004 (1990) circa la responsabilità per omissioni; *Anns v. Merton London Borough Council* [1978] App. Cas. 728 (1978) circa la discussa natura dei danni subiti (tra l’altro criticata in futuro);

il primo caso, cronologicamente parlando, è denominato *Morning Watch*, nome della nave oggetto di classifica²⁸².

I fatti sono così riassumibili: gli armatori della nave commissionarono al *Lloyd's Register of Shipping* un'ispezione particolare in vista della vendita della nave. Il registro, a seguito dei controlli, mantenne la classe della nave a condizione che alcune aree di corrosione fossero ripristinate entro un tempo determinato. I compratori-attori accettarono di sottoporre la nave alle restanti riparazioni necessarie successivamente all'acquisto, pertanto il registro emise un certificato di classe provvisorio. Al momento delle riparazioni, i nuovi armatori scoprirono aree di corrosione ampiamente più vaste rispetto a quelle identificate dal perito, rendendo la nave inservibile, se non a fronte di onerose riparazioni.

Gli attori tentarono di recuperare il danno finanziario indiretto, dato dalla valutazione economica del bene classificato oggetto di compravendita.

I giudici della *Queen's Bench* ritennero che, in funzione della tipologia di danno (non trattandosi cioè di una lesione fisica diretta) gli elementi necessari per determinare la presenza di un *duty of care*, e quindi

²⁸² *Mariola Marine Corp. v. Lloyd's Register of Shipping*, [1990], 1 Lloyd's Rep. 547 (Q.B. 1990) [*Morning Watch*].

condannare al risarcimento un soggetto che abbia fornito negligenemente informazioni, sono tre, richiamando nelle argomentazioni il precedente, dello stesso anno, *Caparo Industries Plc. v. Dickman*²⁸³. In quest'ultima fattispecie gli attori agirono nei confronti degli *auditors* che avevano negligenemente rilasciato la revisione dei conti, richiesta dallo statuto della società soggetta, essa stessa, alla verifica esterna. Sulla base delle informazioni rilasciate dagli *auditors* l'attrice aveva intrapreso l'acquisto di ulteriori quote della società revisionata. Successivamente la società fallì e gli attori tentarono la causa nei confronti degli *auditors* a titolo extracontrattuale per aver falsamente rappresentato lo stato di salute della società ed aver indotto colposamente all'acquisto sconveniente.

In detta sentenza vennero definiti i tre presupposti in forza dei quali l'interprete deve verificare (a) la prevedibilità del danno (*neighbour principle*), (b) la *proximity* nella relazione tra danneggiato e convenuto (presupposti in realtà già desumibili dalle argomentazioni del giudice

²⁸³ *Caparo Industries Plc. v. Dickman* [1990] 2 App. Cas. 605 (1990). Si deve tuttavia precisare che gli attori detenevano quote della società prima della valutazione esterna. Tale audit era prescritto dallo statuto stesso della società ma le finalità non erano rivolte ai soci interni per valutare opportunità di investimento. . Nella stessa prospettiva il precedente *Yuen Kun Yeu v. Attorney-General of Hong Kong*, [1988] 1 App. Cas. 175 (1987) e successivamente il caso *Murphy v. Brentwood District Council* [1991] 1 App. Cas. 398 (1990).

Atkin in *Donoghue*) ed altresì deve verificare se (c) l'imposizione di un obbligo di diligenza sia *fair, just, and reasonable*.

È interessante notare come grazie al caso *Caparo* fossero stati definiti i canoni specifici per la determinazione del *duty of care* nel caso di *pure economic loss* derivante da false informazioni rese negligenemente: oltre alla "prossimità" tra attore e convenuto, è necessario rinvenire altre circostanze : da un lato, il convenuto fosse a conoscenza che le informazioni da lui rese potessero essere comunicate all'attore (o ad una cerchia definita di soggetti)²⁸⁴ e, dall'altro, che con alta probabilità l'attore avrebbe fatto affidamento su tali informazioni nell'intraprendere transazioni commerciali.

L'esame della corte nel *Morning Watch* evidenziò che l'elemento della prevedibilità poteva essere identificato, in quanto il registro poteva prevedere che i propri certificati di classe venissero utilizzati da terzi estranei rispetto all'armatore richiedente la classe; altresì, l'affidamento nei certificati di classe fu riconosciuto, sebbene non in misura

²⁸⁴ Si tratta in realtà di una specificazione del requisito della prevedibilità declinato in accordo alla *proximity*. Vedi EBENROTH C. T. – DILLON T. J., *The international rating game: an analysis of the liability of rating agencies in Europe, England and the United State*, in *Law & Policy International Business*, 1992, 24, pag. 791, secondo i quali "the focus of the proximity component [...] is nothing more than an examination of the closeness and directness of the relationship between the parties in which the element of foreseeability also plays an important role."

rilevante²⁸⁵. Nonostante ciò i giudici non ritennero sussistente il requisito della *proximity* e pertanto non esaminarono nemmeno l'ulteriore requisito tripartito (*fair, just, reasonable*) per l'imposizione del *duty of care*. Venne negato il "nesso di prossimità", se così può essere tradotto, sulla base del precedente *Smith v. Bush*²⁸⁶

In quest'ultimo caso il perito edile fu condannato per aver negligenzemente *certificato* un immobile oggetto di compravendita; il *discrimen* sul quale il giudice Phillips fonda la propria decisione risiede nella consapevolezza del perito edile che i suoi controlli fossero volti alla futura vendita della casa.

Nonostante l'ispezione del Lloyd's sulla *Morning Watch* fosse un controllo speciale, anticipato rispetto ai normali termini, il giudice Philipps ritenne che il registro aveva emesso il certificato di classe senza essere a conoscenza dei possibili acquirenti della nave (potendo solo

²⁸⁵ Testualmente: "While it was possible that a purchaser would rely upon the special survey without independent inquiry this was not probable or highly probable". Le parole del giudice sono tuttavia criticabili sulla base delle clausole contenute nel *Norwegian Sales Form*, cfr. nota 75 e testo corrispondente. Vedi anche KARAMAN T.A., *Comparative study on the liability of classification societies to third party purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US law*, cit. 152, il quale segnala il singolare rigore logico dei giudici inglesi nel valutare il requisito della prevedibilità.

²⁸⁶ *Smith v Eric S Bush*, [1990] UKHL 1.

immaginare tale evenienza)²⁸⁷. Fu l'indeterminatezza dei soggetti a cui poteva pervenire l'informazione ad essere il principale ostacolo per rinvenire nella fattispecie la *proximity* necessaria²⁸⁸. Si deve altresì rilevare che nella decisione del Morning Watch il giudice sembra escludere la sussistenza della *proximity* tra la società di classificazione e un eventuale compratore della nave sulla base dell'argomento, ulteriore, che l'attività primaria del registro non sia informare terzi acquirenti, ma assicurare le condizioni di sicurezza in mare²⁸⁹.

Nicholas H

Ancor più importante, tale da divenire un caposaldo nell'ordinamento inglese, è il caso *Nicholas H*²⁹⁰.

²⁸⁷ Testualmente il giudice Philipps: "*it cannot be suggested that the sole reason that the survey was carried out was for the purpose of selling the yacht*".

²⁸⁸ Vedi RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 52.

²⁸⁹ KARAMAN T.A., *Comparative study on the liability of classification societies to third party purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US law*, cit. 148; HAPPÉ, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit, pag. 52; ANTAPASSIS A.M., *Liability of classification societies*, cit., pag. 35; DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies*, cit., p. 13, da notare le parole stesse del giudice, secondo il quale lo scopo primario del Sistema di classificazione è "*to enhance the safety of life and property at sea, rather than to protect the economic interests of those involved, in one role or another, in shipping.*"

²⁹⁰ *Marc Rich & Co AG v Bishop Rock Marine Co Ltd (and Nippon Kaiji Kyokai)*, [1995] UKHL 4, edita anche in *Diritto Marittimo*, 1997, pag. 1115. Tra i commenti alla sentenza, si segnala *ex plurimis* poichè strettamente aderente alla tesi della corte, FEEHAN C., *Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 22, 1997, pag. 181.

In questa fattispecie la nave durante la navigazione riportò alcuni difetti strutturali a causa dei quali l'armatore commissionò alla Class NK un'ispezione. A seguito di tale controllo, il perito raccomandò riparazioni permanenti, che tuttavia non potevano essere effettuate in quanto il carico era stato già imbarcato (sarebbe stata un'operazione troppo lunga e costosa). L'armatore di conseguenza ordinò l'esecuzione di riparazioni provvisorie e dispose un nuovo controllo da parte della società di classificazione: il perito ritenne sufficienti per il viaggio da intraprendere (dal Cile all'Italia e poi URSS di allora) e la classe fu mantenuta a condizioni che alla prima occasione dopo lo sbarco fossero eseguire ulteriori riparazioni permanenti. Appena una settimana dopo la nave affondò a causa della mancata tenuta delle riparazioni. I proprietari del carico agirono in giudizio contro l'armatore, il quale pagò 500.000 dollari grazie all'incorporazione nel charter-party delle Hague Rules, e contro la società di classificazione, alla quale venne richiesto un risarcimento di oltre cinque milioni di dollari (il valore del carico al netto del limitato risarcimento armatoriale).

Preliminarmente, si segnala che la decisione di primo grado tramite l'opinione prevalente del giudice Hirst J. vide soccombente Class NK. In

appello, invece, l'esito iniziale fu ribaltato²⁹¹, e la sentenza fu confermata dalla House of Lords.

Rispetto al caso *Morning Watch*, il danno subito dagli attori in questa fattispecie è un danno fisico, diretto, ovvero la perdita del carico, contrariamente alla perdita economica indiretta subita dalla *Mariola Corp.* qualche anno prima. Giova ricordare questa distinzione poiché i criteri identificativi del *duty of care*, certamente stringenti, citati nel *Morning Watch* ed in *Caparo* sono stati elaborati e condivisi dai giudici sul presupposto che *"in tutti i casi dove sorgono danni non puramente economici, il criterio della prevedibilità è sufficiente"*²⁹². Il principio di differenziazione dei requisiti identificativi viene, tuttavia, abbandonato dai giudici di appello nel caso *Nicholas H*, i quali, nonostante la perdita del carico fosse qualificabile come danno fisico, assunsero una posizione rigorosa, cercando di identificare i tre requisiti di prevedibilità, prossimità, e la valutazione della giustizia e ragionevolezza nell'imporre il dovere di diligenza, in considerazione del fatto che i danni fossero sì fisici, ma indiretti²⁹³.

²⁹¹ La sentenza della House of Lords adotta numerosi argomenti addotti dalla corte d'appello ed in particolare dalla opinion prevalente di Lord Saville.

²⁹² Così il giudice Phillips in *Morning Watch*.

²⁹³ Viene difatti richiamato il caso *Home Office v. Dorset Yacht Co.* [1970] 1 Lloyd's Rep. 453 (H.L. 1970), la suprema corte inglese stabilì che nei casi di danni fisici indiretti il limite fosse la *fairness* nell'imposizione di una

La sentenza della House of Lords decretò esente da responsabilità la convenuta attraverso l'opinione prevalente del giudice Steyn e pertanto la stessa è da analizzare. Egli fonda le proprie conclusioni sul presupposto che i requisiti di prevedibilità e *proximity* siano soddisfatti²⁹⁴. Sono le considerazioni di *policy* che rientrano nelle valutazioni di *fairness e reasonableness* a costituire il vero discrimen nell'imposizione di responsabilità in capo alle società di classificazione.

Sebbene le considerazioni del giudice Steyn siano prevalse, si ritiene che la *dissenting opinion* di Lord Lloyd abbia maggiore coerenza logica ed argomentativa.

In primo luogo, le considerazioni di *policy* prendono in esame le conseguenze dell'imposizione di responsabilità sulle società di classificazione relativamente al profilo assicurativo: addossare un dovere di diligenza nei confronti dei proprietari del carico imporrebbe agli organismi di classificazione di contrarre coperture assicurative i cui costi sarebbero poi ribaltati sugli armatori, i quali a loro volta avrebbero

responsabilità, ma d'altro canto i requisiti di prevedibilità e prossimità devono essere soddisfatti. Cfr. FEEHAN C., *Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H*, cit., pag. 181.

²⁹⁴ Testualmente Lord Steyn: "*it was agreed that it was foreseeable that lack of care by the classification surveyor was likely to expose the cargo to danger of physical damage*"; ed anche "*in particularly in the light of the fact that the cargo was on board when the surveyor carelessly performed his professional services, the element of proximity was satisfied.*"

ulteriori oneri da sopportare. La creazione di una ulteriore linea assicurativa renderebbe il sistema di ripartizione, tra proprietari del carico e armatori ancor più complesso.

L'argomento non sembra convincente soprattutto perché le società di classificazione assicurano le proprie attività²⁹⁵. Inoltre, l'assicurabilità anche solo futura ed eventuale non sembra essere un fattore dirimente nello stabilire l'esistenza del dovere di diligenza verso i terzi proprietari del carico²⁹⁶.

In secondo luogo, l'argomento puramente di *policy* pone l'accento sul ruolo svolto dalle società di classificazione, ovvero organizzazioni *no-*

²⁹⁵ Critico rispetto all'argomento assicurativo, già nella sentenza di appello, HONKA H., *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, cit.*, pag. 34, il quale afferma che le società di classificazione già assicurano le proprie attività dai rischi connessi; vedi anche CAMPANA C., *L'assicurazione della responsabilità delle società di classificazione delle navi, cit.*, 381?

²⁹⁶ Lord Lloyd "Traditionally the courts have regarded the availability of insurance as irrelevant to the question whether a duty of care should be imposed", il quale cita MARKESINS B. – DEAKIN S., *Tort Law*, Oxford, nell'allora vigente edizione. Gli stessi autori, nella sesta edizione, 2007, pag. 196, citano a loro volta, criticando l'impostazione (*the case illustrates the dangers in the courts seeking to make judgements about the insurance implication of their ruling on the basis of limited evidence*), l'opinione di Lord Steyn il quale considera i costi dell'assicurazione quale fattore per incidere sulla presenza o meno di doveri di diligenza ed imporre responsabilità; "In practice, courts may well find it difficult to make a definitive judgment on the question of which of the two parties is best place to take out insurance". D'altro canto anche LAGONI N., *The liability of classification societies, cit.*, pag. 122, si esprime dubitando che le coperture assicurative possano incidere in maniera rilevante sui compensi richiesti agli armatori.

profit, in assenza delle quali, sarebbero le amministrazioni statali a dover sopperire a tale mancanza: tale funzione impedirebbe di addossare loro responsabilità simili. L'argomento, però, sembra del tutto inconsistente. Lord Lloyd rileva, difatti, che anche gli enti di carità, quali gli ospedali, possono andare incontro a responsabilità per aver commesso atti dannosi negligenemente. Inoltre, come si evince dal caso richiamato della *Tojo Maru*²⁹⁷ nella dissenting opinion, la funzione di carattere pubblico di un soggetto non determina la sua immunità da responsabilità, qualora compia illeciti.

L'argomento è criticabile anche nel merito della qualificazione delle società di classificazione come enti "non lucrativi": sarebbe difficile immaginare siffatta qualificazione nel contesto contemporaneo, dove la fusione del Det Norske Veritas con il Germanischer Lloyd è stata approvata dalla Commissione Europea²⁹⁸, nell'ambito delle sue competenze in materia di Antitrust, sul presupposto che gli organismi

²⁹⁷ *N.V Bureau Wijsmuller v. Tojo Maru* [1971] 1 Lloyd's Rep. 341 (H.L. 1971). In questa fattispecie la House of Lords ha valutato se in occasione di un danno fisico il requisito tripartitico (*fair, just, reasonable*) potesse essere sufficiente per esentare da responsabilità una società di salvataggio. Questa aveva eseguito le operazioni di salvataggio con esito positivo, ma in seguito alle stesse, a bordo della nave occorre un'esplosione. I giudici ritennero che sebbene le attività dei *salvors* fossero *beneficial*, tale circostanza non poteva impedire l'imposizione di un dovere di diligenza nell'esecuzione delle loro prestazioni. Incidentalmente va rilevato che gli armatori avevano richiesto contrattualmente l'intervento della convenuta soccombente.

²⁹⁸ Si rimanda alla nota 120 e testo corrispondente.

in parola svolta l'attività nell'ambito di un mercato concorrenziale (di per sé antitetico con le realtà non-profit).

In terzo luogo, Lord Steyn adduce che l'imposizione di responsabilità sarebbe contraria al sistema di obbligazioni e limitazioni creato dalle Hague Rules²⁹⁹. L'argomento sembra essere inconsistente: qualora fosse considerato come elemento dirimente si creerebbe la singolare situazione per la quale le società di classificazione sarebbero esenti da obblighi di diligenza se il contratto di trasporto fosse disciplinato dalle Hague Rules, ed invece sarebbero onerate da eventuali responsabilità qualora il contratto non contenga nemmeno una clausola Himalaya³⁰⁰.

Le principali motivazioni in base alle quali la House of Lords decreta l'irresponsabilità della società Class NK appaiono fondate su asserzioni, quanto meno, contestabili³⁰¹ e le nozioni richiamate sono foriere di

²⁹⁹ Secondo Lord Steyn *"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 cargo owners to recover in tort against a peripheral party to the prejudice of the protection of shipowners under the existing system"*.

³⁰⁰ La clausola Himalaya prevede solitamente l'incorporazione in un charter-party della disciplina convenzionale dettata delle Hague Rules. Sintomatiche al riguardo sono le parole di Lord Lloyd: *"It would make nonsense of the law if a surveyor [...] owed a duty of care towards cargo if the contract of carriage were contained in a charterparty, which does not incorporate the Hague Rules, but not if it were contained in a bill of lading which does."*

³⁰¹ Espressamente: *"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*

elementi di incertezza da evitare³⁰². Nonostante non abbia assunto carattere dirimente, la *proximity* merita alcune considerazioni. In secondo grado, i giudici hanno più volte sostenuto che non potesse ravvisarsi l'elemento della *proximity* grazie al principio per cui l'unico responsabile della navigabilità della nave è l'armatore³⁰³. Senza nulla togliere a questo principio fondamentale nel diritto marittimo internazionale, va rilevato che la valutazione dell'illecito extracontrattuale non può essere minata dalla circostanza che il soggetto attore abbia esperito i rimedi contrattuali nei confronti di un altro soggetto. Le parole di Lord Lloyd sono chiare in questo senso: “*The function of the law of tort is not limited to filling in gaps left by the law of contract*”. L'obbligazione primaria e non delegabile in capo all'armatore non impedisce dunque di verificare la sussistenza di responsabilità in altri soggetti che abbiano contribuito al verificarsi del danno. Ed in questa prospettiva, cioè quella della contribuzione

a duty of care. The critical question is therefore whether it would be fair, just and reasonable to impose such a duty”.

³⁰² In questo senso RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 53, il quale rimanda anche a BONASSIES P., *Trois décisions de juridiction britanniques*, in *Droit Maritime français*, 1995, pag. 753.

³⁰³ Lord Steyn, che cita i due giudici d'appello: “*The cargo owners simply relied on the owners of the vessel to keep the vessel seaworthy and to look after the cargo. Saville L.J., at p. 1082C and Balcombe L.J., at p. 1089A, regarded this feature as sufficient to demonstrate that the necessary element of proximity was absent*”.

causale, l'elemento della *proximity* è stato qualificato correttamente³⁰⁴: sebbene la società di classificazione non sia responsabile delle condizioni di navigabilità, essa ha *de facto*³⁰⁵ il controllo sulla nave, ovvero il controllo sulla questione "*whether a damaged vessel, without permanent repairs, will be allowed to complete her intended voyage*"³⁰⁶.

Un ultimo argomento va menzionato, sebbene anche in questo caso non sia stato considerato dirimente: l'affidamento dei proprietari del carico al certificato di classe attraverso la teoria inglese della *voluntary assumption of responsibility*³⁰⁷. Tale teoria prevede che un soggetto nel fornire informazioni verso un altro, col quale non abbia un rapporto contrattuale, consapevole che quest'ultimo ne possa fare affidamento,

³⁰⁴ In questo senso, FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 254.

³⁰⁵ Lord Lloyd: "*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.*"

³⁰⁶ Espressamente Lord Steyn.

³⁰⁷ La teoria fu elaborata nel caso *Hedley Byrne & Co. Ltd. v. Heller & Partners Ltd.* [1964] A.C. 465, in questa fattispecie, l'attrice aveva chiesto alla convenuta se fosse opportuno, avendo cura della sua solvibilità, estendere la linea di credito che l'attrice aveva nei confronti di un suo cliente. A seguito del parere positivo, nel quale era presente una clausola di irresponsabilità, l'attrice aumentò il credito concesso, ma il cliente fallì. La convenuta fu ritenuta responsabile delle informazioni fornite in virtù della consapevolezza che l'attrice avrebbe potuto fare affidamento sulle sue statuizioni. Ed inoltre il contenuto del *disclaimer* venne ritenuto irrilevante sulla base della teoria del *voluntary assumption of responsibility*. Poi precisata in *Henderson v. Merrett Syndicates*, [1994] UKHL 5. Si rimanda a MARKESINS B. – DEAKIN S., cit., pag. 164 e ss per una lettura critica.

deve esercitare la dovuta diligenza; e qualora non venga esercitata e fosse prevedibile un danno, il soggetto che ha ricevuto l'informazione può agire in giudizio. L'elemento assente in *Nicholas H* per il quale questa teoria è inapplicabile, è la relazione diretta tra il fornitore dell'informazione e il soggetto che la riceve: i proprietari del carico non hanno mai avuto rapporti con gli ispettori del Class NK.

Il caso *Nicholas H* che non aveva precedenti analoghi è stato menzionato come *leading case* in altre occasioni³⁰⁸: è tuttavia da rilevare che le argomentazioni della corte, i cui punti cruciali sono le questioni di policy, sembrano avere portata limitata anche a causa delle deboli fondamenta su cui poggiano. Nonostante ciò, parte della dottrina inglese ha accolto con favore (ed un distinguo fondamentale) la sentenza in parola³⁰⁹: nei casi di danni indiretti, si ritiene preferibile

³⁰⁸ Vedi *Reeman v. Department of Transp.*, C.A. Mar. 26, 1997; *Coleridge v. Miller Constr. Ltd.*, 1997 S.L.T 485 (O.H. 1996); *British Telecomm. Plc. v. James Thomson & Sons (Engineers) Ltd*, 1997 S.L.T 767 (Sess. 1996); *Philcox v. Civil Aviation Auth.*, (C.A. 1995). Ed anche, quale argomento per ascrivere *a contrario* la responsabilità del certificatore di aeronavigabilità, *Perrett v Collins & Others* [1998] UKHL 46.

³⁰⁹ Cfr. FEEHAN C., *Liability of Classification Societies from the British Perspective: cit.*, pag. 180 e seguenti. È necesassario tuttavia precisare l'opinione dell'autore, che nonostante enfatizzi la logica interna della sentenza, al termine pone seri dubbi circa la validità delle argomentazioni di policy: rileva, difatti, l'autore che l'entrata in vigore della Regulation 3-1, Ch. II-1, Part A della SOLAS aumenterebbe l'affidamento dei terzi sui certificati di classe, anche in virtù del richiamo alle *class rules* all'interno delle risoluzioni

valutare i criteri imposti dalla *tort law*, piuttosto che il principio, piuttosto semplicistico e pragmatico, per cui le società di classificazione non sono responsabili nei confronti dei proprietari del carico³¹⁰.

Le analisi svolte dalla dottrina in merito alle due fattispecie analizzate pongono l'accento sull'assenza di *proximity* quale impedimento al riconoscimento di responsabilità delle società di classificazione³¹¹.

Tuttavia, come è stato evidenziato, nel caso Nicholas H sono state le discutibili valutazioni di *fairness and reasonableness* a prevalere ed impedire l'imposizione del *duty of care*. Nel caso Morning Watch, invece, l'assenza del requisito del "nesso di prossimità" è stata decretata sulla base dell'asserzione che l'unico scopo della classificazione navale è il miglioramento della sicurezza marittima; e di conseguenza, la prossimità poteva ravvisarsi solo qualora la società di classificazione fosse stata pagata in funzione dell'acquisto³¹².

IMO, e di conseguenza aumenterebbe l'esposizione alla responsabilità nei confronti di soggetti terzi.

³¹⁰ In questo senso LAGONI N., *The liability of classification societies*, cit., pag. 136.

³¹¹ Così COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit, pag. 28, e TURCI M., *La responsabilità delle società di classifica verso i terzi*, cit., pag.1175.

³¹² In questo senso EBENROTH C. T. – DILLON T. J., *The international rating game*, cit., pag. 795, come difatti avvenne in *Smith v Eric S Bush*, [1990] UKHL 1. Ci si interroga tuttavia circa la *ratio* della *classification clause* all'interno del formulario NSF, tale per cui la nave deve essere *in classe* e libera da raccomandazioni o prescrizioni, cfr. *supra* para 2.1 cap. I ed anche testo corrispondente a nota 285.

3.I giudici americani tra tort of negligence e tort of negligent misrepresentation.

Alcune considerazioni di carattere preliminare sono opportune prima dell'analisi dei casi giurisprudenziali statunitensi.

Da un lato, le azioni intentate contro le società di classificazione sono definite anche quando il titolo è extracontrattuale in base alla legislazione federale marittima americana e suoi precedenti³¹³.

Dall'altro, tale legislazione non fornisce strumenti positivi di definizione della responsabilità "marittima" o dell'illecito "marittimo"; i giudici, pertanto, sfruttano i canoni identificati in base al diritto comune ed anche gli strumenti di soft law, quale il *Restatement (Second) on the law of Torts*³¹⁴.

Nell'ordinamento statunitense, il criterio fondamentale per l'imposizione di responsabilità *in tort* è la presenza del *duty of care*,

³¹³ Naturalmente qualora le fattispecie non ricadano nel campo di applicazione delle legislazioni speciali (collisioni, illeciti nei confronti dei marittimi, trasporto di merci via mare, rimorchio e pilotaggio), cfr. ROBERTSON D. – FRIDELL S. – STURLEY M., *Admiralty and maritime law in the United States*, 2nd ed., Durham, 2008, pag. 137 e ss.

³¹⁴ Di nuovo LAGONI N., *The liability of classification societies*, cit., pag. 145; *Restatement (Second) on Law of Torts*, redatto nel 1977 dall'*American Law Institute*. Inizialmente i redattori della raccolta sancirono il principio di responsabilità dell'informatore solo nel caso di danni fisici a terzi; successivamente le ipotesi vennero ampliate ai casi di danni economici sofferti dai terzi. Attualmente lo strumento di soft law è in fase di revisione, vedi *Draft Restatement (third) on Law* dello stesso istituto americano.

ovvero dell'obbligo di esercitare la dovuta diligenza nell'esecuzione delle proprie attività; unito ad esso, è necessario dimostrare la *proximate cause* della condotta analizzata, rispetto al danno subito³¹⁵. Oltre a queste precondizioni, il *Restatement* fornisce ulteriori indicazioni di analisi, distinguendo le ipotesi di *tort of negligent misrepresentation* che abbiano causato danni fisici (§ 311) dalle ipotesi di danni puramente economici (§ 552).

Sebbene la lesione dei terzi subita in occasione delle attività delle società di classificazione sia propriamente ascrivibile nella categoria del *tort of negligent misrepresentation*³¹⁶, si registrano fattispecie dove gli attori hanno cercato di dimostrare la responsabilità delle società di classificazione sulla base dei canoni tradizionali della *law of tort*. Questi ultimi casi verranno analizzati brevemente in prima istanza: a seguire si esamineranno i principali casi di illecito per false informazioni.

Steamship Mutual

³¹⁵ Per la definizione e l'analisi dei requisiti nei casi di danni fisici si rimanda a DOBBS D. – HAYDEN P. – BUBLICK E., *Torts and Compensation*, St. Paul, 2013, pag. 108 e ss. Più ampiamente ed anche genericamente circa i requisiti per l'imposizione del *duty of care* vedi DOBBS D., *The law of torts*, St. Paul, 2000, pag. 269 e ss.

³¹⁶ Vedi MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 101, ed anche RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 48.

In questa fattispecie³¹⁷, gli assicuratori di una nave affondata tentarono un'azione contro il Bureau Veritas chiedendo la condanna della società al risarcimento di quanto la compagnia assicuratrice aveva erogato ai danneggiati. La sentenza dei giudici di appello è significativa per un duplice profilo: da un lato, è stata riconosciuta la negligenza della società di classificazione nell'aver condotto l'ispezione di poco precedente al naufragio; dall'altro, si ricava, *a contrario*, che un'azione degli assicuratori nei confronti dell'organismo di classe è ammissibile³¹⁸, assumendo i connotati dell'art. 1916 del c.c. italiano.

Nonostanteciò, la corte applica con perfetto rigore logico i principi della *law of tort* ritenendo il Bureau Veritas irresponsabile³¹⁹: gli attori non dimostrarono con chiarezza la *proximate cause*, ovvero che la negligenza durante l'ispezione determinò l'affondamento della nave³²⁰; cioè, se il perito del Bureau Veritas avesse agito correttamente la nave non sarebbe affondata.

³¹⁷ *Steamship Mutual Underwriting Ass'n v. Bureau Veritas*, 380 F. Supp. 482, 1973.

³¹⁸ Vedi FRANCE W., *Classification Societies: their liability – An American Lawyer's Point Of View In Light Of Recent Judgments*, cit., pag. 71, MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 94.

³¹⁹ Di nuovo FRANCE W., *Classification Societies: their liability – An American Lawyer's Point Of View In Light Of Recent Judgments*, cit., pag. 71.

³²⁰ Testualmente il giudice Boyle: "*plaintiff has failed to show that the sinking was caused by some defect which was discoverable by a completely adequate survey.*"

Si ritiene di enfatizzare che la Corte, nonostante abbia richiamato il precedente *Tradeways II*³²¹ e nonostante abbia ribadito che l'obbligo di porre in condizioni di navigabilità la nave sia esclusivamente in capo all'armatore³²², ha riconosciuto la legittimità dell'azione *in tort* nei confronti delle società di classificazione da parte di terzi. Le argomentazioni sono tali da lasciare alcuni dubbi interpretativi³²³: dove difatti sia ammesso il cumulo di azioni a titolo contrattuale ed extracontrattuale, sarebbe ipotizzabile un'azione da parte degli stessi armatori per responsabilità aquiliana nei confronti della società di classificazione. Naturalmente ciò comporta un aggravio nell'onere della prova, dovendo gli attori dimostrare la *proximate cause*, ovvero la negligenza del perito nell'ispezionare, nella fattispecie qui in analisi, i difetti strutturali nella stiva no. 2. Detta azione sarebbe esperibile, giova ribadirlo, in via ipotetica qualora l'eventuale responsabilità contrattuale fosse stata negata sulla base di un'interpretazione restrittiva della prestazione contratta (cfr. *supra* cap. II, paragrafo).

³²¹ Vedi *supra* paragrafo 3 del cap.II.

³²² Espressamente: “*We fully agree with these cases and we hold that the plaintiff in our case cannot use a presumption of unseaworthiness against the defendant*”. I casi a cui si riferiscono sono *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972), ovvero il caso *Tradeways II*, e *In re Marine Sulphur Transport Corp.*, 312 F. Supp. 1081 (S.D.N.Y. 1970).

³²³ Di questo avviso anche LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 152, sebbene per aspetti leggermente differenti.

Gulf Tampa Drydock

Questo caso si distingue rispetto agli altri poiché il terzo-attore è un cantiere navale, e peraltro la decisione di primo grado e di rinvio non sono state pubblicate³²⁴. La fattispecie vede coinvolto il Germanischer Lloyd, il quale aveva verificato l'entità di un danno subito da una nave classificata dalla stessa società. A seguito della verifica il registro tedesco richiese delle riparazioni, almeno temporanee, per mantenere la nave in classe. Le riparazioni furono eseguite dal cantiere attore su indicazione dell'organismo tedesco, il quale tuttavia non specificò i punti delle saldature. Durante le operazioni scoppiò un incendio dovuto alla presenza di materiale infiammabile, circostanza di cui il Germanischer Lloyd era a conoscenza, che causò danni alla nave ed al carico. L'armatore agì nei confronti del cantiere, il quale a sua volta chiamò in giudizio la società di classificazione sulla base di un asserito *duty of care* nei propri confronti³²⁵. La corte d'appello nel rinviare al giudice di primo grado esprime considerazioni rilevanti. La corte difatti ha specificato che se il rapporto intercorrente tra l'organismo tedesco e l'armatore fosse stato un rapporto di agenzia, sarebbero state inutili le

³²⁴ La sentenza che si commenta è *Gulf Tampa Drydock Co. v. Germanischer Lloyd*, 634 F.2d 874 (5th Cir. 1981), l'analisi è pertanto condotta sulla base delle argomentazioni della corte che ha rinviato al giudice di primo grado.

³²⁵ Si precisa che non si tratta di una chiamata del terzo in giudizio, ma di due azioni separate. La prima entro la giurisdizione tedesca e la seconda entro quella americana.

indagini circa la negligenza da attribuire alla società di classificazione³²⁶.

In questa prospettiva, il cantiere navale attore avrebbe avuto modo di escludere o almeno limitare la propria responsabilità nei confronti degli armatori, potendo qualificare le indicazioni del registro convenuto come istruzioni contrattualmente vincolanti.

Una simile interpretazione potrebbe trovare sostegno argomentativo nella disposizione SOLAS (Regulation 3-1, Ch. II-1). In base a detta normativa, le navi degli Stati contraenti devono essere costruite secondo le specifiche dettate dalle società di classificazione riconosciute delle amministrazioni³²⁷. Ciò significa che le indicazioni dei registri di classe, quanto meno per la costruzione di navi, hanno valore giudico a livello internazionale. Si potrebbe pertanto dedurre una diversa qualificazione del rapporto intercorrente tra cantiere navale e società di classificazione

³²⁶ Espressamente lord Tjoflat: *“If the district court concluded that an agency relationship did not exist, it would not have been called upon to determine whether Germanischer Lloyd was in fact negligent.”*

³²⁷ Vedi art. Regulation 3-1, a norma del quale *“In addition to the requirements contained elsewhere in the present regulations, ships shall be designed, constructed and maintained in compliance with the structural, mechanical and electrical requirements of a classification society which is recognized by the Administration”*, sulla base della quale la dottrina inglese si è interrogata sul possibile e plausibile aumento dell'affidamento nei certificati dei registri di classificazione, in funzione del trasferimento di poteri di indirizzo tecnico dall'IMO verso le stesse società di classifica, cfr. FEEHAN C., *Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H*, cit., pag. 189.

qualora quest'ultima prescrive determinate riparazioni. Difatti, il cantiere in fase di costruzione attenendosi alle prescrizioni di progettazione del registro di classe, sarebbe esente da responsabilità nei confronti dell'armatore committente. In questo senso appaiono corrette le conclusioni della Corte di appello americana che rinvia alla corte distrettuale per verificare se effettivamente il Germanischer Lloyd avesse infranto un *duty of care* nei confronti dell'armatore, circostanza determinante per la corresponsabilità (tra cantiere e registro) dei danni occorsi alla nave ed al carico durante le riparazioni. .

Continental Insurance³²⁸

Il caso, molto simile alla fattispecie Steamship Mutual, vede come attrice la compagnia assicurativa che garantiva la merce a bordo della nave; questa era stata danneggiata a causa di un'ingente infiltrazione d'acqua da un boccaporto, rivelatosi non sigillato, che era stato ispezionato dall'American Bureau of Shipping nell'esecuzione del contratto concluso con il cantiere. Gli assicuratori, surrogatesi agli aventi diritto, agirono contro il cantiere e la società di classificazione, adducendo che la negligenza nell'ispezione del boccaporto determinò il bagnamento della merce. La corte distrettuale ritenne esente da

³²⁸ *Continental Insurance Co. V. Daewoo Shipbuilding*, 707 F.Supp. 123 (S.D.N.Y 1988).

responsabilità extracontrattuali l'organismo americano, richiamando il precedente Great American (Tradeways II), in base al quale vennero definiti gli obblighi contrattuali delle società di classificazione³²⁹. Muovendo dal presupposto, in realtà contestabile come evidenziato *supra* (cap. II, paragrafo 3), che la determinazione di un dovere di diligenza nei confronti di terzi si possa desumere dalle obbligazioni contratte con l'armatore o altro soggetto, la corte specifica solamente che l'ABS era contrattualmente obbligato ad esercitare la dovuta diligenza nella revisione dei progetti e nel controllare le fasi di costruzione della nave, prima di classificarla: obbligazioni nascenti dal contratto con il cantiere navale. In tal modo la corte, indentificando un'obbligazione specifica, trae la conclusione che, poiché l'organismo aveva ottemperato diligentemente alle obbligazioni contrattuali, i terzi non possono agire contro essa. La decisione viene segnalata criticamente in quanto la corte non specifica in che modo il dovere di diligenza nei confronti della parte contrattuale possa essere esteso al soggetto terzo e nemmeno in che misura³³⁰. Le statuizioni della corte lasciano insoddisfatti circa l'analogia tra la diligenza contrattualmente dovuta rispetto alla diligenza sottesa principio del *neminem ledere*.

³²⁹ Cfr. *supra* paragrafo 3 cap. II.

³³⁰ Vedi, LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 154.

Psarianos

È necessario accennare brevemente anche al caso Psarianos³³¹, ovvero l'unico caso nel quale una società di classificazione fu ritenuta responsabile a titolo extracontrattuale³³². La causa si caratterizza oltre per la predetta unicità, soprattutto per la tipologia di danni: la nave Thomas K affondò nelle acque internazionali al largo delle coste giapponesi causando la morte di parte dell'equipaggio unitamente alle lesioni del resto dei marinai. Nei casi di *personal injuries*, la giurisprudenza americana si è mostrata meno restrittiva nell'applicazione dei criteri tradizionali di *tort law*, rilevando che la *proximate cause* fosse identificabile nel danno stesso, ovvero *in re ipsa*³³³. La società di classificazione fu condannata, insieme all'armatore, al

³³¹ *Psarianos v. Standard Marine, Ltd.*, 12 F.3d 461 (5th Cir. 1994), primo grado 728 F. Supp. 438 (E.D. Tex. 1989). Sul caso, LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 155, DANIEL D., *Potential Liability of Marine Classification societies to Non-Contracting Parties*, cit., pag. 246, MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 99.

³³² Nel caso *American Bureau of Shipping v. Allied Oil Co.*, 64 E. 2d 509 (6th Cir. 1933), l'ABS fu ritenuto responsabile sulla base dell'inadempimento contrattuale.

³³³ Così RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 59, il quale cita anche il caso inglese *Perrett v. Collins*; è necessario, tuttavia, distinguere il caso inglese, a causa delle obbligazioni in capo alla convenuta soccombente, che prevedevano esattamente la certificazione delle condizioni di aeronavigabilità, pertanto i criteri applicati dai giudici londinesi non sono più stringenti rispetto a quelli definiti dalla giurisprudenza per gli illeciti da false informazioni.

pagamento dell'ingente somma di 22 milioni di dollari (ripartita in parti uguali tra i soccombenti). È appena il caso di menzionare le circostanze: la nave fu registrata dall'ABS dopo circa un anno dalla scadenza del suo ultimo certificato di classe, al fine di essere venduta. L'ABS emise un certificato provvisorio di sei mesi: durante l'ultimo viaggio commerciale, le condizioni meteomarine si aggravarono significativamente e la struttura della nave cedette causando l'affondamento³³⁴. Segnala la dottrina che, in assenza di pubblicazione della sentenza di primo grado, non è dato conoscere il criterio di ripartizione della responsabilità tra armatore e società di classificazione³³⁵. Malgrado l'analisi in dettaglio sia preclusa, la fattispecie è significativa poiché la società di classificazione è stata ritenuta responsabile sulla base della *general negligence theory*.

Prestige

L'ultima sentenza del caso Prestige³³⁶ dell'agosto 2012 da un lato conferma il rigore nell'applicazione dei presupposti per l'imposizione

³³⁴ Vedi FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, cit., pag. 360.

³³⁵ DANIEL D., *Potential Liability of Marine Classification societies to Non-Contracting Parties*, cit., pag. 246.

³³⁶ Ultimo grado *Reino de España v. American Bureau of Shipping* 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012).

di un *duty of care in tort* e dall'altro riconosce la legittimità di un'azione in tort da parte di terzi contro i registri di classificazione³³⁷.

Riassumendo brevemente i fatti, la convenuta ABS aveva condotto le ispezioni sulla nave Prestige sin dalla sua costruzione nel 1976. La società statunitense aveva effettuato tramite i propri uffici locali le ultime due ispezioni anteriori al naufragio, ovvero nell'aprile 2001 e nel maggio 2002. Nel novembre del 2002, la nave, battente bandiera bahamense, in un viaggio da Dunkerque alla Sicilia incontrava condizioni meteorologiche avverse ed il giorno 13 l'equipaggio riscontrava *severe internal structural failure* che determinarono l'affondamento il giorno 19 novembre. Lo sversamento di petrolio che produsse il naufragio causò l'inquinamento di svariati chilometri di costa spagnola, motivo per il quale il governo spagnolo agì nei confronti della società ABS per vederla condannare al risarcimento a fronte della sua responsabilità *in tort*. In dissenso alle motivazioni di primo grado³³⁸, la corte d'appello afferma linearmente che *we assume*

³³⁷ Per i riferimenti completi si rinvia alle note 270 e testo corrispondente (pag. 137). Si rammenta unicamente che il giudizio finale è stato l'esito di un lungo iter giudiziario: inizialmente vennero sollevate dalla convenuta ABS eccezioni di giurisdizione e legge applicabile.

³³⁸ Il giudice Swain richiamando i precedenti *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993) – cfr. *supra* paragrafo 3 cap. II – ed *In re Eternity Shipping*, 444 F. Supp. 2d 347 (D. Md. 2006) – cfr. *infra* paragrafo 6.1 del presente capitolo – aveva affermato *the limited scope of the*

arguendo *for purposes of this appeal that Defendants did owe the claimed duty to Spain*; le allegazioni attoree, difatti, miravano a dimostrare non tanto la condotta meramente colposa, quanto la temerarietà (*recklessness*) della convenuta, quale elemento soggettivo fondante la responsabilità *in tort* nei confronti di un terzo privo della *specific relationship* con il danneggiante.

Il giudice Livingston nella sentenza del 2012 valuta con attenzione le proposizioni dell'attrice volte alla dimostrare la sussistenza di una condotta temeraria: le allegazioni furono insufficienti nel provare che la convenuta avesse agito con la consapevolezza che le sue attività o omissioni potessero arrecare un danno a terzi. Il governo spagnolo ha addotto motivazioni probabilmente più confacenti alla dimostrazione della sussistenza di una condotta colposa, posto che le omissioni provate traevano origine da mancanze rispetto ad alcune norme tecniche appena emenate o ancora da emanare da parte della stessa convenuta³³⁹. Probabilmente, l'unico argomento meritivole di maggiori

classification society's undertaking (enfasi aggiunta). Sulla base di tale assunto il giudice aveva negato che potesse ravvisarsi tra l'attrice e la convenuta una *specific relationship*, o che la convenuta avesse una *specific interaction* con l'attrice, presupposti necessari per ascrivere responsabilità anche in caso di condotta temeraria (*reckless*).

³³⁹ Il governo spagnolo tentava di dimostrare la temerarietà della condotta attraverso alcune circostanze quali: la mancata comunicazione dei risultati del controllo specifico *SafeHull*, non previsto dalle regole di classe ABS

considerazioni è il fax inviato dal comandante della nave nell'agosto 2002 dove viene segnalata all'ABS la presenza di grave *mechanical and structural problems* richiedendo alla società di classificazione *an emergency inspection*. L'argomento è stato valutato irrilevante, almeno in merito alla condotta temeraria, molto rapidamente dalla corte in funzione dei destinatari della comunicazione, la ABS Marine Services, ovvero una società controllata dal gruppo ABS, responsabile della conduzione di controlli speciali sulle strutture delle navi. Sulla circostanza formale che l'armatore non aveva commissionato in precedenza alcun controllo speciale che richiedesse l'intervento di ABS Marine Services, è stata esclusa la condotta temeraria della suddetta e della società controllante. Rilevo, tuttavia, che la richiesta di *un'ispezione di emergenza* potesse essere considerata meritevole di essere inoltrata da parte della ricevente, Marine Services, verso la controllante deputata all'emissione del certificato di classe.

dell'epoca, su navi "gemelle"; in seguito ai fatti del disastro Erika, la convenuta aveva sollecitato l'IACS e le altre società di classificazione per adottare obbligatoria del controllo *SafeHull*, senza che tuttavia la regolamentazione fosse entrata in vigore; nello stesso senso, l'ABS precedentemente aveva proposto agli altri registri di valutare un controllo delle stive ad ogni controllo, ma tale regolamentazione entrò solo parzialmente in vigore, prevedendo le Regole tecniche ABS che solo determinate stive, differenti rispetto a quelle della nave Prestige, fossero oggetto di specifica ispezione annuale.

A fronte di quanto sopra, la corte di appello ha stabilito che *on this evidentiary record, Spain has not satisfied its burden of establishing a genuine dispute of material fact as to whether ABS and its subsidiaries recklessly breached any duty that they might owe to Spain*, pur sottolineano i gravi danni patiti dall'attrice.

Le fattispecie statunitensi ora brevemente illustrate mostrano un duplice profilo. In primo luogo la rigidità ermeneutica dei giudici americani nell'applicazione dei criteri di *tort law* alle società di classificazione, dove affermano nelle singole fattispecie che gli attori hanno fallito nel dimostrare la *proximate cause* tra la negligenza, pur riscontrata, della società di classificazione ed il danno. In secondo luogo, l'atteggiamento americano sembra essere significativamente influenzato dall'interpretazione restrittiva dei principi espressi nel caso *Tradeways II*³⁴⁰. Tenendo in debita considerazione che l'identificazione della reale causa di un naufragio sia operazione estremamente ardua³⁴¹, quando non sia dovuto a palese imperizia dell'equipaggio, la presunzione di innavigabilità a carico dell'armatore appare un

³⁴⁰ In questo senso MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 89, e COCHRAN C. P., *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates Issued by Vessel Classification Societies*, cit., pag. 615.

³⁴¹ Sulle cause di affondamento ed il collegamento rispetto alle attività ispettive, vedi STUART C. – CAFFREY E., *Liability of Marine Surveyors, Adjusters, and Claims Handlers*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 22, 1997, pag. 22 e ss.

argomento debole per limitare il dovere di diligenza delle società di classificazione nei confronti di terzi.

Inoltre sembra che i giudici statunitensi attribuiscono valore dirimente alla mera tipologia di danni subiti dai terzi (cfr. caso *Psarianos*).

L'imposizione della responsabilità secondo le tradizionali regole della *law of torts* in capo alle società di classificazione esclusivamente casi di lesioni personali, apparentemente, costituisce un limite nella definizione dello standard del *due care* degli organismi in parola. Il parametro di valutazione sembra incardinarsi sulle conseguenze dell'attività dei registri, invece che basarsi unicamente sulla valutazione della negligenza del comportamento. Se è condivisibile l'assunto in forza del quale la presenza di lesioni personali esautora l'attore dalla dimostrazione della *proximate cause*, non può desumersi, all'opposto, che l'assenza dei predetti danni implichi la mancanza del nesso causale.

3.1 Tort of negligent misrepresentation

Coastal (Bermuda)

I soggetti terzi che hanno fatto affidamento nei certificati di classe hanno spesso agito nei confronti delle società emittenti: il danno subito è frutto della circolazione delle informazioni che il certificato stesso

contiene³⁴². In questa prospettiva, l'inquadramento dell'illecito porta alla categoria del *tort of negligent misrepresentation*. Nell'ordinamento americano il riconoscimento di tale tipologia di illecito è ormai ben consolidato, tanto che il già citato *Restatement (second) on the law of torts* vi dedica due sezioni³⁴³. I criteri indicati in detto strumento di *soft law* hanno cittadinanza anche nell'ambito delle controversie marittime³⁴⁴, grazie al primo giudizio dove i giudici specificamente riconoscono la portata interpretativa del § 552 nei casi di danni puramente economici³⁴⁵.

³⁴² Vedi MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 104-105, il quale rileva l'affidamento anche degli enti statali statunitensi, quale dimostrazione della rilevanza dei certificati emessi dalle società di classificazione nell'ambito dell'industria marittima.

³⁴³ Il § 552, relativo ai casi di danni puramente economici, venne aggiunto nella seconda edizione del 1977. Si tratta in realtà della "codificazione" dei principi elaborati in *Glanzer v. Shepard*, 135 N.E. 275, 275 (N.Y. 1922) e successivamente interpretati restrittivamente in *Ultramares Corp. v. Touche*, 174 N.E. 441, 446 (N.Y. 1931). In questo senso, vedi O'HALLORAN R., *In a Novel Decision, the Fifth Circuit Recognizes the Tort of Negligent Misrepresentation in Connection with Maritime Classification Societies and Third-Party Plaintiffs*, in *Tulane Law Review*, 78, 2003, pag. 1390.

³⁴⁴ Così COCHRAN C. P., *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates Issued by Vessel Classification Societies*, cit., pag. 615.

³⁴⁵ Secondo il § 552: 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*

È il caso Coastal (Bermuda)³⁴⁶, dove convenuta fu una società peritale chiamata in giudizio dal compratore di una partita di petrolio a seguito di un erroneo controllo sulla qualità del greggio. La corte d'appello ritenne che i requisiti per la configurazione di responsabilità della convenuta non fossero presenti nella fattispecie e pertanto ribaltò la sentenza di primo grado. I criteri vennero definiti sulla base delle disposizioni del Restatement § 552, secondo le quali l'attore deve dimostrare³⁴⁷: (a) che il convenuto abbia fornito nel corso della sua attività professionale false informazioni per indirizzare l'attore nella conclusione di una transazione commerciale; (b) che il convenuto abbia fallito nell'esercitare la dovuta diligenza nel raccogliere le informazioni; (c) l'attore abbia fatto affidamento nelle informazioni, risultate poi false, durante la transazione commerciale e che il convenuto era a conoscenza dell'influenza che avrebbero potuto avere tali informazioni; (d) il danno economico patito.

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.

³⁴⁶ Coastal (Bermuda) Ltd. v. E.W. Saybolt & Co. 826 F.2d 424, (5th Cir. 1987).

³⁴⁷ Testualmente "In order to state a cause of action for negligent misrepresentation under section 552 of the Restatement (Second), the plaintiff must allege [i quattro requisiti]".

È appena il caso di menzionare che le allegazioni attoree non furono sufficienti nel dimostrare la negligenza del controllo di qualità del petrolio³⁴⁸, né, prima ancora, l'affidamento durante l'acquisto³⁴⁹. Nonostante il convenuto non fosse una società di classificazione, il precedente venne richiamato in altre decisioni da parte dei giudici americani per corroborare il riconoscimento del *tort of negligent misrepresentation* come declinato dal *Restatement*.

Somarelf

Solo qualche anno dopo il caso Coastal, l'American Bureau of Shipping viene ritenuto responsabile per l'emissione dei certificati di stazza relativi a due navi³⁵⁰. I fatti sono così riassumibili: ABS classificò le navi al momento della loro consegna da parte del cantiere ed unitamente ai certificati di classe emise i cd. Suez Canal Special Tonnage Certificates, ovvero i certificati sulla base dei quali l'autorità del canale di Suez calcola gli oneri dovuti per il passaggio. L'armatore noleggiò le navi

³⁴⁸ Il controllo effettuato dal perito, a seguito delle prove testimoniali, venne ritenuto in linea con la prassi vigente nell'ambito delle transazioni di petrolio: [la convenuta] *Saybolt reported the test results and performed its responsibilities in accord with industry practice*.

³⁴⁹ L'attore, dalle allegazioni di parte, non ebbe mai conoscenza del tipo di controllo *composite* effettuato dal perito e pertanto non risultò determinante nella conclusione dell'acquisto.

³⁵⁰ *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 720 F. Supp. 441 (D.N. J. 1989) che deve essere distinta dal *summary judgment* richiesto da ABS e negato dalla corte, vedi stesse parti, 704 F. Supp. 59 (D.N.J. 1989).

valutando il nolo sulla base dei certificati ABS. Il cambio di nazionalità delle navi evidenziò agli occhi dell'autorità del canale di Suez l'erroneità dei valori: l'autorità richiese gli importi addizionali all'armatore, il quale non poté recuperarli dal *charter* a causa delle clausole contrattuali contenute nel *charter-party* che lo impedivano.

Nell'applicazione dei criteri del Restatement § 552, la corte distrettuale del New Jersey ha rinvenuto tutti gli elementi necessari per l'imposizione della responsabilità. L'erroneità dei certificati emessi dall'ABS nel corso della sua attività professionale ed anche la negligenza nel classificare la nave non destano problemi di sorta³⁵¹; la consapevolezza di ABS che i certificati potessero influenzare le scelte attoree nelle transazioni commerciali è l'elemento sul quale la corte ha espresso le argomentazioni più innovative³⁵². Secondo le parole del giudice Wolin: *"Such certificates are relied upon by governments and canal authorities, and are an indispensable part of the maritime industry. [...] ABS officers and employees understand that many parties may properly rely on Suez Canal special tonnage certificates issued by ABS. [...] The Court finds,*

³⁵¹ Secondo le parole del giudice Wolin: *"ABS's mistake was not a matter of misinterpretation but was a plain "human" error in computation of a sort which had not occurred before. The final responsibility for calculating and certifying the Suez Canal net tonnage figures [...] rested with ABS, and its failure to accurately do so constituted negligence"*.

³⁵² Cfr. FRANCE W., *Classification Societies: their liability – An American Lawyer's Point Of View In Light Of Recent Judgments*, cit., pag. 71.

therefore, that ABS understood that the Suez Canal special tonnage certificates [...] 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". Nonostante parte della dottrina abbia interpretato restrittivamente la portata della sentenza, che limiterebbe l'affidamento solo ai certificati statuari³⁵³, è opportuno sottolineare il contenuto delle motivazioni. Per quanto difatti si riferiscano al certificato di stazza (*tonnage certificates*), le argomentazioni della corte non specificano le differenze per le quali un tipo di certificato (Suez Canal) possa ingenerare un affidamento maggiore rispetto ad altri certificati emessi dalle società di classificazione³⁵⁴.

Un aspetto di sicura rilevanza messo in luce dalla dottrina americana³⁵⁵ più critica nei confronti delle società di classificazione risulta essere il ragionamento della Corte distrettuale nel giudizio sommario di primo grado (*summary judgment*). In questo grado del giudizio, la corte aveva negato la possibilità di risarcimento da parte dell'ABS verso l'armatore sulla base dell'insussistenza dei requisiti per applicare la teoria, di estrazione contrattuale, del *implied warranty of workmanlike*

³⁵³ In questo senso LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 166.

³⁵⁴ Vedi MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 95.

³⁵⁵ Di nuovo MILLER M., *op. cit.*, pag. 96.

performance, nota anche come *Ryan doctrine*³⁵⁶. La corte aveva negato la possibilità di applicare detta teoria in virtù del rapporto scaturente dall'emissione dei *tonnage certificates*. Tali certificati *non* erano volti alla prevenzione di incidenti marittimi e pertanto non permettevano di identificare una relazione speciale tra armatore e ABS (requisito necessario). . Al contrario, ci si interroga quale possa essere l'esito del giudizio qualora in contestazione siano certificati di sicurezza³⁵⁷. Questo aspetto non è stato affrontato nel giudizio ordinario, dove la corte, come è stato illustrato poc'anzi, concentra la propria analisi sul ragionevole affidamento.

Cargill.

Il caso Cargill merita qualche breve considerazione critica³⁵⁸. I fatti vedono come attori gli armatori, i mittenti ed i destinatari della merce (olio vegetale) nonché gli assicuratori del carico. Essi avevano intentato causa contro il Bureau Veritas sulla base del *tort of misrepresentation* in quanto gli ispettori del BV avevano ripetutamente visitato la nave

³⁵⁶ Vedi paragrafo 3, cap. II, testo **corrispondente a nota** 236.

³⁵⁷ Appare contrattittoria la stessa corte distrettuale nel rammentare che nel caso *Amoco Cadiz – In re Oil spill by "Amoco Cadiz" Off the Coast of France on Mar. 16, 1978*, 699 F.2d 909 (7th Cir. 1983) – venne espresso, ma in un *obiter dictum*, il principio per il quale l'armatore non può invocare la *Ryan doctrine* nei confronti della società di classificazione (che aveva emesso certificati di sicurezza) per le deficienze nelle condizioni di navigabilità della nave.

³⁵⁸ *Cargil Inc., Cargil Internat. S.A. et al. vs. Bureau Veritas*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995).

Pacific Dawn estendendole il certificato di classe. La negligenza secondo gli attori consisteva nell'aver permesso alla nave di navigare *in classe*, nonostante non ne possesse i requisiti necessari, come dimostrano i ripetuti sinistri occorsi al motore che costrinsero più volte il comandante a richiedere il rimorchio della nave.

In primo luogo, la corte ammette *de plano* l'ammissibilità di un'azione per false informazioni da parte di soggetti terzi: "*Where, as here, plaintiffs are third party cargo owners who claim to have been injured by relying upon a ship's classification certificates, a cause of action may exist for negligent misrepresentation*". Gli attori, che nella fattispecie erano gli armatori, i proprietari del carico e gli assicuratori, non dimostrarono i requisiti richiesti dal Restatement e poi confermati in Coastal ed in Somarelf. L'affidamento difatti era del tutto mancante posto che alcuni attori commissionarono un'ispezione da parte di un perito indipendente in un periodo di poco successivo a quello dell'operato contestato al Bureau Veritas convenuto in giudizio³⁵⁹.

³⁵⁹ L'iniziale principio di incendio a bordo venne risolto grazie all'opera di una società di riparazioni specializzata, senza tuttavia che tali riparazioni fossero controllate dal registro, bensì da un ispettore indipendente: pertanto il Bureau Veritas *was not even aware of the major repairs performed on [the vessel ...] and thus cannot have willfully or negligently failed to represent this fact of which it was concededly unaware.*

In secondo luogo, però, appare fuorviante il richiamo operato dalla corte alle elaborazioni espresse nei casi *Tradeways II* e *Sundancer*³⁶⁰. Contrariamente ai citati casi, l'azione si fondava sulla asserita negligenza extracontrattuale del BV. Risulta pertanto poco pregnante il riferimento a tali fattispecie, dove oggetto dell'analisi erano principalmente le obbligazioni contrattuali; il richiamo dimostra in effetti la tendenza delle corti a richiamare i principi espressi nei precedenti in questione all'interno di motivazioni di fattispecie differenti per titolo di risarcimento.

Otto Candies.

Senza considerare il caso *Prestige*, diverso anche per l'inquadramento, il caso *Otto Candies*³⁶¹ è la sentenza più recente resa da una corte degli Stati Uniti circa la responsabilità per false informazioni, da parte delle società di classificazione. I fatti sono piuttosto lineari: l'attrice condizionò l'acquisto di un traghetto alla presenza di un *Class Maintenance Certificate*. Tale certificato fu emesso dal *Class NK* a

³⁶⁰ Così LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 166.

³⁶¹ *Otto Candies llc. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530, (5th Circuit) 2003. La fattispecie è stata l'ultima, nell'ambito del *tort of negligent misrepresentation*, esaminata dalle corti americane. I giudici nel caso *Hellenic Investment Fund, Inc. v. Det Norske Veritas*, 464 F.3d 514, (5th Cir. 2006), i cui fatti sono del tutto simili, non hanno affrontato il merito della questione a causa dell'incompetenza del foro adito, sulla base delle condizioni DNV, presenti sul certificato, e ritenute valide anche nei confronti dell'attrice.

seguito di specifica ispezione. Una volta acquistata, l'attrice trasferì la nave presso un cantiere americano per lavori di ammodernamento e nello stesso luogo fece eseguire dall'ABS un controllo al fine di trasferire la classe presso questo registro. In detta occasione, vennero rilevate ingenti deficienze che necessitavano altrettanto ingenti riparazioni. Il compratore agì, dunque, nei confronti del Class NK in funzione del *tort of negligent misrepresentation*.

La corte ha innanzitutto analizzato il ruolo della convenuta quale organismo di classificazione, sottolineando che la società Class NK è una delle maggiori al mondo e l'importanza che l'industria marittima ripone nel ricevere informazioni certificate³⁶². E proprio sulla base di tale asserzione, la corte ha rinvenuto i precedenti grazie ai quali desumere i principi ermeneutici da applicare al caso. Naturalmente la corte ha richiamato il caso Coastal, affinché la fattispecie fosse correttamente inquadrata nella categoria del *tort of negligent misrepresentation*.

La corte ha altresì richiamato il caposaldo della giurisprudenza, ovvero il caso Sundancer, distinguendolo sia per la specificità dei fatti sia per i principi enucleati nella sentenza. L'inammissibilità di un'azione

³⁶² Testualmente: "These certificates are widely relied upon by all sectors of the maritime industry as an indication that a vessel is reasonably fit for its intended use".

contrattuale o extracontrattuale da parte dell'armatore, quale principio espresso in *Sundancer*, è stato travisato dalle successive pronunce³⁶³. Ciononostante la corte nel caso *Otto Candies* ne ha sottolineato la portata entro i congrui confini³⁶⁴, distinguendo le occasioni, come quella in analisi, dove è un soggetto terzo a riporre fiducia sui certificati di classe³⁶⁵. Il ragionamento dei giudici del 5th Circuit, prima di esaminare il merito, focalizza l'attenzione sulle conseguenze negative che comporterebbe una valutazione che non sia *strictly and carefully limited* delle azioni contro le società di classificazione³⁶⁶.

Giustificando in tal modo un'interpretazione completamente aderente ai fatti oggetto di causa, sulla base di nuovo del caso *Coastal*, la corte procede nell'analizzare le fondamenta giuridiche dell'azione, e quindi i

³⁶³ Così COCHRAN C. P., *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates Issued by Vessel Classification Societies*, cit., pag. 619 e anche O'Brien, *The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States Law*, in *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 7, 1994, pag. 406 e 414, MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 96.

³⁶⁴ Vengono riportate le parole della corte nel caso *Sundancer*: "*This case must be distinguished from a suit brought by an injured third party who relied on the classification or safety certificates*".

³⁶⁵ Testualmente: "*With respect to an injured third party "who relied on the classification or safety certificates," however, the Second Circuit suggested a different result [dal caso Sundancer] might obtain.*"

³⁶⁶ Secondo i giudici di appello: "*The district court's adjudication of liability against NKK therefore moves this court into novel but not entirely uncharted territory. Although the verdict was appropriate in this case, we emphasize that a claim for negligent misrepresentation in connection with the work of maritime classification societies should be strictly and carefully limited*".

quattro requisiti dettati dalla codificazione del § 552 del Restatement. I giudici hanno rivisitato puntualmente le statuizioni della *district court* relative ai requisiti, verificando la corrispondenza alle prove. Procedendo in tal modo, i giudici hanno stabilito che il primo requisito, ovvero l'informazione verso la parte terza, non debba necessariamente essere ravvisato nelle sole comunicazioni dirette tra le due parti. Dopo un'attenta analisi la corte conclude, piuttosto, che sia necessaria la *actual knowledge*, cioè una consapevolezza di fatto³⁶⁷, riscontrata nel caso, e che le informazioni siano indirizzate ad un gruppo limitato di soggetti, citando il caso *Scottish Heritable Trust v Peat Marwick Main & Co*³⁶⁸. La negligenza nell'ispezionare le condizioni della nave viene dimostrata confrontando semplicemente gli standard dettati dalla convenuta rispetto alle condizioni peritali riscontrate dall'ABS nel successivo controllo. Venendo al terzo requisito del *ragionevole affidamento*, la corte si esprime in termini molto chiari circa il profilo della ragionevolezza: i giudici hanno considerato che l'affidamento

³⁶⁷ La corrispondenza tra l'attore ed il broker marittimo, portata in giudizio quale prova, dimostra, senza valide chance di tesi contraria, che la convenuta fosse a conoscenza della vendita della nave e che la ri-classificazione esente da raccomandazioni fosse una precondizione per l'acquisto. Sul requisito dell'*actual knowledge*, vedi anche COCHRAN C. P., *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates Issued by Vessel Classification Societies*, cit., pag. 620.

³⁶⁸ Il caso riportato in 81 E. 3d 606 (5th Cir. 1996).

superava pienamente il test grazie al *NKK's size, reputation* e all'essere, la convenuta, membro dell'IACS. Il quarto requisito del danno, non essendo stato contestato dalla convenuta, non è stato nemmeno oggetto di discussione in sede di giudizio.

La sentenza desta particolare attenzione poiché le statuizioni della corte aprono la strada a future contestazioni da parte di terzi³⁶⁹. Nonostante la corte abbia sfruttato ogni occasione per circoscrivere la portata dei precedenti richiamati e, di conseguenza delle disposizioni del § 552 del Restatement, l'esito del giudizio dimostra che un'azione di terzi per illecito da false informazioni nei confronti delle società di classificazione è legittima. Certamente le condizioni affinché le richieste attoree in siffatte fattispecie siano accolte, sono molteplici e stringenti. L'esatta applicazione³⁷⁰ dei principi del *tort of negligent misrepresentation* ha chiarito il significato del secondo requisito richiesto dal § 552 del Restatement, nonché dai precedenti in questo senso³⁷¹: l'ammissibilità delle azioni per l'illecito in parola è limitata alla

³⁶⁹ Così O'HALLORAN R., *In a Novel Decision, the Fifth Circuit Recognizes the Tort of Negligent Misrepresentation in Connection with Maritime Classification Societies and Third-Party Plaintiffs*, *cit.*, pag. 1398.

³⁷⁰ Di nuovo O'HALLORAN R., *op. cit.*, pag. 1395, il quale sottolinea che la corte d'appello ha applicato pedissequamente le disposizioni del § 552 del Restatement.

³⁷¹ *First Nat'l Bank of Commerce v. Monco Agency Inc.*, 911 F.2d 1053, 1055 (5th Cir. 1990).

person or one of a limited group of persons for whose benefit and guidance he [il convenuto] *intends to supply the information*; quale ulteriore subcondizione, l'informazione deve essere specificamente indirizzata alla conclusione di una transazione commerciale. Nell'ambito delle attività delle società di classificazione, tali circostanze si riscontrano nei casi di *on hire surveys*, ovvero nei casi dove l'armatore contraente commissiona l'ispezione della nave affinché il giudizio "indipendente" dell'organismo di classifica sia veicolato verso terzi, che condizionano la conclusione della transazione commerciale in base all'esito di detto giudizio³⁷².

4.I giudici francesi e la colpa delle società di classificazione.

Alcuni accenni alla teoria generale della responsabilità extracontrattuale sono essenziali per l'esame delle fattispecie francesi nell'ambito di analisi in argomento.

³⁷² In questo senso, LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 177 ed anche BLOCK S., *No Class Act: A bad survey lands a classification society in hot water*, in *Marine Digest and Transportation news*, 2003, pag. 16, il quale precisa che *the society pretty much has to have advance notice it's doing a job for someone in addition to the ship owner that hired it*.

Nell'ordinamento francese gli artt. 1382 e 1383 del *code civil* definiscono i principi ed i criteri fondamentali dell'illecito aquiliano³⁷³: la regola obbliga colui che ha commesso un danno per propria colpa a ripararlo. L'art. 1382 focalizza l'attenzione sull'azione direttamente dannosa, mentre il successivo articolo dispone che la responsabilità sorge anche per negligenza o imprudenza. L'assenza della gradazione dell'elemento soggettivo, la colpa, quale cardine nell'instaurazione di un procedimento ermeneutico dei fatti, risalta soprattutto agli occhi di un giurista italiano. La dottrina francese ha analizzato il problema traendo la deduzione che anche in presenza di colpa lievissima, l'autore dell'azione dannosa, possa essere chiamato a risarcire³⁷⁴.

La colpa che sia essa grave o lieve costituisce solo il primo elemento necessario per l'imposizione di una responsabilità extracontrattuale: è

³⁷³ Per un'analisi si rinvia a VINEY G. – JOURDAIN P., *Les conditions de la responsabilité*, Paris, 1998, VINEY G., *Traité de droit civil, introduction à la responsabilité*, Paris, 1995 ed anche FABRE-MAGNAN M., *Les obligations*, Paris, 2004, pag. 633 e ss. Per un approccio comparatistico cfr. TUNC A., *La responsabilité civile*, Paris, 1989.

³⁷⁴ Cfr. RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 59 cita WEIL A. – TERRÉ F., *Droit civil*, Paris, 1986, pag. 603. La sufficienza di una *faute légère* nella minore gradazione non è tuttavia pacifica quale elemento per l'imposizione di responsabilità, cfr. FABRE-MAGNAN M., *Les obligations*, cit., pag. 758, secondo il quale *l'étendue de cette responsabilité sera déterminée uniquement par l'importance du préjudice causé et non pas par la gravité de la faute*, motivo per cui i giudici richiamano unitamente sia l'art. 1382 sia l'art. 1383 (che si riferisce alla *négligence* o *imprudence*).

necessario, ovviamente, anche il danno. Nella prospettiva ermeneutica, il danno non ha mai suscitato dubbi significativi: è richiesto, come unica condizione, più processuale che sostanziale, che l'onere della prova di detto elemento sia a carico della parte che asserisce di essere danneggiata³⁷⁵.

Quale ulteriore ed ultimo elemento, l'art. 1384 del *code civil* richiede che venga dimostrato il nesso di causalità ed il fatto generatore della responsabilità, che può essere identificato nel fatto personale, nel fatto altrui oppure nel fatto delle cose custodite.

Si menzionano in via incidentale un'ulteriore caratteristica dell'ordinamento francese: in base alle regole generali, non è previsto il cumulo di responsabilità contrattuale ed aquiliana³⁷⁶. Con particolare riferimento alla responsabilità degli *expert* e quindi delle società di classificazione, il principio di inammissibilità delle azioni ha posto alcune questioni interpretative³⁷⁷: considerato che la dimostrazione della *faute* (a prescindere dal suo grado) degli *expert* è un'operazione processualmente molto complessa³⁷⁸, parte della giurisprudenza ha considerato valida, quale prova della colpa, l'allegazione

³⁷⁵ Vedi FABRE-MAGNAN M., *Les obligations, cit.*, pag. 692.

³⁷⁶ Così VINEY G., *Traité de droit civil, introduction à la responsabilité*, Paris, 1995 pag. 273.

³⁷⁷ Così FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification, cit.*, pag. 274.

³⁷⁸ Ancora FERRER M., *op. cit.*, pag. 273.

dell'inadempimento di una prestazione contrattuale, a seguito del quale sia sorto un danno al terzo che ne reclama il risarcimento. Non appare opportuno indagare in questa sede sulla legittimità di tale interpretazione; piuttosto si segnala la dottrina che pacificamente aderisce a questo indirizzo³⁷⁹, rilevando d'altra parte che, per giurisprudenza costante, la dimostrazione della *faute* del convenuto è sempre stata soddisfatta attraverso la prova dell'inadempimento contrattuale³⁸⁰.

Una delle prime pronunce giurisprudenziali³⁸¹ di estrema rilevanza, nell'ambito qui di interesse, è costituita dalla sentenza di appello nel caso Elodie II, già analizzata sotto un diverso profilo (cfr. *supra* cap. II, paragrafo 2)³⁸². La fattispecie ha visto coinvolto l'organismo di classificazione francese nel rispondere alla domanda risarcitoria dell'acquirente di una nave classificata erroneamente.

³⁷⁹ Di nuovo FERRER M., *op. cit.*, pag. 275, ma anche RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, *cit.*, pag. 61, che rimandano a DURRY G., *Revue trimestrielle de droit civil*, 1974, pag. 814 e 815.

³⁸⁰ Vedi VINEY G., *Traité de droit civil, cit.*, pag. 437 e la giurisprudenza ivi richiamata.

³⁸¹ Vedi FERRER M., *op. cit.*, pag. 275 il quale segnala anche *Cour d'App. Tunis 23 febbraio 1955* dove i giudici di appello valutarono l'adempimento contrattuale per verificare l'eventuale responsabilità contrattuale del perito, nel caso esclusa.

³⁸² *Cour App. Versailles 21 mars 1996*, edita in *Diritto Marittimo*, 1998, pag. 861. Si rinvia al capitolo II per l'analisi della validità delle clausole esonerative nell'ordinamento francese.

Singolarmente, poiché le argomentazioni giuridiche successive non lo richiedevano, i giudici francesi hanno brevemente espresso qualche considerazione sul ruolo delle società di classificazione; ruolo imprescindibile per la prosecuzione dei commerci marittimi, ambito nel quale la classe della nave riveste importanza *“tant par le propriétaire du navire que pour les tiers – notamment les acquéreurs”*. Posto tale incipit, la corte dirime la questione della natura della responsabilità, escludendo quella contrattuale, in virtù della consapevolezza del Bureau Veritas esclusivamente della *vente* [solamente] *éventuelle*. L’esame procede, dopo aver statuito l’inopponibilità delle clausole di irresponsabilità presenti nel contratto con l’armatore-venditore, indagando sulla violazione degli obblighi contrattuali, attuali e pregressi: le perizie tecniche hanno dimostrato che la convenuta aveva classificato la nave a seguito dell’ultimo controllo benché fosse priva delle condizioni richieste dei *Règlement* del BV; tale negligenza nell’ottemperare alle obbligazioni contratte è stata ripetuta durante le precedenti ispezioni. Detti fattori, secondo la corte dimostrano senza ulteriori prove la *faute lourde* della convenuta³⁸³.

³⁸³ Testualmente: *“que ces manquements manifestés par des négligences répétées qui touchent à l’essence même de sa mission générale et qui l’ont conduit, faute d’avoir décelé les vices qui affectaient le navire à maintenir une clause qui ne se justifiait pas, constituent une faute lourde”*.

Il nesso di causalità viene agilmente, e forse anche stringatamente, affrontato dalla corte, la quale, prendendo in considerazione anche il contratto di vendita, ha statuito che se il BV avesse adempiuto correttamente alle proprie obbligazioni, se non avesse agito con colpa grave, gli acquirenti avrebbero potuto chiedere l'annullamento del contratto di acquisto ed esigere lo storno della caparra confirmatoria³⁸⁴. Alla luce di questi elementi la corte non ha avuto esitazioni nel confermare la sentenza di primo grado, condannando l'organismo di classificazione al risarcimento.

Parte della dottrina francese ha criticato l'approccio dei giudici, fondando le proprie argomentazioni sulla distinzione tra gli obblighi contrattuali nascenti rispettivamente in capo ad armatore e società di classificazione e le eventuali obbligazioni extracontrattuali di quest'ultima³⁸⁵. In questo senso la critica sembra molto più simile all'approccio inglese³⁸⁶.

³⁸⁴ Secondo l'ultimo periodo dell'art. 16 del contratto di vendita *"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 I 3/3) les acheteurs ont le droit d'annuler le contrat et le dépôt sera remboursé"*.

³⁸⁵ Vedi FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 277 ed anche GRILLET V., *Fondement et limites de la responsabilité des sociétés de classification: riguer de l'analyse Outre-Rhin*, in *Droit Maritime français*, 1998, pag. 451.

³⁸⁶ GRILLET V., *op. cit.*, cita ulteriormente una sentenza tedesca, dove la corte di Amburgo (14 febbraio 1990) respinge le domande attoree di risarcimento sul

Solo qualche anno dopo, la giurisprudenza francese ha dato un'interpretazione di segno opposto rispetto al caso Elodie II. La corte di appello di Parigi, nel caso Mamer³⁸⁷, ha rigettato la richiesta di risarcimento intentata dagli assicuratori surrogatesi nei diritti del noleggiatore della nave. Tra le varie condizioni del noleggio, il charter-party, prevedeva che la nave fosse *in classe* alla partenza e che la caricazione avvenisse entro una determinata data. Il viaggio non fu mai eseguito, nonostante la merce fosse stata caricata quasi due mesi prima, a causa di una serie di problemi al sistema propulsivo della nave. Le deficienze furono tali da rendere necessario il rimorchio della nave sino al porto di Santo Domingo. Il Bureau Veritas aveva sospeso la classe della nave solo qualche giorno prima del rimorchio. La sentenza è lapidaria nel respingere le domande attoree in quanto la *faute lorde*, secondo i giudici non era stata dimostrata. Le argomentazioni dei giudici parigini sono state duramente criticate dalla dottrina francese che ha rilevato due profili di incongruità³⁸⁸: in primo luogo, restano oscuri i motivi per i quali il comportamento del BV, che per due mesi ha ommesso di sospendere la classe, nonostante la nave continuasse a

presupposto che i registri di classe non possono rispondere, anche extracontrattualmente delle obbligazioni in capo all'armatore.

³⁸⁷ Trib. Paris 9 juin 1999, in *Droit Maritime français*, 2000, pag. 236.

³⁸⁸ Vedi FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 279.

presentare seri problemi al sistema propulsivo, non sia stato considerato colposo³⁸⁹. In secondo luogo, la valutazione dell'elemento soggettivo della convenuta non risponderebbe ai principi tradizionali della responsabilità *délictuelle*, posto che l'ordinamento francese non conosce differenze tra i gradi della colposità del comportamento (colpa grave e colpa lieve, cfr. *supra* nota 374 testo corrispondente); difatti sotto questo profilo la sentenza è stata criticata da parte della dottrina francese che il ristretto ambito di indagine³⁹⁰ Segnalo personalmente come aderendo a quel filone interpretativo per il quale la colpa di un soggetto esperto possa essere comprovata dalla dimostrazione dell'inadempimento contrattuale, la corte avrebbe dovuto valutare il comportamento negligente secondo l'ottica contrattuale.

Le perplessità interpretative circa l'entità dell'elemento soggettivo richiedevano una risoluzione che la sentenza Mamer del 1999 non fornì e pertanto la dottrina francese attendeva³⁹¹ utili indicazioni

³⁸⁹ Incidentalmente si ricorda che il sistema propulsivo è un elemento attorno al quale, sin dall'inizio, le società di classificazione hanno elaborato le proprie regole tecniche.

³⁹⁰ Con particolare riferimento al caso in analisi, sulla possibilità di imputare responsabilità extracontrattuali anche nei casi di colpa lieve, vedi FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 279, il quale rimanda a BONASSIES P. – SCAPEL C., *Traité de droit maritime*, Parigi, 2006, n. 204.

³⁹¹ Così si esprime RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 62.

sull'argomento dalla successiva sentenza Wellborn del 2007³⁹²: in tutti i gradi del giudizio, i giudici hanno accertato la colpa grave del Bureau Veritas decretandone la responsabilità.

Nonostante la risoluzione Wellborn del caso non abbia risolto la questione della gradazione della colpa, la sentenza di cassazione, che riprende quasi pedissequamente le parole dei giudici di appello, è significativa per molteplici aspetti.

Preliminarmente si riassumono i fatti, dai quali si desume *de plano* l'accertamento della colpa: la convenuta aveva ispezionato la nave Wellborn nell'ottobre del 1993 attribuendole la più alta classe; nel luglio del 1994 la nave, le cui strutture non erano in ottime condizioni, a causa delle condizioni marine fu costretta a cercare riparo a Fort-Dauphin, Madagascar, e nell'immediatezza della fermata fu abbandonata dall'equipaggio poco prima che si spezzasse in due affondando e determinando la perdita di tutto il carico. Le perizie dimostrarono che la corrosione delle paratie strutturali si avvicinava all'80%. I regolamenti tecnici del BV richiedevano che lo stato di corrosione

³⁹² La sentenza è stata già analizzata per i profili concernenti la legge applicabile, cfr. paragrafo 1 del presente capitolo, *Wellborn*, Trib. de Com. Nanterre, 21 février 2003, *Groupama Transport c. Bureau Veritas*, Cour d'Appel Versailles 9 décembre 2004, *Bureau Veritas c. Groupama Transport* edita in *Droit Maritime français*, 2005, pag. 313 e Cour de Cass. (1ère Ch. Civ.) 27 mars 2007, in *Droit Maritime français*, 2007, pag. 750

ammissibile anteriormente al 1990 era inferiore al 25%, mentre successivamente a detto anno, il limite massimo viene fissato al 15%. La colpa grave dell'organismo di classificazione è stata avvallata dalle perizie, le quali hanno dimostrato che un lasso di tempo così breve (circa 10 mesi) fosse insufficiente perché lo stato di corrosione raggiungesse i drammatici livelli rilevati sino all'80%³⁹³.

Le argomentazioni della corte d'appello, fatte proprie dalla Corte di Cassazione, sono particolarmente rilevanti poiché nel respingere le allegazioni della convenuta, che tentava di dimostrare la propria irresponsabilità richiamando il precedente inglese del Nicholas H³⁹⁴, hanno distinto con estremo rigore le responsabilità dell'armatore da quelle della società di classificazione³⁹⁵: l'obbligazione di porre la nave in condizioni di navigabilità non esclude la responsabilità extracontrattuale della società di classificazione che abbia erroneamente

³⁹³ Cfr. di nuovo RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, cit., pag. 63 e DELEBEQUE P., *La responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification: quel régime juridique?*, cit., pag. 313.

³⁹⁴ Vedi LOPEZ DE GONZALO M., *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli Istituti di classifica*, cit. pag. 240.

³⁹⁵ Testualmente: *"l'armateur a évidemment commis des fautes, mais qu'elles n'exonèrent pas pour autant le Bureau Veritas des siennes"*.

valutato la nave contribuendo al verificarsi del sinistro³⁹⁶. Sulla base dell'irrilevanza dei principi di common law, i giudici della corte si sono espressi in termini chiari statuendo che l'inadempimento colposo di natura contrattuale del BV possa altresì dar luogo a responsabilità aquiliane qualora la stessa condotta costituisca la violazione di un obbligo generale di prudenza e diligenza, ravvisato nel caso nell'aver permesso a *“un navire dangereux a [...] circuler pendant des années sur toutes le mers du monde, mettant en danger l'équipage, la cargaison et plus généralement la sécurité en mer”*.

Il nesso di causalità tra tale condotta colposa e il sinistro viene riscontrato dalla corte di appello secondo la quale *“considérant qu'il est patent que, sans la faute du Bureau Veritas, le Wellborn n'aurait jamais pu prendre la mer, le sinistre ne serait pas survenu et, en tout cas, la compagnie Groupama n'aurait jamais accepté de garantir la cargaison aux même conditions”*.

Aderendo in principio all'assunto della corte, si rileva d'altro canto, che definendo in questi termini il nesso causale, il danno derivante da esso potrebbe essere riconosciuto nella differenza tra i premi assicurativi calcolati sulla base dell'erroneo certificato di classe ed i premi esigibili

³⁹⁶ Cfr. BONASSIES P., *Du principe de proximité, et de son application ou de sa non application à la responsabilité des sociétés de classification, cit.*, pag. 754 e anche LOPEZ DE GONZALO M., *op. cit.* pag. 240.

dall'attrice in presenza di un certificato corretto, e quindi con rischi maggiori.

Il ben noto caso Erika ha visto l'esito giudiziale con la sentenza della Corte di Cassazione francese del 25 settembre 2012³⁹⁷. I fatti risalgono al 1999, anno nel quale avvenne la classificazione della nave (novembre) ed il 12 dicembre la nave affondava dopo essersi spezzata in due tronconi.

Senza prendere in considerazione le molteplici questioni giuridiche analizzate dai supremi giudici francesi attraverso motivazioni dettagliate³⁹⁸, ci si limita qui ad esaminare le statuizioni concernenti il Rina, società di classificazione della nave Erika, convenuta e condannata al risarcimento, solidalmente insieme agli altri soggetti

³⁹⁷ Cass. Chambre Criminelle 25 septembre 2012, in *Diritto Marittimo*, 2012, pag. 1267, nonché nel numero speciale *Droit Maritime français*, 2012, 12 con i commenti della dottrina francese ed italiana.

³⁹⁸ L'ampiezza della sentenza è dovuta, tra l'altro, al numero di attori e di convenuti e alla forse troppo minuta (cfr. BONASSIES P., *L'arrêt Erika*, in *Diritto Marittimo*, 2012, pag. 1272) disamina, delle questioni sottoposte alla corte, tra le quali: legge applicabile (francese, definita sulla base del criterio del luogo del danno avvenuto entro la ZEE); compatibilità della legge francese (art. 8 della legge n. 83-583 del 5 luglio 1983) rispetto alle disposizioni internazionali della MARPOL (regola 11(b)(i) dell'allegato I), conflitto ritenuto assente; responsabilità penale del noleggiatore Total SA; responsabilità penale del comandante.

convenuti. È opportuno richiamare anche la sentenza di appello³⁹⁹, tenuto conto che le statuizioni dei giudici di secondo grado sono state cassate nell'aspetto qui in parola.

I giudici d'appello hanno fatto proprie le motivazioni di primo grado sulla scorta del dettato normativo dell'art. III.4 (b) della convenzione CLC 1992 nella sua interpretazione letterale. La questione della canalizzazione della responsabilità verso il proprietario a beneficio di altri soggetti oltre a quelli espressamente citati scaturisce dalle parole dell'articolo citato *any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship*, che definiscono i soggetti beneficiari dell'istituto (oltre a quelli previsti dagli altri commi del medesimo articolo⁴⁰⁰). Ritengo preferibile la soluzione interpretativa adottata nei primi due gradi di giudizio aderendo alla quale le società di classificazione non dovrebbe godere della canalizzazione: a supporto di tale scelta, i giudici di appello richiamano la disciplina comunitaria in

³⁹⁹ Cour Appel de Paris, 30 mars 2010, in *Droit Maritime français*, 2010, 11 (riprodotta in parte), con i contributi della dottrina francese. Primo grado, Tribunal de Grande Instance di Parigi 11^{ème} Chambre Corr. 16 janvier 2008, in *Diritto Marittimo*, 2008, pag. 247 (riprodotta in parte) con nota di BONASSIES P., *Réflexions d'un juriste français sur le jugement "Erika"*, ivi, pag. 249 e ss. Edita in parte anche in *Droit Maritime français*, 2008, 12, pag. 320.

⁴⁰⁰ L'art. III.4 include nei soggetti beneficiari: *the servants or agents* del proprietario (a); *any charterer [...], manager or operator of the ship* (c); *any person performing salvage operations* che agisca su ordine del proprietario o delle autorità pubbliche (d); i soggetti che adottino misure preventive (e).

materia (94/57/CE), dalla cui disamina appare evidente, secondo la dottrina francese, che i registri di classe debbano essere indipendenti dagli interessi armatoriali⁴⁰¹. Si ritiene di segnalare che, in contrapposizione alle labili critiche che qualificano il contenuto dei *considerando* non normativo, durante i lavori preparatori del protocollo CLC 1992 furono presenti numerose organizzazioni non-governative portatrici di vari interessi nell'ambito marittimo, senza che tuttavia fossero in qualche modo portate avanti le istanze delle società di classificazione; l'IACS non partecipò né presenziò ai lavori di redazione del protocollo⁴⁰², potendo ben desumere da tale circostanza che i registri di classificazione non dovrebbero rientrare nel novero dei soggetti di cui all'art. III.4 lett *b*. La Corte di Cassazione ha ritenuto di non dover giustificare profusamente la sua decisione, adducendo in maniera molto *tranchant* che la corte di appello è incorsa in errore

⁴⁰¹ La direttiva 57 è stata sostituita dalla 2009/15/CE, al cui *considerando* 9 si legge "Affinché possano svolgere tale compito in modo soddisfacente, gli organismi devono essere assolutamente indipendenti"; il compito di cui al *considerando* è relativo all'obbligo SOLAS Ch. II-1, Part A-1, Regulation 3-1 che gli Stati bandiera assicurino la progettazione sulla base degli standard definiti degli organismi riconosciuti. Cfr. BERLINGIERI F., *Sull'applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, cit., pag. 1289.

⁴⁰² Vedi GRELLET, *The Channelling of liability under CLC with reference to Classification Societies*, in *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit., pag. 69 e ss. Ma vedi contrario ad una tale interpretazione SICCARDI F., *Pollution Liability and Classification Societies, is the system a fair one?*, in *Diritto Marittimo*, 2005, pag. 707.

nell'escludere la società di classificazione dall'istituto della canalizzazione. Nonostante ciò la decisione di secondo grado *n'encourt pas la censure dès lors que la faute retenue au titre de l'action publique contre cette société caractérise une faute de témérité au sens de la Convention CLC 69/92, qui la prive nécessairement de la possibilité d'invoquer un tel bénéfice.*

La condotta temeraria è stata dedotta dalle circostanze agli atti, per cui l'ispettore del Rina aveva condotto l'ultimo controllo il giorno 24 novembre 1999, rilasciando il certificato di classe con l'unica prescrizione che fosse effettuata una ulteriore verifica alla fine di gennaio 2000. La struttura della nave, elemento oggetto di controllo, doveva essere sottoposta ad analisi approfondita posto che *les zones suspectes de corrosion substantielle qu'il avait observées tout juste quinze mois après la visite spéciale quinquennale* mostravano segni evidenti di uno stato avanzato di deterioramento; l'ispettore è incorso in una *faute d'imprudence* nel momento in cui non ha provveduto a controllare dette zone di sospetta corrosione su una nave *transportant habituellement des produits polluants*⁴⁰³. Tali circostanze hanno permesso alla corte di primo grado di ritenere l'ispettore ed il Rina corresponsabili, a norma della legge francese sull'inquinamento marino (83-583 del 5 luglio 1983), e

⁴⁰³ I brani riportati sono tratti dalla sentenza di primo grado del Tribunale di Parigi.

condannarli al risarcimento solidalmente con gli altri responsabili penalmente. Le statuizioni dei giudici in prima istanza vennero eccepite dalla convenuta, appellante e ricorrente, sia in secondo grado che in Cassazione: anche nei successivi gradi del processo i giudici francesi hanno ritenuto incontestabile il giudizio dato dal tribunale di Nanterre del 2003 in base alla predetta legge contro l'inquinamento.

5. Le soluzioni in tema di civil liability adottate negli altri ordinamenti.

5.1 Il caso Redwood⁴⁰⁴. Il *Lloyd's Register of shipping* di fronte alla responsabilità aquiliana italiana.

I fatti

La società attrice, Argos Shipping, aveva noleggiato nel gennaio 2003 la nave Redwood per effettuare un viaggio da Amburgo alla Libia. Durante le operazioni di carico viene disposto il fermo della nave dalle autorità tedesche a seguito dei controlli di PSC operati dall'amministrazione marittima che avevano rilevato deficienze strutturali ed agli equipaggiamenti accessori. Di tale evenienza venivano informati sia il registro di classificazione convenuto (Lloyd's

⁴⁰⁴ Tribunale di Genova 24 febbraio 2010, Argos Shipping Agency Srl c. Lloyd's Register of Shipping – Nave "Redwood", in *Diritto Marittimo*, 2011, pag. 230 e ss.

Register of Shipping) sia l'autorità consolare dello Stato di bandiera (Malta). Il Lloyd's aveva rilasciato il più alto certificato di classe nel novembre 2001⁴⁰⁵, ispezionando la nave per le visite periodiche nell'ottobre 2002 e nel gennaio 2003. La nave avrebbe potuto riprendere il mare previo parere di conformità delle riparazioni da parte del Lloyd's e dell'Ispettore dall'Amministrazione tedesca. Nonostante fossero state apportate alcune riparazioni, i controlli dell'Ispettore rilevavano ancora la presenza di difetti, ed anche il Lloyd's nel suo *Outstanding Item List* indicò gli ulteriori interventi necessari per riportare la nave in classe e ottemperare alle prescrizioni delle convenzioni internazionali. La nave lasciò il porto di Amburgo priva del carico con un certificato di classe provvisorio valido esclusivamente per il viaggio sino ai cantieri designati per le riparazioni definitive in bacino. La società attrice, difatti, nel frattempo aveva provveduto a sbarcare il carico, in quanto merce deperibile, ed a trasportarlo tramite altro contratto di *voyage-charter*.

La valutazione del giudice italiano.

Nell'ordinamento italiano la responsabilità civile è disciplinata dall'art. 2043 cod. civ. sui presupposti del quale si rinvia ampiamente agli scritti

⁴⁰⁵ La Wellborn disponeva della classe LR 100 A1, che in base alle Rules del registro londinese attribuisce la facoltà di trasportare carichi pesanti, ottemperando a standard ancora più elevati rispetto alle prescrizioni normali.

in argomento⁴⁰⁶. In questa sede si ritiene sufficiente rammentare le tre condizioni al verificarsi delle quali sorge l'obbligo risarcitorio: l'elemento soggettivo distinto in dolo o colpa grave, il danno ingiusto ed il nesso di causalità.

Nell'analisi del giudice genovese del caso in parola hanno rilevanza in particolare le considerazioni in tema di nesso di causalità e di ingiustizia del danno.

La condotta colposa, difatti, è stata desunta dal giudice sulla base della seconda consulenza tecnica, grazie *al maggior grado di coerenza narrativa, completezza istruttoria ed argomentativa*. L'opinione del perito critica la professionalità degli ispettori della convenuta già a partire dall'ispezione completa del 2001, in occasione della quale venne attribuita la più alta classe, nonostante sia presumibile la nave non presentasse i requisiti nemmeno per essere classificata secondo le regole del registro⁴⁰⁷. D'altro canto, la colposità del registro (e dei suoi ispettori) viene altresì dimostrata sempre sulla base delle risultanze peritali, secondo le quali il controllo effettuato solo quattro mesi prima del provvedimento di PSC non avrebbe rilevato gravi deficienze

⁴⁰⁶ Si rinvia *ex plurimis*, a MONATERI P., *La responsabilità civile*, in *Trattato di Diritto Civile*, Torino, 3, 1999.

⁴⁰⁷ Le risultanze peritali evidenziarono che *“il rateo medio di corrosione dei metalli in acqua marina [fosse] doppio rispetto ai criteri normali, con una scelta che non si può davvero definire penalizzante per il Registro di classifica”*.

all'apparato di carico. Il giudice ritiene quindi che fosse quella l'occasione per fermare la nave senza aspettare il tragitto ulteriore verso la Germania.

Appurato in tal modo l'elemento soggettivo, l'esame del giudice muove con un "inciso"⁴⁰⁸ verso l'indagine delle attività delle società di classificazione. L'analisi prende in considerazione svariati aspetti, da quelli normativi a quelli più attinenti la prassi⁴⁰⁹, escludendo una qualificazione *endoprivatistica* dell'attività di classificazione, tale per cui "non c'è comunicazione commerciale nel mondo dei traffici marittimi che non accosti immediatamente al nome della nave [...] anche la classe ed il registro di classifica; con il che, il destinatario della comunicazione è immediatamente in grado in inquadrare le qualità essenziali della nave e quindi rappresentarsi la congruità o meno del compenso preteso per la sua utilizzazione". Delineata in questi termini l'attività della convenuta, il giudice affronta una possibile qualificazione contrattuale del rapporto tra la società Argos ed il Lloyd's, in funzione degli elementi analogici con le fattispecie di

⁴⁰⁸ Secondo le parole del giudice "non si può proseguire oltre senza un inciso su che cosa sia un Registro di classifica"; la sentenza tuttavia dedica ampie considerazioni che non sembrano avere il carattere di inciso, quanto più di argomentazione fattuale per l'esito qualificatorio immediatamente successivo dell'affidamento sui certificati di classe.

⁴⁰⁹ Si rinvia a quanto analizzato generalmente nel cap. I.

responsabilità medica nelle quali l'elaborazione pretoria degli ultimi anni ha ravvisato la responsabilità da *contatto sociale*⁴¹⁰.

Stante l'instaurazione dell'azione a titolo extracontrattuale, il giudice si limita, però, ad affermare che, aderendo al filone giurisprudenziale appena citato, non vi sarebbero elementi ostativi nell'imposizione di una tale responsabilità alla società di classificazione nel caso di specie. L'ipotesi sarebbe corroborata dalle recenti contrattualizzazioni giurisprudenziali del rapporto tra revisori contabili e terzi, che si colloca nella stessa categoria delle società di classificazione, ovvero la responsabilità per false informazioni⁴¹¹.

Giungendo all'analisi dei requisiti aquiliani, il giudice dopo aver ribadito l'incontestata legittimità della coesistenza di azioni a diverso titolo verso diversi soggetti per il medesimo danno *ex art. 2055 cod.civ.*, identifica il danno ingiusto, nella duplice accezione di danno *contra ius* e *non iure*. L'interesse giuridicamente protetto, il *damnum contra ius*,

⁴¹⁰ Sulla teoria del *contatto sociale* sono numerosi i contributi dottrinari, si ritiene qui necessario citare l'autorevole dottrina di CASTRONOVO C., *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006, pag. 154 e ss, nonché SANTORO A., *La responsabilità da contatto sociale*, Milano, 2012.

⁴¹¹ Cfr. in particolare Tribunale di Milano, n.9828, 25 giugno 2008, reperibile al seguente sito <http://www.ilcaso.it/giurisprudenza/archivio/1645.htm>.

viene ricavato grazie alla definizione pretoria dal caso De Chirico⁴¹², dove venne affermato quel particolare diritto a *determinarsi liberamente nelle proprie attività negoziali*⁴¹³. Ancora sulla scorta di detto precedente, il giudice evoca l'art. 2 Cost., per qualificare la *violazione dei doveri inderogabili di solidarietà sociale* quale secondo elemento dell'antigiuridicità del danno.

Il giudice respinge le contestazioni della convenuta in merito al nesso di causalità, le quali rilevavano l'assenza nel contratto di charter-party di alcun riferimento alla classe, grazie alla dimostrazione attorea della consultazione online del registro di classificazione avvenuta nel medesimo giorno della conclusione del contratto di noleggio. Tale prova, secondo il giudice, dimostra che l'attrice conosceva per tempo la esatta classificazione della nave; senza *l'errore incolpevole del noleggiatore sulle caratteristiche della nave, la Redwood non sarebbe mai stata scelta da Argos, cioè il noleggiatore stesso.*

Verificata la sussistenza dei tre elementi ex 2043 cod. civ., il giudice afferma la responsabilità della convenuta a titolo extracontrattuale.

⁴¹² Cass. 4 maggio 1982, n. 2765, in *Giustizia Civile*, 1982, I, pag. 1745 annotata da DI MAJO A., *Ingiustizia del danno e diritti non nominati*. Successivamente Cass. 25 luglio 1986, n. 4755, Cass. S.U., 22 luglio 1993, n. 8181.

⁴¹³ Le successive pronunce giurisprudenziali identificano in primo luogo il *diritto all'integrità del patrimonio* o, ma quasi come corrolario, il *diritto alla libertà negoziale*, vedi SANTORO A., *La responsabilità da contatto sociale*, cit., pag. 44 e ss.

5.2 La classificazione ed il contratto a favore di terzi: ipotesi e smentite dall'ordinamento tedesco.

La giurisprudenza tedesca è stata fautrice di un orientamento nell'ambito della responsabilità delle società di classificazione che tentava di qualificare il rapporto tra l'armatore ed il Registro di classe quale contratto a favore di terzi. Questo orientamento, nato grazie alla sentenza nel caso Hecht V⁴¹⁴, è stato successivamente contestato, giungendo i giudici, nel caso Uta⁴¹⁵, alla soluzione diametralmente opposta.

È necessario accennare brevissimamente i principi guida dell'ordinamento di riferimento nell'imposizione di responsabilità extracontrattuali. Sottolinea la dottrina tedesca⁴¹⁶ che il § 823 (1) BGB, equiparabile all'art. 2043 cod. civ. italiano, non prevede la riparazione

⁴¹⁴ OLG Hamburg 14 June 1990, in *Droit Maritime français*, 1998, pag. 496. Si deve rilevare tuttavia che la qualificazione non ebbe effetti rispetto all'esito del giudizio. O meglio, in quella circostanza la corte tedesca si è espressa circa il diritto dell'acquirente considerandolo meritevole di protezione sulla base della funzione del certificato di classe che dovrebbe riflettere le condizioni della nave. Purtuttavia, il *Class Maintenance Certificate*, condizione definitiva della vendita, era stato emesso dalla società convenuta senza che fossero a lei ascrivibili negligenze di sorta; le colpe erano piuttosto da imputare all'armatore che aveva omesso di comunicare alcune deficienze dalla nave. Nel caso di specie il Germanischer Lloyd fu ritenuto irresponsabile dei danni (le riparazioni necessarie) patite dell'attore. Cfr. ANTAPASSIS A.M., *Liability of classification societies*, cit., pag. 28.

⁴¹⁵ LG Hamburg 13 September 2006, Case 417 O 38/06, in *Diritto Marittimo*, 2008, pag. 277.

⁴¹⁶ Si vedano seppur brevemente BASEDOW J. – WURMNEST W., *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, in *Diritto Marittimo*, 2008, pag. 285.

del danni puramente economici; d'altro canto, la responsabilità vicaria disciplinata dal § 831 BGB permette al soggetto principale di esonerarsi dall'obbligo risarcitorio qualora dimostri di aver selezionato e controllato l'operato dei propri agenti correttamente. Nella vigenza di tali principi limitativi delle possibilità di ristoro per i terzi danneggiati le corti tedesche hanno ampliato l'ambito di applicazione delle regole della responsabilità contrattuale⁴¹⁷.

Nel dirimere ipotesi di responsabilità di esperti professionisti, la giurisprudenza ha ricondotto le fattispecie all'interno di tre possibili ipotesi. In primo luogo, il rapporto tra esperto professionista e parte terza sarebbe inquadrabile, in presenza di determinate condizioni, nel contratto di fornitura di informazioni⁴¹⁸. In secondo luogo, al verificarsi di condizioni più stringenti, il rapporto sarebbe qualificabile come contratto con effetti protettivi verso i terzi⁴¹⁹. In terzo luogo, grazie alla novella del 2002 (*Schuldrechtsmodernisierung* – § 311 (3) BGB)⁴²⁰, è

⁴¹⁷ Ancora BASEDOW J. – WURMNEST W., *op.cit.*, pag. 289.

⁴¹⁸ In questo senso, gli stessi autori in un contributo più completo, BASEDOW J. – WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies: A Comparative Perspective*, Berlin, 2005, pag. 44.

⁴¹⁹ Cfr. VARANESE G., *Il contratto con effetti protettivi per i terzi*, Napoli, 2004, pag. 17 e ss. Per l'ampia casistica giurisprudenziale pag. 53 e ss., ed anche con specifico riferimento al recepimento nel BGB, MEMMO D., *Il nuovo modello tedesco della responsabilità per inadempimento delle obbligazioni*, in *Contratto e impresa*, 2004, pag. 797 ss.

⁴²⁰ Cfr. MEMMO D., *op. cit.*, pag 799.

possibile configurare una responsabilità per *Culpa in Contrahendo*, qualora l'esperto professionista abbia determinato, assistendo contrattualmente un soggetto, l'affidamento di un terzo. Si rileva la sottile differenza tra le ultime due ipotesi⁴²¹.

Il caso Uta ha permesso alla corte di Amburgo di esaminare se le attività delle società di classificazione potessero rientrare in una delle tre ipotesi qualificatorie. La fattispecie, abbastanza classica, vede attore l'acquirente della nave Uta, il quale aveva fatto affidamento, durante l'acquisto, sul certificato di classe, inveritiero, del Germanischer Lloyd. Su tali presupposti l'acquirente aveva agito contro il registro tedesco.

I giudici tedeschi hanno respinto le allegazioni attoree asserenti la sussistenza della *culpa in contrahendo* della convenuta. La corte ha rilevato che le condizioni del novellato § 311 (3) BGB esigono che l'informatore abbia influenzato significativamente il corso delle negoziazioni o la conclusione del contratto. Una tale relazione può sussistere quando lo scopo dell'informazione sia un *elemento di*

⁴²¹ Di LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 210, il quale richiama SUTCHET, *Schadensersatzansprüche und Schutzpflichten Dritter im Lichte des § 311 III BGB*, in SUTCHET (ed.), *Tradition und Moderne: Schuldrecht und Arbeitsrecht nach der Schuldrechtsreform*, Berlin, 2005, 95 ss. Ed anche BASEDOW J. – WURMNEST W., *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, cit., pag. 287.

convincimento dei terzi: il nesso potrebbe sussistere in caso di perizie di stima del valore da parte di periti immobiliari o di revisori dei conti.

La corte ha escluso la responsabilità anche nelle diverse ipotesi di matrice giurisprudenziale che contrattualizzano il rapporto con il terzo. Da un lato la corte molto stringatamente non ha ritenuto che la consultazione del registro all'interno del quale fosse indicata la data di un successivo controllo (mai avvenuto) determinasse l'instaurazione di un rapporto contrattuale *di informazione*, tale da vincolare la convenuta⁴²².

Dall'altro, la qualificazione di un contratto con effetti protettivi verso terzi richiede quattro precondizioni molto stringenti, la cui concomitante sussistenza non è stata riscontrata dalla corte. Tali condizioni sono: (a) prossimità della prestazione; (b) prevedibilità; (c) il convenuto deve avere un interesse nella protezione del terzo; (d) il terzo deve *"meritare"* la protezione. Secondo la corte, l'ultimo requisito era fallace, avuto riguardo al contratto di acquisto regolato dalla legge inglese, che nella fattispecie permetteva all'attore di esperire ulteriori rimedi contro il dante causa, prima di cercare un risarcimento da altri soggetti. In quest'ultimo punto la corte non è esente da critiche: una tale

⁴²² L'attrice sosteneva difatti che dall'estratto consultabile dal registro si poteva evincere che la nave sarebbe stata oggetto di controllo in una data intermedia tra l'ultima ispezione e quella prevista per la consegna della nave.

interpretazione lascia spazio ad esiti ambigui, non essendo del tutto pacifico quale sarebbe stato l'esito se il contratto di acquisto non avesse contenuto rimedi contro il venditore⁴²³.

Il giudice tedesco vaglia anche le ipotesi tradizionali di imputazione extracontrattuale, attraverso l'esame della sussistenza dei presupposti richiesti dal § 823 (1) e (2) BGB. Il primo caso viene automaticamente escluso poiché il comma 1 dell'articolo del BGB prevede la responsabilità nei casi di lesioni di determinati interessi protetti: presentando la fattispecie solo danni puramente economici, la stessa è al di fuori dall'ambito di applicazione del § 823, 1 BGB. Viene altresì dichiarata l'inapplicabilità del comma secondo, dal momento che questo prevede la violazioni di obblighi statutari volti alla protezione di interessi di terzi: la corte succintamente spiega che le norme tecniche redatte dalla convenuta e che la stessa non ha rispettato non sono assimilabili a norme statutarie⁴²⁴.

6. Difformità ed uniformità: un tentativo di sintesi tra i diversi orientamenti.

⁴²³ In questo senso BASEDOW J. – WURMNEST W., *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, cit., pag.290.

⁴²⁴ Di nuovo BASEDOW J. – WURMNEST W., *op.cit.*, pag. 291.

La precedente rassegna delle principali fattispecie giurisprudenziali permette di esprimere qualche riflessione di sintesi, in una prospettiva comparatistica, circa la responsabilità delle società di classificazione in occasione delle attività privatistiche.

Sono manifeste le differenze interpretative tra i sistemi di *common law* e di *civil law*, a causa della genesi delle regole di responsabilità civile nei diversi ordinamenti.

I sistemi angloamericani prevedono una netta distinzione tra i danni fisici ed i danni puramente economici derivanti dalla circolazione di false informazioni⁴²⁵. La distinzione comporta la differente entità e portata dei presupposti richiesti per l'instaurazione di obblighi risarcitori⁴²⁶: nel caso di danni puramente economici, sia in Inghilterra⁴²⁷, che in US⁴²⁸, sono stati elaborati principi particolarmente stringenti, sulla base dell'assunto tipico degli ordinamenti di riferimento per il quale i danni puramente economici non erano

⁴²⁵ Sintomatiche le parole di Lord Bridge: "*It is one thing to owe a duty of care to avoid causing injury to the person or property of others. It is quite another to avoid causing others to suffer purely economic loss.*"

⁴²⁶ Cfr. FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, cit., pag. 357.

⁴²⁷ *Hedley Byrne & Co. Ltd. v. Heller & Partners Ltd.* [1964] A.C. 465, cfr. supra paragrafo 1 e 2 del presente capitolo.

⁴²⁸ *Glanzer v. Shepard*, 135 N.E. 275, 275 (N.Y. 1922), cfr. paragrafo 3.1 capitolo attuale.

risarcibili⁴²⁹. Inoltre, grazie al contributo della dottrina americana, l'ordinamento statunitense ha un ulteriore strumento ermeneutico costituito dal Restatement, il quale al § 552 già citato definisce i requisiti dedotti dai giudici americani. Appare evidente che alcune fattispecie, di cui *supra*, calzano perfettamente all'interno del *tort for negligent misrepresentation* o *mistatement*, utilizzando una terminologia più propriamente inglese⁴³⁰: i casi *Morning Watch*, *Somarelf* ed *Otto Candies* presentano danni economici derivanti da false informazioni, i certificati di classe emessi dai registri⁴³¹. Uno dei requisiti fondamentali, oltre a quelli tipici⁴³², per l'instaurazione di un rapporto obbligatorio richiede la prevedibilità da parte dell'informatore che le sue statuizioni influiscano su un soggetto terzo nella conclusione di una transazione commerciale. La specificità di questo requisito impone all'interprete la valutazione dei fatti estremamente dettagliata e specifica. Proprio sulla

⁴²⁹ Cfr. SCHAFER H., *Liability of Experts at the Boundary between Tort and Contract*, in *Theoretical Inquiries L.*, Vol. 3, 2002, p. 453-455.

⁴³⁰ I confini tra il *tort of negligent misstatement* e la teoria del *voluntary assumption of responsibility* non sono ben definiti, potendo in realtà identificare quest'ultimo una condizione, non necessaria, o meglio una dimostrazione della medesima condotta lesiva tipizzata nell'illecito del *tort of negligent misstatement*. In questo senso, WITTING. C., *Justifying Liability to Third Parties for Negligent Misstatements*, in *Oxford Journal of Legal Studies*, 20, 2000, pp. 628.

⁴³¹ Ma vedi anche il caso *Royal Embassy of Saudi Arabia v. S.S. Ionnis Martinos*, (E.D.N.C. 1984).

⁴³² La condotta negligente, il danno sono presupposti comuni a tutti i tipi di illecito.

base dei fatti, il giudice inglese nel *Morning Watch* ha negato la responsabilità del registro di classificazione sulla base dell'insussistenza del requisito dell'influenza, ovvero della *proximity*⁴³³. Analogicamente i giudici americani pervengono all'esito opposto ascrivendo la responsabilità per false informazioni nei due casi che seguono. Nel recente *Otto Candies*, la società di classificazione era perfettamente consapevole che le sue valutazioni avrebbero influito sull'acquisto dell'attore poiché l'ispezione della nave era stata commissionata a questo scopo; ed altresì in *Somarelf*, la convenuta ABS nell'emettere i certificati specifici di tonnellaggio validi per il passaggio nel canale di Suez non poteva non essere consapevole (e prevedere) il loro utilizzo direttamente nei confronti dell'Autorità egiziana per il calcolo degli oneri di transito. In questo senso, si ritiene di dover dissentire rispetto a quanto affermato da parte della dottrina, la quale ritiene che la fattispecie inglese del *Morning Watch*, qualora fosse posta davanti ai giudici inglesi avrebbe avuto esito differente⁴³⁴. Sarebbe coerente con la logica di entrambi gli ordinamenti, poiché i principi

⁴³³ Venne difatti richiamato il precedente *Smith v Eric S Bush*, [1990] UKHL 1, dove il giudice Denning afferma inserendo una valutazione di politica del diritto che *it would be going too far to make an accountant liable to any person in the land who chooses to rely on the accounts in matters of business*.

⁴³⁴ Vedi FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, cit., pag. 356-357.

sono del tutto affini, ritenere che il Lloyd's sarebbe stato responsabile previa dimostrazione che la richiesta dell'armatore (venditore) di ispezionare la nave in anticipo rispetto a quanto stabilito dalle regole del Lloyd's era volta all'acquisto da parte di un eventuale compratore⁴³⁵.

Tenendo in considerazione le differenze intercorrenti tra gli ordinamenti, è possibile scorgere alcune affinità tra il *tort of negligent misrepresentation* e l'illecito tedesco della *culpa in contrahendo*: secondo parte della dottrina, detta teoria, di matrice giurisprudenziale, non sarebbe tuttavia applicabile ai casi appena citati, poiché il contenuto del certificato di classe non fornisce informazioni relative alla bontà commerciale della nave oggetto di acquisto, ma esclusivamente informazioni relative alla sicurezza del bene⁴³⁶.

⁴³⁵ Così LAGONI N.L., *The liability of classification societies, cit.*, pag. 113 secondo il quale *whenever the classification societies knows from the outset that the survey is mainly being carried out for a (specific) purchaser of the yacht, Morning watch implies that Smith v. Bush would apply* e pertanto la società di classificazione *would owe a duty of care towards the purchaser*. È sfuggente però il riferimento al compratore *specifico*, posto che in *Smith v. Bush*, il perito non conosceva l'identità dell'acquirente della casa.

⁴³⁶ In questo senso LAGONI N.L., *The liability of classification societies, cit.*, pag. 213 e BASEDOW J. – WURMNEST W., *Third-Party Liability of Classification Societies: A Comparative Perspective, cit.*, 72, dove segnalano l'opinione contraria di DROBNIG A., *Tätigkeit und Haftung von Klassifikationsgesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland am Beispiel des Germanischen Lloyd*, Münster, 1995, pag 178 e ss.

Sebbene non siano prive di profili critici, le fattispecie dove sono occorsi danni puramente economici hanno posto problemi meno complessi rispetto ai casi caratterizzati da danni fisici⁴³⁷. Tali fattispecie sono maggiormente controverse, da un lato, per la qualificazione dell'azione attorea, che può essere fondata sui principi tradizionali della responsabilità civile oppure sui principi che regolano la responsabilità per false informazioni; dall'altro, siffatte fattispecie si presentano in occasione di incidenti alla nave dove viene in rilievo il primario obbligo dell'armatore circa le condizioni di navigabilità della nave. Ed è tale circostanza, tramite la sentenza *Nicholas H*, ad aver assunto nella giurisprudenza inglese la natura di sbarramento rispetto alla esperibilità di un'azione nei confronti delle società di classificazione nei casi di danni fisici. È opportuno ricordare che nella fattispecie i giudici inglesi hanno rinvenuto i due requisiti, prevedibilità e "prossimità", negando la responsabilità sulla base di questioni di policy (nell'analisi del requisito tripartito di *fairness, justice and reasonableness*), che ad un attenta analisi risultano criticabili⁴³⁸, ancor meno attualmente, in considerazione del diverso sostrato normativo internazionale che

⁴³⁷ Vedi FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: cit.*, pag. 358.

⁴³⁸ Cfr. *supra*, paragrafo 2 del presente capitolo.

governa le attività in mare⁴³⁹. Rispetto all'epoca dei fatti, la Convenzione SOLAS detta ora specifiche norme che coinvolgono l'attività delle società di classificazione soprattutto per la progettazione e costruzione delle navi.

L'atteggiamento americano, allo stesso modo, risente notevolmente dell'influenza delle motivazioni del caso *Tradeways II*, dove è stata negata la responsabilità del registro di classifica sulla base della non delegabilità del primario dovere dell'armatore (o locatore) di fornire la nave atta alla navigazione⁴⁴⁰. Il precedente viene richiamato in più occasioni⁴⁴¹ senza tuttavia che i giudici successivi abbiano tenuto in debita considerazione i limiti di applicabilità stringenti ed attinenti alla sola responsabilità contrattuale della società di classificazione nei confronti dell'armatore; ovvero alla circostanza che il mero possesso del certificato di classe non può esonerare l'armatore da responsabilità per le condizioni di navigabilità della nave. La disamina delle sentenze evidenzia, tuttavia, che le motivazioni dei giudici, pur richiamando il

⁴³⁹ Rispetto all'epoca dei fatti, la Convenzione SOLAS detta specifiche norme che coinvolgono l'attività delle società di classificazione soprattutto per la progettazione delle navi (Regulation 3-1 - Cfr. testo corrispondente a nota 309 e 327).

⁴⁴⁰ Si vedano gli artt. 379, 386 (nel caso di noleggio), 421 (relativamente al vettore) cod. nav., l'art. COGSA gli art. 1302, nonché art. III, 1, lett *a* delle Hague-Visby Rules.

⁴⁴¹ *Cargil Inc., Cargil Internat. S.A. et al. vs. Bureau Veritas, Carbotrade S.p.A. v. Bureau Veritas, Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping.*

precedente *Tradeways II*, non impediscono l'instaurazione di un giudizio di responsabilità nei confronti di terzi, secondo lo schema tradizionale dettato dalla *tort law* (corrispondente all'illecito civile, negli ordinamenti continentali). Nel caso *Steamship Mutual* appare molto chiaro che se la compagnia assicuratrice, attrice, avesse dimostrato che la causa dell'affondamento della nave era un difetto rinvenibile da parte della convenuta società di classificazione, l'esito sarebbe stato differente⁴⁴². Sulla base delle consolidate regole della responsabilità *in tort*, l'azione da parte di terzi non è, pertanto, inammissibile nell'ordinamento statunitense; è piuttosto difficilmente dimostrabile la *proximate cause* tra la negligenza del registro di classificazione e l'origine del danno.

Quanto, invece, alla responsabilità per *tort of negligent misrepresentation* in presenza di danni fisici che quindi si sostanzino in un nocumento diretto ai beni, nell'ordinamento inglese il precedente *Nicholas H* assume la stessa funzione di sbarramento nei casi dove sia convenuta una società di classificazione: vengono in rilievo, per tale aspetto, le

⁴⁴² Testualmente: "While plaintiff has shown that defendant performed the survey negligently in failing to gauge the shell plating and failing to internally inspect certain of the double bottom tanks, plaintiff has not proved that such failures caused the vessel to sink. [...] If the plaintiff had shown that the vessel sank because of a defect that the defendant should have discovered, then plaintiff would be in a position to argue that the sinking was a foreseeable result of the failure to detect the defect".

motivazioni della corte d'appello, le quali negano l'applicabilità di un precedente del tutto simile⁴⁴³, sulla base, ancora una volta, della non delegabilità dell'obbligazione dell'armatore di porre la nave in condizioni di navigare⁴⁴⁴.

L'ordinamento statunitense, nonostante il Restatement prescriva al § 311 i requisiti per l'imposizione di responsabilità da false informazioni quale causa di danni fisici, non registra precedenti, dove fossero coinvolti registri di classificazione e fosse applicato il paragrafo in parola.

È necessario segnalare che l'applicazione di canoni interpretativi stringenti, nei casi di *negligent misrepresentation* produttivi di danni pureamente economici o fisici, trova un unico "controlimite" costituito dall'occorrenza di danni fisici personali, cd. *personal injuries*. Sia i giudici inglesi⁴⁴⁵ che quelli americani⁴⁴⁶, non hanno avuto esitazioni nel dichiarare (*cor*)responsabili le società di classificazione, qualora i

⁴⁴³ *Clay v. A.J. Crump & Sons Ltd.* [1964] 1 Q.B. 533

⁴⁴⁴ Vedi Lord Saville "In the present case the shipowner was primarily responsible for the vessel sailing in a seaworthy condition. The role of the N.K.K. was a subsidiary one. In my view the carelessness of the N.K.K. surveyor did not involve the direct infliction of physical damage in the relevant sense."

⁴⁴⁵ *Port Ramsgate Ltd and Lloyd's Register of Shipping*, inedita 28 February 1997; in questo caso il registro inglese venne condannato al risarcimento per aver certificato un pontile, che successivamente collasso causando la morte di decine di persone.

⁴⁴⁶ *Psarianos v. Standard Marine*, 12 F.3d 461 (5th Cir. 1994).

controlli da loro effettuati abbiano contribuito al verificarsi di un incidente grave con conseguenze sulla vita umana. Si segnala, tuttavia, il recente caso *Eternity Shipping*⁴⁴⁷, dove in occasione di danni fisici, la morte di un marittimo, la corte ha applicato il § 552 anziché il paragrafo più appropriato. Malgrado parte della dottrina abbia criticato tale approccio⁴⁴⁸, l'esito del giudizio non sarebbe stato diverso in considerazione della mancanza di dimostrazione della negligenza nella conduzione del controllo sugli equipaggiamenti della nave⁴⁴⁹.

Le differenze intercorrenti tra gli ordinamenti anglosassoni e quelli continentali sono ben note⁴⁵⁰ e, difatti, l'atteggiamento della giurisprudenza francese nel valutare le condotte dei registri di classificazione è stato molto più propenso nell'ascrivere responsabilità alle stesse, grazie ai criteri meno stringenti dettati dal *code civil* per la responsabilità civile.

⁴⁴⁷ *In re Eternity Shipping* 444 F. Supp. 2d 347 (D. Md. 2006).

⁴⁴⁸ Così LAGONI N.L., *The liability of classification societies, cit.*, pag. 178.

⁴⁴⁹ Secondo difatti Lord Legg, nelle ampie motivazioni: "*Plaintiffs cannot sustain their claims, either (i) because of insufficient evidence that the defect existed when Graham performed his inspections, (ii) because ABS's protocol did not require Graham to test for the alleged defect*".

⁴⁵⁰ Oltre alle analisi di cui *supra*, si vedano CANE P., *The liability of classification societies*, in *Lloyd Maritime Law Quarterly*, 1994, pag. 363, 364, LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità delle società di classifica; dal caso Nicholas H ai casi Erika e Prestige, cit.*, pag. 710, CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione, cit.*, pag. 425.

Merita un brevissimo accenno la giurisprudenza belga a fronte delle similitudini tra detto sistema giuridico e l'ordinamento francese. Nonostante avesse inizialmente mostrato un atteggiamento maggiormente disposto verso l'imposizione di responsabilità alle società di classificazione, pur dovendosi tener conto delle circostanze delle fattispecie⁴⁵¹, la giurisprudenza più recente ha ritenuto prevalente l'obbligazione non delegabile dell'armatore di porre la nave in condizioni di navigare. La presenza di tale obbligo è stata considerata quale valido limite per l'imposizione di responsabilità ai registri di classe, in occasione di fattispecie, dove gli attori ritenevano che la perdita del carico e della nave fosse attribuibile alle deficienze durante la classificazione⁴⁵². Recentemente, però, nel secondo grado di una

⁴⁵¹ Vedi DE DRUYNE J., *Liability of classification societies: cases, challenges and future perspectives*, in *Journal of maritime law & commerce*, 2013, pag. 197 e ss. Il caso della nave *Paula* (ultimo grado 1995), palese dimostrazione di un conflitto di interessi e del fenomeno del class hopping, dove difatti l'armatore pur in presenza di raccomandazioni di un registro di classe, richiedeva che la nave fosse classificata da altra società, la quale emise il certificato nonostante le condizioni fossero del tutto insoddisfacenti. Anche il caso della nave *Spero* (sempre del 1995) vide coinvolti e considerati responsabili sia l'armatore sia la società di classificazione che aveva omesso di verificare che una condotta era gravemente corrosa al momento dell'ispezione, contribuendo così al verificarsi del naufragio.

⁴⁵² Vedi DE DRUYNE J., *Liability of classification societies: cases, challenges and future perspectives*, *cit.*, pag. 208 e 219. L'autore riporta il caso della nave *The Dune*, con sentenza della tribunale di Anversa 18 febbraio 2013, secondo la quale nonostante fosse colpevole di aver condotto l'ispezione negligenemente, la società di classificazione non poteva essere ritenuta

causa intentata da un acquirente di una nave classificata erroneamente, la corte di appello di Anversa ha stabilito, in maniera del tutto singolare, che la società di classificazione pur non essendo responsabile per le condizioni della navigabilità della nave, attraverso l'emissione di un certificato erroneo, aveva causato un danno economico all'attore, valutato in via equitativa⁴⁵³.

Sono, però, le motivazioni del giudice italiano, nel caso Redwood, ad essere maggiormente significative nella misura in cui, da un lato, prospettano un esito simile qualora la fattispecie fosse stata esaminata dai giudici inglesi, e dall'altro, richiamano alcuni concetti meritevoli di considerazioni più ampie.

Relativamente al primo aspetto, il giudice valuta i fatti del caso alla luce dei principi propri degli ordinamenti, generalmente, di *common law*. La disamina giurisprudenziale precedente e le considerazioni di cui *supra*, sebbene siano simili, , hanno mostrato profili di difformità che impediscono di considerare gli ordinamenti inglese ed americano allo stesso modo, soprattutto nell'ambito della presente analisi, screditando

responsabile delle condizioni di innavigabilità successivamente riscontrate tramite un ulteriore controllo.

⁴⁵³ DE DRUYNE J., *op. cit.*, pag. 209, l'autore si riferisce alla sentenza della Corte di appello di Anversa nel caso relativo alla nave *The Dune: the court however concluded that it was beyond reasonable doubt that plaintiffs suffered pecuniary loss because of the classification society's fault. The recoverable loss was estimated ex equo et bono at € 35.000.*

parzialmente le valutazioni del giudice genovese. Nel merito, la prospettazione della *proximity* o *special relationship*, viene risolta sulla base di valutazioni della prassi, tali per cui “*i rapporti commerciali ed assicurativi nel comparto marittimo vivono ad ogni latitudine sulla affidabilità dei Registri*”. Ma è proprio sulla base dell’estrema diffusione di utilizzo dei certificati di classe che la giurisprudenza americana⁴⁵⁴ aveva negato la sussistenza del requisito della *proximity* o della *proximate cause*. D’altra parte, anche la circostanza che l’attore sostiene indirettamente i costi della classificazione, in quanto l’armatore *trasla* questa componente all’interno dei compensi richiesti per i noleggi, risulta un argomento poco pregnante alla luce dei precedenti inglesi⁴⁵⁵.

L’argomento che può, probabilmente, trovare applicazione anche nei sistemi di *common law* viene affrontato rapidamente dal giudice italiano: il riferimento al “controlimite” in forza del quale i Registri sono stati ritenuti responsabili solo quando vengano in rilievo i beni primari della sicurezza della vita umana in mare⁴⁵⁶ appare una chiave di lettura

⁴⁵⁴ *Ultramares Corp. v. Touche*, 174 N.E. 441, 446 (N.Y. 1931), secondo le parole del giudice Cardozo, l’imposizione della responsabilità ai soggetti che non possono conoscere preventivamente quali enti verranno a conoscenza delle informazioni rilasciate esporrebbe i soggetti a *liability in an indeterminate amount for an indeterminate time to an indeterminate class*.

⁴⁵⁵ *Smith v Eric S Bush*, [1990] UKHL 1.

⁴⁵⁶ Cfr *supra*, nota 412 e 413 e testo corrispondente. RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi*, *cit.*, pag. 69

migliore posto che *la protezione degli interessi patrimoniali degli utilizzatori commerciali riposa sulle medesime regole preventive che sono presidiate dall'attività dei Registri ai fini SOLAS*⁴⁵⁷. Ed è forse attraverso questo approccio che andrebbe rivalutata la giurisprudenza angloamericana, dal momento che la tutela di determinati interessi, anche attraverso i controlli privatistici di classe, permetterebbe di identificare non solo la prevedibilità di danni, ma anche la *proximity* ritenuti assenti in più occasioni.

Quanto al secondo aspetto, la singolarità dei fatti del caso Redwood (il controllo di PSC dal quale è stata evidenziata la mancanza dei requisiti di classe e di sicurezza) precluderebbe riflessioni di carattere generale nell'analisi delle responsabilità aquiliane delle società di classificazione; nonostante ciò, le motivazioni del giudice genovese richiamano sia la configurabilità di una responsabilità contrattuale da contatto sociale, sia le affinità, già richiamate in dottrina rispetto all'attività dei revisori

nel suo commento ritiene che il giudice si riferisca, relativamente alla giurisprudenza inglese, al caso *Perrett v. Collins*; si segnala tuttavia quanto in questa fattispecie, sebbene simili sotto svariati aspetti, non fosse coinvolta direttamente una società di classificazione; il soggetto convenuto e poi ritenuto responsabile era preposto precipuamente alla certificazione di abilità al volo dell'aereo poi caduto per difetti di aereonavigabilità.

⁴⁵⁷ Secondo le parole del giudice; della stessa opinione HAPPÉ, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit., pag. 71 e ss.

contabili. Di tali aspetti si tenta di dare contezza nel paragrafo successivo.

6.1 Prospettive analogiche nel diritto interno: dalla responsabilità dei revisori dei conti al contatto sociale.

Al fine di corroborare l'affidamento dell'attrice, il giudice genovese del caso Redwood richiama analogicamente la responsabilità dei revisori dei conti⁴⁵⁸. Si segnala innanzitutto, come nell'ambito dell'analisi che qui interessa, la dottrina abbia più volte fatto riferimento a tale analogia⁴⁵⁹ sulla base, in particolare, dei precedenti richiamati nelle sentenze americane⁴⁶⁰. Se da un lato, i giudici statunitensi hanno utilizzato i precedenti per circoscrivere le ipotesi di responsabilità verso i terzi, dall'altro, l'ordinamento italiano prevede già da tempo la legittimità dell'obbligazione risarcitoria verso soggetti extracontrattuali delle società di revisione (circostanza messa già in luce dalla dottrina). È appena il caso di rilevare che la normativa in materia ha subito

⁴⁵⁸ Il giudice richiama Trib. Milano sez. VIII, 4 novembre 2008, in *Le Società*, 2009, 1, pag. 65 con commento di SALAFIA V., *Revisione obbligatoria e responsabilità*.

⁴⁵⁹ COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit, pag. 37-38, il quale richiama, TURCI M., *La responsabilità delle società di classifica verso i terzi*, cit., pag.1179, e LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità delle società di classifica*, cit., pag. 658.

⁴⁶⁰ Su tutte *Ultramares Corp. v. Touche*, 174 N.E. 441, 446 (N.Y. 1931) cfr. testo corrispondente a nota 343 e 454.

svariate modifiche: inizialmente regolata con il D.P.R. 136/75⁴⁶¹, poi tramite il D.Lgs.58/1998⁴⁶². Infine, la normativa vigente è il d.lgs. 39/2010⁴⁶³, in conformità anche ad alcune disposizioni europee adottate negli ultimi anni⁴⁶⁴. Non appaiono, pertanto, del tutto chiari i riferimenti del giudice genovese a fattispecie regolate, sia al tempo della sentenza, sia attualmente. La normativa ammette *de plano* la responsabilità dei soggetti in parola (società di revisione) nei confronti di terzi, ma soprattutto la normativa europea definisce gli obiettivi dell'armonizzazione delle disposizioni nazionali in virtù dell'affidamento dei terzi⁴⁶⁵, permettendo quindi di identificare il bene giuridico protetto a cui le stesse società sono preposte, ovvero

⁴⁶¹ D.P.R. 31 marzo 1975, n. 136, concernente il controllo contabile e la certificazione dei bilanci delle società per azioni quotate in borsa, in G.U. 7 maggio 1975, n. 119.

⁴⁶² D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, in G.U. 26 marzo 1998, n. 71, S.O..

⁴⁶³ D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, attuazione della direttiva 2006/43/CE, relativa alle revisioni legali dei conti annuali e dei conti consolidati, in G.U. 23 marzo 2010, n. 68, S.O. In argomento si richiama BERTOLOTTI A., *La revisione legale dei conti*, in *Giurisprudenza Italiana*, 2013, pag. 11 e ss.

⁴⁶⁴ Direttiva 2006/43/CE che modifica le precedenti ed abroga direttiva 84/253/CEE del Consiglio.

⁴⁶⁵ Il d.lgs. 39/2006 attua la direttiva 43/2006. Dalla lettura del considerando n. 9, per quanto non vincolante, si evince uno dei tratti fondamentali dell'attività di revisione dei conti: *“Per funzione di interesse pubblico dei revisori legali dei conti si intende il fatto che una vasta comunità di persone ed istituzioni fa affidamento sulla qualità del loro lavoro.”*

l'informazione (economica) corretta⁴⁶⁶. La già citata sentenza del tribunale di Milano del 2008 concernente i revisori conferma, piuttosto, i parametri di valutazione della condotta della convenuta, qualora si tratti di operatori professionali, al fine di verificare la sussistenza dell'elemento soggettivo: l'inadempimento contrattuale commesso integra, sia un fatto illecito, sia l'inadempimento ai propri obblighi professionali (formalmente normati), permettendo, quindi, di considerare la condotta della convenuta di per sé sufficiente *ad affermare la responsabilità extracontrattuale*⁴⁶⁷.

Sulla scia del citato caso dei revisori, il giudice genovese richiama altresì la sentenza n. 9828/2008, ancora, del Tribunale di Milano⁴⁶⁸, nel dimostrare una possibile diversa qualificazione della responsabilità della convenuta, non tanto extracontrattuale ma contrattuale. Si sottolinea, tuttavia, come le motivazioni del giudice milanese (in particolar modo nella sentenza di rinvio) hanno qualificato la responsabilità dei soggetti convenuti nella fattispecie, tra i quali la società di revisione, in termini precontrattuali: Alla base di tale

⁴⁶⁶ In questo senso il giudice milanese nel caso citato.

⁴⁶⁷ Nella giurisprudenza americana si veda nello stesso senso il caso *Tradeways II*, dove vengono identificate le obbligazioni contratte dalla società di classificazione fonte di responsabilità anche *in tort*; dall'altra parte si rinvia, sulla qualificazione della diligenza dovuta nei contratti con i professionisti al paragrafo 1.2 cap. II.

⁴⁶⁸ Trib. Milano, 25 giugno 2008, cfr. nota 411.

qualificazione viene a sua volta richiamata la sentenza delle Sezioni Unite del 2007⁴⁶⁹, dove la Corte Suprema esclude l'esistenza di un terzo tipo di responsabilità, ovvero precontrattuale, ampliando invece l'ambito operativo di quella contrattuale che includerebbe le situazioni dove *l'ordinamento giuridico impone ad un soggetto di tenere un determinato comportamento* nei confronti di soggetti "prossimi" non direttamente parte del contratto. Varrebbe a dire le ipotesi di responsabilità da *contatto sociale*⁴⁷⁰.

Aderendo perfettamente all'autorevole interpretazione della SC, il giudice milanese rinviene l'imposizione dell'ordinamento di *tenere un determinato comportamento* direttamente nelle norme all'epoca vigenti in tema di revisione contabile, ovvero l'art. 164 d.lgs. 58/1998⁴⁷¹.

Nelle motivazioni della sentenza Redwood, invece, il giudice genovese presuppone che il DM 21 aprile 1999⁴⁷² tramite il quale il ministero ha autorizzato il Rina al rilascio di determinati certificati ed a norma dell'art. 2.3 prevede che la responsabilità dell'Ente italiano, solo per i certificati ai sensi dell'art. 1 possa applicarsi anche ai registri di classe

⁴⁶⁹ Cass. S.U., 26 giugno 2007, n. 14712, inedita.

⁴⁷⁰ Per il contatto sociale vedi nota 410 e testo corrispondente.

⁴⁷¹ In forza dell'art. 214 d.lgs. 39/2010 che abroga l'art. 164 e sostituisce la disciplina con gli artt. 14 e 15 del d.lgs. 39/2010.

⁴⁷² D.M. 21 aprile 1999, Affidamento al Registro italiano navale dei compiti di ispezione e controllo ai sensi dell'art. 10, comma 2, del D.Lgs. 3 agosto 1998, n. 314.

stranieri, nel tentativo di trovare quell'imposizione dell'ordinamento giuridico che permetterebbe di configurare una responsabilità contrattuale pur in assenza di sottoscrizione effettiva di un contratto.

L'adesione alla teoria del contatto sociale astrattamente legittima è da verificare in termini molto stringenti onde evitare l'allargamento della sfera di responsabilità cui sono soggetti le persone giuridiche che rientrano nella categoria della convenuta: pare, invece, che il giudice presupponendo l'applicazione del DM, abbia applicato il criterio analogico in maniera estensiva.

In primo luogo, il riconoscimento operato dallo Stato sui certificati emessi dall'Ente di classifica per conto delle Amministrazioni straniere sembra essere un criterio poco persuasivo nell'ampliare la portata della disposizione di un decreto ministeriale di autorizzazione, in base alla quale il soggetto autorizzato risponde delle attività poste in essere nei confronti di terzi. In secondo luogo, lo stesso decreto ministeriale prevede la responsabilità dell'ente per il rilascio dei certificati di cui all'art. 1. Solo due di essi rientrerebbero nella fattispecie analizzata dal giudice: il certificato di sicurezza per le dotazioni di navi da carico (lett. *b*) ed il certificato ISM per la nave (lett. *f*). Posto che il secondo concerne prettamente aspetti di *gestione* della sicurezza, è il primo a venire in

rilievo nel caso di specie. Tuttavia, a norma del D.P.R. 435/1991⁴⁷³, vigente all'epoca⁴⁷⁴, detto certificato riguardava elementi della nave specificamente volti alla sicurezza in senso stretto, quali il sistema antincendio, i mezzi di salvataggio, i mezzi di segnalazione, etc⁴⁷⁵. Di conseguenza, ipotizzando che fosse stato il Rina a certificare la nave e ad essere convenuto, l'imposizione giuridica di tenere un determinato comportamento, ovvero la diligente ispezione, legittimante la responsabilità da contatto sociale, sarebbe valsa solo sugli elementi ispezionati negligenemente di cui al certificato di sicurezza per le dotazioni di navi da carico.

Nella prospettazione di una responsabilità da contatto sociale, appare utile richiamare il giudizio della giurisprudenza tedesca relativo alle

⁴⁷³ D.P.R. 8 novembre 1991 n. 435, Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, in G.U. 22 gennaio 1992, n. 17, S.O.

⁴⁷⁴ Recentemente sono stati approvati i nuovi modelli per i certificati di sicurezza (non solo per le dotazioni delle navi da carico) in funzione delle disposizioni SOLAS. Cfr. D.M. 603/2014 del 26 giugno 2014 del Ministero delle infrastrutture e trasporti. Tali modelli di Certificato prevedono una lista di elementi da accertare durante la visita notevolmente più vasta rispetto a quanto previsto dai modelli del D.P.R. 435/1991.

⁴⁷⁵ Gli elementi prescritti di cui all'art. 38 c. 3 riguardano: a) i mezzi per la protezione attiva contro gli incendi ed i relativi piani; b) i mezzi di salvataggio; c) la scaletta per il pilota; d) i mezzi di segnalazione (fanali, segnali, bandiere ed altri strumenti di segnalazione ottica o sonora); e) girobussola, ecoscandaglio; f) impianto di gas inerte; .g) le sistemazioni e le dotazioni varie.

società di classificazione⁴⁷⁶. Si rammenta che le argomentazioni dei giudici tedeschi non hanno preso in considerazione la teoria della *obbligazione senza obbligo primario di prestazione*⁴⁷⁷, dovuta principalmente a Larenz⁴⁷⁸, teoria dalla quale viene enucleato il principio di responsabilità da *contatto sociale*⁴⁷⁹, in determinate situazioni *contrattuali di fatto*. Ciò significa che all'interno dell'ordinamento che ha visto nascere il concetto di contatto sociale, l'orientamento prevalente considera inadeguata l'applicazione di detta teoria rispetto le fattispecie dove erano coinvolti i registri di classe .

Pur essendo l'ordinamento di origine di tale teoria differente per gli aspetti citati in precedenza, appare che l'interpretazione dei giudici tedeschi, tenendo conto anche dell'istituto della *culpa in contrahendo*, meriti considerazione nell'ordinamento nazionale.

6.1.1 Dal contatto sociale alla responsabilità delle agenzie di rating.

⁴⁷⁶ Cfr. supra paragrafo 5.2 del presente capitolo.

⁴⁷⁷ Sul punto ampiamente vedi, CASTRONOVO C., *L'obbligazione senza prestazione ai confini tra contratto e torto*, in *Scritti in onore di Mengoni*, Milano, 1995, pag. 147 ss, ed anche ID., *La nuova responsabilità civile*, cit., pag. 443 e ss.

⁴⁷⁸ Vedi LARENZ K., *Lehrbuch des Schuldrechts*, I, Munchen, 1987, p. 104 e ss.

⁴⁷⁹ Per la genesi della teoria del contatto sociale (qualificato), vedi SANTORO A., *La responsabilità da contatto sociale*, Milano, 2010, pag. 31 e ss, in particolare 37 nel richiamare la sentenza di Cassazione 589/1999 secondo la quale, nei confronti del medico, si configurerebbe pur sempre una responsabilità contrattuale nascente da un'*obbligazione senza prestazione* e successivamente pag. 40 per la disamina dei *rapporti contrattuali di fatto*.

In questo senso, cioè vagliando la prospettiva del contatto sociale, è opportuno accennare in ultimo alle agenzie di *rating* e loro responsabilità. A ben vedere originariamente le società di classificazione svolgevano attività del tutto simili a quelle attuali delle Credit Rating Agencies (CRA), ovvero la valutazione sul *merito di credito complessivo di un debitore, oppure sul merito di credito del debitore con riferimento a una particolare obbligazione finanziaria*⁴⁸⁰. Il nucleo delle attività risulta essere la valutazione della “bontà” di determinati strumenti finanziari o dei suoi emittenti: è evidente, pertanto, l’affinità con le attività delle società di classificazione, che inizialmente emettevano un *rating* delle navi⁴⁸¹. Ulteriore elemento di similitudine è il latente conflitto di interessi tra le CRA, le loro parti contrattuali⁴⁸² ed i

⁴⁸⁰ Definizione tratta da *Standards&Poor’s*; vedi altresì art. 3 c. 1 lett a) Reg.CE 1060/2009 relativo alle agenzie di rating del credito, del 16 settembre 2009, in G.U.U.E. 17 novembre 2009, L.302/1, a norma del quale il rating del credito è *un parere relativo del merito creditizio di un’entità, di un’obbligazione di debito o finanziaria, di titoli di debito, di azioni privilegiate o di altri strumenti finanziari, o di un emittente di un debito, di un’obbligazione di debito o finanziaria, di titoli di debito, di azioni privilegiate o altri strumenti finanziari, emessi utilizzando un sistema di classificazione in categorie di rating stabilito e definito.*

⁴⁸¹ Cfr. paragrafo 1.2, cap. I.

⁴⁸² Sul conflitto di interessi presente nella prassi marittima, si rinvia alle considerazioni di cui al paragrafo 2.2, cap. I; mentre sul conflitto tra le CRA e le società emittenti, che sono anche controparti contrattuali, vedasi, con particolare riferimento alle CRA i cui profitti dipendevano dalle commissioni sulle “vendite” degli strumenti finanziari delle società emittenti, MASON R. – ROSNER J., *Where Did the Risk Go? How Misapplied Bond Ratings Cause Mortgage Backed Securities and Collateralized Debt Obligation Market Disruptions*, Working

terzi che vengano a conoscenza, sfruttino o facciano affidamento sulle informazioni rilasciate da esse, tenuto conto che spesso le CRA non presenterebbero in effetti tutti quei requisiti di terzietà che dovrebbero essere richiesti ad un soggetto valutatore. La complessità dei mercati finanziari sfugge forse agli occhi di un soggetto non avvezzo alle pratiche proprie dei rapporti tra CRA ed i soggetti emittenti. Oltre al rilievo sulla proprietà di dette agenzie ed al sistema di *governance*⁴⁸³,

Papers, 2007, reperibile al collegamento http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1027475, ma nello stesso senso LENER R. – RESCIGNO M., *Agenzie di rating e conflitti di interesse: sintomi e cure*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2012, 2, pag. 353 e ss; GRANATA E., *Rating e conflitti di interesse: alla ricerca di soluzioni*, ivi, pag. 375 e ss. Per la descrizione del tipo di attività EBENROTH C. T. – DILLON T. J., *The international rating game*, cit., pag. 784; sempre sul conflitto di interessi, ma contrario alla regolamentazione del settore, NEUMAN N., *A Sarbanes-Oxley for Credit Rating Agencies - A Comparison of the Roles Auditors' and Credit Rating Agencies' Conflicts of Interests Played in Recent Financial Crises*, in *University of Pennsylvania Journal of Business Law*, 2010, 12, pag. 935 e 939. Ma vedi anche DI DONNA L., *La responsabilità delle agenzie di rating*, Padova, 2012, pag. 77 e ss, in particolare a pag. 84, dove viene prospettata una particolare situazione di conflitto, quando cioè le CRA forniscono i cd. *non rating services*, in occasione di paventate modifiche societarie. Si segnala anche l'opinione, ormai risalente, di ROUSSEAU S., *Enhancing the Accountability of Credit Rating Agencies: the Case for a Disclosure-Based Approach*, in *McGill Law Journal*, v. 51, 2006, pag. 635, secondo il quale “*on the whole, it does not appear that the potential conflicts of interest to which CRAs are susceptible have materialized into any real misbehaviour on their part*”.

⁴⁸³ Sono questi gli aspetti sui quali si concentrano le disposizioni del citato regolamento CE/1060/2009 e dell'americano *Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act* del 2010; ma vedi anche l'esempio dell'Australia, tramite il regime de *Australian Financial Services License* (come riformato nel 2008 – in precedenza i servizi resi dalle credit rating agencies erano esonerati dal possesso della licenza), e del Giappone, tramite il *Financial Instruments and*

sono piuttosto i rapporti tra società e clienti ad avere in seno il medesimo conflitto di interessi dei contratti di classificazione, ossia quella frizione tra soggetto valutatore e soggetto valutato. Si riscontrano tre possibili situazioni dove poter dubitare dell'affidabilità dei giudizi emessi⁴⁸⁴: in primo luogo il *rating shopping*, ipotesi nella quale il valutato commissiona il giudizio, scegliendo un'agenzia meglio disposta di altre nei suoi confronti (onde evitare, l'agenzia, di perdere il cliente); in secondo luogo, il *unsolicited rating*, ovvero il rating non richiesto tramite il quale si innescherebbero mosse speculative⁴⁸⁵; in terzo luogo, il rating strutturato, ovvero quando il soggetto valutato effettua operazioni finanziarie sì elaborate da essere suggerite da un altro soggetto, che è la stessa CRA che esprime il giudizio sulla bontà dell'operazione.

Exchange Act (2010). In argomento, DI DONNA L., *La responsabilità delle agenzie di rating*, cit., pag. 97 e ss.

⁴⁸⁴ In questo senso, LENER R. – RESCIGNO M., *Agenzie di rating e conflitti di interesse: sintomi e cure*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2012, 2, pag. 353, precisamente 357 e ss.

⁴⁸⁵ Secondo LENER R. – RESCIGNO M., op. cit., pag. 358, i rating *unsolicited* sarebbero il più delle volte negativi, poichè la svalutazione degli asset societari sarebbe volta in realtà alla richiesta dell'emittente, il soggetto valutato, di commissionare (dietro pagamento) una giudizio migliorativo.

Nonostante ciò, i *rating* delle agenzie sono uno strumento fondamentale nei mercati finanziari⁴⁸⁶, così come, la *classe* ha un significativo valore informativo in ambito marittimo.

La responsabilità delle CRA è stata affrontata solo in tempi relativamente recenti dalla dottrina e dalla giurisprudenza italiana. Oltre ad avere problemi di giurisdizione, risolti in maniera molto stringata dalla Cassazione⁴⁸⁷ tramite l'esclusione della giurisdizione italiana quale *forum damni*, il merito delle fattispecie analizzate dai giudici ha posto il problema della natura della responsabilità delle agenzie.

Le soluzioni adottate dalla giurisprudenza trovano conferma anche nella dottrina che ha esaminato la specifica questione. Soprattutto, sia a livello europeo che statunitense, le considerazioni della dottrina e gli

⁴⁸⁶ Vedi SAPONARO M., *Il danno da rating: se e come le agenzie sono tenute a rispondere*, in *Danno e responsabilità*, 2013, 2, pag. 177.

⁴⁸⁷ Vedi ordinanza Cass. civ. S.U., 22 maggio 2012, n. 8076, per un commento critico STELLA M., *"Ratings" fuorvianti, "downgradings tardivi" e la emergente natura della responsabilità delle agenzie di "rating" straniere, ed in specie statunitensi (tra Sezioni Unite e BGH tedesco)*, in *International Litigation*, 2013, 2, pag. 95. Nella fattispecie gli attori avevano sostenuto dei danni patrimoniali successivamente all'acquisto a Londra, tramite una società depositaria dei conti, effettuato sulla scorta dei rating positivi, della società emittente con sede alle Isole Cayman. La Cassazione applica il principio del *forum rei*, negando la giurisdizione italiana nel caso ed identificando il luogo del depauperamento del patrimonio attoreo (la situazione giuridica lesa) nel luogo dove gli strumenti finanziari sono stati acquistati.

arresti giurisprudenziali sembrano trovare espressione positiva nei principi espressi dalle recenti normative settoriali, sebbene con connotati differenti⁴⁸⁸. Nell'assenza di una disciplina specifica, in vigore solo in tempi recenti, ma anche per evitare contrattualizzazioni dei rapporti tra CRA e terzi che dilaterrebbero le ipotesi di responsabilità⁴⁸⁹, la fonte dell'obbligazione risarcitoria ritenuta preferibile è l'illecito aquiliano, nella sua applicazione più rigorosa⁴⁹⁰. In questo contesto, dove la dettagliata disamina delle ipotesi di responsabilità delle agenzie di rating è preclusa, appaiono significative le considerazioni della dottrina che vagliano l'applicabilità della teoria del contatto sociale,

⁴⁸⁸ Si tratta del Dodd Frank Act (cfr. *supra*). E del Reg. (UE) n. 462/2013, del Parlamento e del Consiglio, del 21 maggio 2013, in G.U.U.E. 31 maggio 2013, L.146/1, il quale ha modificato il regolamento 1060/2009 introducendo il Titolo III bis, che prevede specifiche ipotesi di responsabilità civile, tutte da ascrivere nella categoria dell'illecito aquiliano. Si rileva, d'altra parte, che nel perdurare dello schema tradizione, il legislatore europeo abbia mostrato un atteggiamento di cautela, stanti i requisiti dell'elemento soggettivo (la condotta deve essere difatti intenzionale o gravemente colposa), il ragionevole affidamento (genericamente definito), la previsione di alcune ipotesi di esclusione della responsabilità. Così, CAVALIERI E., *La nuova disciplina europea del rating delle banche*, in *Giornale di Diritto Amministrativo*, 2013, 10, pag. 935.

⁴⁸⁹ In questo senso, GRECO F., *La responsabilità extracontrattuale delle agenzie di rating nei confronti dell'investitore*, in *Responsabilità civile e previdenza*, 2013, 5, pag.1458, ed anche prima BUSNELLI F., *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito": la responsabilità da informazioni inesatte*, in *Contratti e impresa*, 1991, pag. 544.

⁴⁹⁰ Vedi Trib. Milano Sez. VI, 01 luglio 2011.

sulla base anche di valutazioni di politica del diritto⁴⁹¹: escludendone la legittimità, la dottrina si è interrogata sulla *qualità* del contatto tra il danneggiante ed il danneggiato. Nel tentativo di indentificare quel contatto qualificato che permette di assurgere la relazione tra i due soggetti a contrattuale, si è rilevato che la sola visualizzazione, previa registrazione, sul sito internet da parte dell'investitore non sarebbe sufficiente a qualificare in altro modo il rapporto tra il danneggiato e l'agenzia; aderire all'ipotesi opposta, significherebbe lasciare che un solo atto unilaterale (o precedente o successivo) cambierebbe la natura del rapporto e pertanto è immaginabile una condotta dei soggetti investitori strumentale al fine di qualificare contrattualmente la responsabilità dell'agenzia⁴⁹².

Tali valutazioni sono estendibili anche al caso Redwood, dove però il giudice genovese nella motivazione dell'affidamento ragionevole e corretto di parte attrice ha riposto particolare importanza proprio sulla circostanza che la società Argos avevapreviamente consultato il sito del registro di classificazione⁴⁹³.

⁴⁹¹ Così PONZANELLI G., *Quando sono responsabili le agenzie di rating*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2012, 2, pag. 452.

⁴⁹² Vedi GRECO F., *La responsabilità extracontrattuale delle agenzie di rating nei confronti dell'investitore*, cit., pag. 1459.

⁴⁹³ Si ricordano le parole del giudice genovese, secondo cui: l'attore "quanto al nesso causale [...] ha anche convincentemente dimostrato di avere accesso ai siti

Brevi considerazioni de iure condendo: Draft Common Frame of Reference.

Nel 2008 il Working Group diretto da von Bar ha terminato l'elaborazione dei *Principles, Definition and Model Rules of European Private Law*⁴⁹⁴, conosciuto anche come *Draft Common Frame of Reference*⁴⁹⁵. Non essendo questa la sede ideale per approfondire i dubbi circa la legittimità di un Codice Europeo⁴⁹⁶, e nemmeno i limiti comuni ai tentativi di codificazione del diritto europeo⁴⁹⁷, ci si limita qui ad interrogarsi sulle disposizioni del DCFR che potrebbero essere applicate ai casi di responsabilità extracontrattuale delle società di

Internet, tra cui quello ufficiale del L.R., che disponevano delle informazioni circa la classe della Redwood, [...] l'informazione [era] perfettamente nota e nella disponibilità [dell'attrice], [...] può dunque concludersi l'incidenza causale della non giustificata attribuzione di classe".

⁴⁹⁴ Precedentemente furono redatti i PET, sul punto BRECCIA U., *Principles, definitions e model rules nel "comune quadro di riferimento europeo" (Draft Common Frame of Reference)*, in *Contratti*, 2010, pag. 95.

⁴⁹⁵ Il DCFR è in realtà il risultato di un progetto modificato in corso d'opera, più ampio rispetto all'originale intenzione. Vedi INFANTINO M., *Verso un diritto europeo della responsabilità civile? I progetti, i metodi, le prospettive*, in *Rivista critica del diritto privato*, 2010, 2, pag. 292.

⁴⁹⁶ Vedi. INFANTINO M., *op. cit.*, pag. 301.

⁴⁹⁷ Sono svariati gli ostacoli ad una codificazione europea, tra cui: gli intrecci di norme interne ai singoli ordinamenti; la differenza tra gli ordinamenti che determinano alcuni tipi di interessi protetti rispetto agli ordinamenti più aperti; la presenza o meno di clausole di sicurezza che lasciano all'interprete in ultima istanza, ampi spazi e mitigano l'inflessibilità della regola generale, cfr. MARKESINIS B., *Why a code is not the best way to advance the cause of european legal unity*, in *European review of private law*, 1997, pag. 519.

classificazione. Si tratta della disposizione PECL 2:207⁴⁹⁸ - DCFR 4:207, (da combinare ovviamente assieme alle altre disposizioni generali⁴⁹⁹), ovvero l'articolo disciplina i casi di responsabilità da informazioni incorrette. Ritengo che il principio sotteso all'articolo ricalchi le disposizioni del § 552 Restatement statunitense, nella misura in cui i presupposti per l'applicabilità della norma sono del tutto simili⁵⁰⁰: l'informazione deve essere fornita nell'ambito di un'attività professionale (sub-a); il ricevente deve aver fatto ragionevole affidamento nell'informazione; l'informatore (professionale) deve aver previsto che il ricevente possa fare ragionevole affidamento (sub-b). L'ulteriore presupposto, definito in via pretoria⁵⁰¹, per il quale il terzo ricevente l'informazione debba appartenere ad una classe definita di soggetti appare desumibile dalla lettera di cui al sub-b, nell'articolo del DCFR: la disposizione, difatti, nel prevedere che l'informatore debba

⁴⁹⁸ Art. 2:207: *Loss caused to a person as a result of making a decision in reasonable reliance on incorrect advice or information is legally relevant damage if: (a) the advice or information is provided by a person in pursuit of a profession or in the course of trade; and (b) the provider knew or could reasonably be expected to have known that the recipient would rely on the advice or information in making a decision of the kind made.*

⁴⁹⁹ Art. 1:101 quale regola fondamentale che richiede la presenza del danno giuridicamente rilevante (2:201) e la negligenza (3:302, sull'intenzionalità 3:301).

⁵⁰⁰ Si rinvia al testo ufficiale commentato, VON BAR C., *Non-contractual liability arising out of damage caused to another (PEL Liab. Dam.)*, Bruxelles, 2009.

⁵⁰¹ Su tutti cfr. *Otto Candies* al quale si rimanda, testo corrispondente a note 347 e ss.

sapere, o possa ragionevolmente aspettarsi, che il terzo utilizzi l'informazioni *in making a decision of the kind made* sottintende che non tutti i soggetti che vengano a conoscenza dell'informazione possano legittimamente richiedere ristoro per i danni subiti, ma solo quei soggetti che appartengono alla categoria definibile tramite la conoscibilità da parte del soggetto informatore.

Alla luce delle disposizioni in merito alla condotta negligente ed al danno, disposizioni le quali sembrano non fornire utili strumenti discretivi per l'analisi in essere⁵⁰², la norma risulta limitatamente d'aiuto per gli interpreti; in primo luogo l'essenza di strumento di soft law non permetterebbe un'applicazione diretta ma solo un criterio aggiuntivo⁵⁰³; in secondo luogo, la norma 2:207 sembra la

⁵⁰² Circa la negligenza, l'art. 3:102 a norma del quale "*A person causes legally relevant damage negligently when that person causes the damage by conduct which either: (a) does not meet the particular standard of care provided by a statutory provision whose purpose is the protection of the person suffering the damage from that damage; or (b) does not otherwise amount to such care as could be expected from a reasonably careful person in the circumstances of the case.*"; circa il danno l'art. 2:101, ""

⁵⁰³ Vedi Corte Suprema di Svezia, 3 novembre 2009, edita come abstract in *Diritto del commercio internazionale*, 2010, pag. 235 con commento di DE MARCO A., *Alcune riflessioni a margine della sentenza 3 novembre 2009 della Corte Suprema di Svezia: un primo esempio applicativo del Draft Common Frame of Reference on European Contract Law*, ivi, pag. 236. L'utilizzo quale canone ermeneutico delle disposizioni del DCFR è dovuto anche alla frammentarietà della normativa europea all'esame della corte (contratto di distribuzione a tempo indeterminato e mancanza del termine di preavviso lecito per esercitare il recesso).

“codificazione” di interpretazioni passate della giurisprudenza italiana e straniera⁵⁰⁴, tale per cui, lo strumento di soft law consoliderebbe quegli indirizzi giurisprudenziali già presenti⁵⁰⁵.

6.2 *Segue*: applicazione del regime di responsabilità, tra responsabilità per false informazioni ed illecito civile generale.

La dottrina italiana che ha commentato la sentenza genovese nel caso Redwood spera che la decisione possa aver seguito nella elaborazione del diritto marittimo internazionale, almeno in via pretoria. Ma allo stato è proprio il diritto marittimo internazionale positivo, unitamente ai canoni giuridici più tradizionali, a costituire il limite per il riconoscimento di responsabilità così estese nei confronti delle società di classificazione. Dal ruolo fondamentale ricoperto dai registri in ambito marittimo possono essere dedotte due considerazioni; in primo luogo, sembra deficitario lasciarle immuni da responsabilità ed in questo senso, le riflessioni per cui le società *de qua* siano organizzazioni *no profit* non sono persuasive in virtù delle disposizioni dell’Unione

⁵⁰⁴ Nel commento all’articolo viene citato il caso *Hedley Byrne & Co. v. Heller*, che giustamente i giudici inglesi hanno più volte richiamato.

⁵⁰⁵ Vedi, con particolare riferimento alle attività privatistiche, Cass. Sez III, 9 giugno 1998, n. 5659, in *Molino c. Cassa risp. prov. Lombarde*, in *Danno e Responsabilità*, 1998, pag. 1048, commentata da PEDRAZZI G., *Inesatte informazioni economiche: quale responsabilità per la banca?*, *ivi*, 1999, pag. 56 e ss.

Europea volte a garantire che tra i registri di classe ci sia concorrenza; e d'altronde anche l'assenza di finalità lucrative non può essere considerato l'ostacolo per l'attribuzione di responsabilità aquiliane; in secondo luogo, il principio di elaborazione pretoria, di cui al caso Redwood, non dovrebbe nemmeno assurgere a regola aurea, tale per cui la sola conoscibilità della classe di una nave renderebbe la società di classificazione responsabile se anche solo un elemento oggetto di verifica non venisse correttamente valutato.

Prendendo le mosse dalle considerazioni dottrinarie che criticano, più sul piano di politica economica, l'immunità assoluta⁵⁰⁶, sarebbe opportuno, forse, intraprendere la strada dell'applicazione delle regole giuridiche generali di responsabilità civile elaborate nei vari ordinamenti, onde evitare nei casi di false informazioni, ovvero certificazioni, un'espansione dell'area di responsabilità, che di fatto annichilirebbe la determinazione del nesso di causalità, nei ordinamenti di *civil law*, e vanificherebbe il requisito della *special relationship*, nei sistemi di *common law*.

⁵⁰⁶ DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies*, cit., pag. 30, MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, cit., pag. 114, e sotto un profilo differente ARROYO I., *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima*, cit., pag. 1224.

In questo senso, appaiono di conforto la giurisprudenza e la dottrina recenti in tema di agenzie di rating che hanno evidenziato limiti analoghi, grazie ai quali la responsabilità da contatto sociale è stata esclusa⁵⁰⁷. Adottando questo approccio sembrano confacenti le osservazioni della corte di Amburgo nel caso Uta, che identifica precisamente il diritto asseritamente leso dall'attore, ovvero la correttezza delle informazioni⁵⁰⁸. La prospettiva di anti-giuridicità della singola fattispecie si eleva a criterio guida nel discernere il tipo di responsabilità delle società di classificazione. Difatti, da più parti si è richiamato l'inquadramento della responsabilità dei registri di classe all'interno della categoria dell'illecito per false informazioni; tale inquadramento non è tuttavia sempre valido. Nelle fattispecie di compravendita, o simili, la classe ed il relativo certificato assumono quel valore di informazione in virtù del quale sono applicabili i principi della categoria dello specifico illecito, disciplinato dal § 552 del Restatement e nello stesso senso dal DCFR, ma anche dal § 311 (3) BGB.

⁵⁰⁷ DI DONNA L., *La responsabilità delle agenzie di rating*, cit., pag. 402 e GRECO F., *La responsabilità extracontrattuale delle agenzie di rating nei confronti dell'investitore*, cit., pag. 1459.

⁵⁰⁸ La Corte nel caso Uta aveva difatti stabilito che in caso di responsabilità, la società di classificazione avrebbe violato un dovere di corretta informazione, non rinvenibile nel caso di specie in assenza di qualsivoglia contatto tra l'attrice-acquirente ed il registro convenuto.

Le maglie giurisprudenziali francesi ed italiane appaiono troppo larghe, soprattutto a fronte delle statuizioni della corte tedesca, le quali permettono un approccio critico ben definito, grazie al quale è più agevole individuare l'antigiuridicità della falsa informazione che leda l'interesse dell'acquirente a valutare correttamente il valore del bene (sull'antigiuridicità dell'informazione in merito agenzia di rating si rinvia alla relativa giurisprudenza). Il certificato attraverso cui circola la falsa informazione non può, difatti, essere considerato, l'elemento cruciale e determinante per l'acquisto (come sembrerebbe essere dalle parole dei giudici francesi ed italiani). La circostanza che molti soggetti in ambito marittimo facciano affidamento sulla classe, non può essa da sola, assumere quei connotati giuridicamente necessari perché la *classe* abbia efficacia nei confronti di terzi. Se il rilievo delle condizioni della nave, di cui al certificato di classe, fosse considerato effettivamente una condizione valida ai fini dell'acquisto, il terzo acquirente avrebbe sempre a disposizione la possibilità di un'ispezione *ad hoc*, prevista tra l'altro dal formulario NSF. Non appaiono dunque condivisibili gli assunti per i quali il Tribunale di Genova nel caso Redwood abbia identificato quel sostrato normativo ed *economico-sociale* grazie al quale qualificare la *generale aspettativa di verità* degli operatori marittimi come la *relazione speciale* richiesta dai tradizionali (ed invero anche più

stringenti rispetto a quelli continentali) canoni ricostruttivi di *common law*: la *special relationship* non può essere ravvisata unicamente in una consuetudine operativa, in virtù della quale la classe di una nave *contribuisce* alla conoscenza delle qualità della nave agli occhi degli operatori marittimi che consuetudinariamente tengono in considerazione le informazioni relative alla classe. La relazione speciale, richiesta dai sistemi di *common law*, ma desumibile altresì quale presupposto dalle disposizioni del DCFR, sembra non possa essere costituita da una mera prassi nel settore di riferimento, tale da assurgere a valore giuridico meritevole di tutela. Se così fosse, sarebbe compito del legislatore, anche a livello uniforme, determinare le situazioni giuridiche dei terzi che eventualmente potrebbero trovare tutela in sede giudiziaria.

Diversa è, invece, l'ipotesi dove siano occorsi incidenti sia alla nave sia altre entità, con nocumento a vari soggetti, tra cui il proprietario del carico, o gli stessi membri dell'equipaggio. Tali fattispecie sarebbero da ascrivere, a parere dello scrivente, nello schema tradizionale dell'illecito aquiliano (o *in tort*), in forza del quale l'attore deve dimostrare, sebbene

non agevolmente⁵⁰⁹, l'origine del danno ed il nesso causale con l'incidente. Tale assunto sarebbe invero confermato dal fatto che le fattispecie giurisprudenziali di questo tipo traggono tutte fondamento dall'insoddisfazione creditoria dei danneggiati a fronte dei risarcimenti determinati a carico di altri soggetti secondo le norme del diritto uniforme⁵¹⁰.

La condanna del registro di classe avverrebbe solo attraverso la dimostrazione che l'origine del danno sarebbe stata rinvenibile attraverso un'ispezione diligente, come affermato dai giudici americani⁵¹¹. In tale prospettiva, però, il parametro della diligenza richiesta deve essere conformato anche alle funzioni attribuite dalla Reg. I/3.1 SOLAS a livello internazionale alle società di classificazione. La valutazione non sarebbe pertanto limitata alle obbligazioni contrattualmente dedotte con l'armatore. Infatti, il mancato rispetto delle prescrizioni tecniche redatte dallo stesso registro, è prova incontrovertibile contemporaneamente, da un lato, dell'inadempimento contrattuale e, dall'altro, costituisce violazione dell'obbligo *erga omnes*

⁵⁰⁹ Va difatti ricordata la notevole difficoltà, per motivi pratici, nel determinare la causa di un naufragio, ad esempio, qualora la nave sia affondata.

⁵¹⁰ Vedasi le limitazioni di responsabilità presenti nelle Hague-Visby Rules, ma d'altro canto anche nelle Rotterdam Rules, nella convenzione LLMC, nella convenzione di Atene (circa i passeggeri), ed in quelle speciali CLC e NHS.

⁵¹¹ Cfr. *supra*, tra le altre, *Continental Insurance*, paragrafo 3 presente capitolo.

di diligenza. La valutazione si estenderebbe alla concreta condotta degli ispettori; e tale valutazione non dovrebbe escludere il controllo di tutti quegli elementi quand'anche estranei alle prescrizioni delle *rules* dello stesso registro che agli occhi di un ispettore di una società, le cui regole tecniche assurgono a valore internazionalmente vincolante (*ex SOLAS*) per la costruzione delle navi, possano in qualche modo minare la sicurezza della navigazione. Vengono, così in rilievo, tutte quelle situazioni dove la società di classificazione abbia *de facto* il controllo della nave, sebbene in via mediata: quelle situazioni dove l'attività ispettiva del registro di classe abbia evidenziato difetti, quand'anche ultronei rispetto al contenuto delle *rules*, tali da contribuire, se non determinare esclusivamente, il verificarsi dell'incidente.

Capitolo IV

Certificati statutari, responsabilità e immunità.

In precedenza si è messo in luce che le attività dei registri di classe non si limitano alle attività private, comprendo anche significative funzioni pubbliche. Appare opportuno richiamare quanto brevemente illustrato in precedenza⁵¹² in merito agli obblighi dello Stato di bandiera per meglio comprendere la portata delle responsabilità scaturenti dalle certificazioni richieste a livello internazionale; l'analisi è volta alla definizione della funzione pubblica svolta dalle società di classificazione, soprattutto in relazione alla legittimità dell'eccezione di immunità giurisdizionale che le stesse hanno invocato in alcuni precedenti⁵¹³.

⁵¹² Cfr. supra paragrafo 3 cap. I – note

⁵¹³ Vedi i casi *Erika*, *Sundacer*, (dove però il giudizio di responsabilità, negativo, fu basato sulle attività privatistiche) ed anche *Al Salam Boccaccio 98*, cfr. *infra*.

1. Obblighi dello Stato di bandiera e delegazione dei poteri (di ispezione e di emissione).

Dando per consolidato il principio di libertà dei mari disposto dall'art. 87 UNCLOS, ed anche il diritto alla navigazione (art. 90), la convenzione di Montego Bay definisce le condizioni per la concessione della nazionalità alle navi (art. 91), lo status delle stesse (art. 92), ma soprattutto, all'art. 94, definisce gli obblighi dello stato di bandiera. Come già menzionato, tali obblighi fanno riferimento ai *generally accepted international regulations, procedures and practices* (ed allo stesso modo il richiamo è disposto dagli artt. 211 c. 2, 217). Senza ora soffermarsi sulla portata normativa e vincolate di tali *regulations* accettate a livello internazionale⁵¹⁴, si devono richiamare quegli obblighi derivanti dalle principali convenzioni internazionali, in forza dei quali lo Stato di Bandiera deve: imporre il rispetto di standards di sicurezza inerenti alla costruzione, equipaggiamento, condotta della nave, dotazioni di salvataggio⁵¹⁵; assegnazione e certificazione della

⁵¹⁴ Cfr *supra*, paragrafo 3 cap. I, testo corrispondente a nota 104.

⁵¹⁵ SOLAS, Ch. II-1 sulla costruzione, Ch. V sugli equipaggiamenti, Ch. III sulle dotazioni di salvataggio; ma vedi anche gli obblighi relativi ai dispositivi anticendio Ch. II-2, relativi alla gestione delle comunicazioni radio Ch. IV.

stazza⁵¹⁶; assegnazione della linea di massimo carico⁵¹⁷ garantendo il rispetto del *safety management system*⁵¹⁸.

Oltre a detti obblighi lo Stato di bandiera deve condurre visite ed ispezioni a bordo, realizzare le inchieste tecniche ed avviare procedure di indagine nei casi richiesti⁵¹⁹. L'azione normativa dell'IMO, attraverso i suoi comitati, è di palese significatività, in primo luogo per l'autorità da cui emanano; in secondo luogo, perché il *Code for the implementation of Mandatory IMO Instruments*, di cui alla risoluzione A.1054(27)⁵²⁰, prevede che all'entrata in vigore degli strumenti obbligatori, gli Stati

⁵¹⁶ Tonnage convention 1969 – art. 7, c. 1: “*An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnages of which have been determined in accordance with the present Convention*”.

⁵¹⁷ LoadLine convention (prot. 1988) art. 16, c. 1: “*An International Load Line Certificate shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the present Convention*”.

⁵¹⁸ ISM Code adottato tramite Ch. IX, SOLAS, sul contenuto del Codice vedi BOI G., *Il contributo dell'ISM code al processo di implementazione della sicurezza nella navigazione marittima*, in *Rivista di diritto della navigazione*, 2013, pag. 15 e ss, ma anche BOGLIONE A., *L'ISM Code*, in *Diritto Marittimo*, 1999, pag. 654 e ss. Il certificato è richiesto dalla Reg. IX.4 SOLAS, in particolare c. 3: *A Certificate, called a Safety Management Certificate, shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety-management system.*

⁵¹⁹ Reg. 21, Ch. I: “*Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present Regulations might be desirable*”; del medesimo contenuto l'art. 12 MARPOL.

⁵²⁰ Adottata il 30 novembre 2011, che abroga la risoluzione A.996(25) del 29 novembre 2007, come modificata dalla Res. A.1019(26).

must be in a position to implement and enforce its provisions through appropriate national legislation and to provide the necessary implementation and enforcement infrastructure (art. 7). Il predetto codice assume a livello europeo, sebbene indirettamente, valore dispositivo in virtù dell'art. 3 dir 2009/15/CE, il quale richiama la precedente Res. A.847(20), i cui contenuti sono stati abrogati e riprodotti con migliorie nel predetto Codice Imo⁵²¹; nello stesso senso si deve interpretare l'art. 7 dir. 2009/21/CE⁵²², relativa agli obblighi degli Stati (europei) di bandiera.

Il rispetto degli obblighi internazionali posti dalla UNCLOS (in primis art. 94 c. 3, 4, e 5), unitamente al rispetto degli altri obblighi previsti nelle convenzioni IMO (SOLAS, Tonnage, LL, COLREG), richiedono ispezioni specifiche a determinati intervalli, i cui esiti sono attestati tramite i certificati statuari; essi sono accettati dagli Stati stranieri *pima*

⁵²¹ L'assenza nel dispositivo della direttiva alla Risoluzione IMO A. 973(24) del 2005, ovvero la prima versione del Codice per l'implementazione degli strumenti IMO, che abroga la precedente A.874(20), lascia perplessi sia perché la Commissione avrebbe potuto *rationae temporis* rinviare alla risoluzione più recente (A.996(25)), che già interveniva sulla prima versione del codice; sia a fronte dei contenuti di quest'ultima Risoluzione, di sicuro più blandi, in quanto mere *Guidelines to assist flag State in implementation of IMO instruments*.

⁵²² Direttiva 2009/21/CE in G.U.U.E 28 maggio 2009, l.131, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. L'art. 7 richiama la procedura di Audit IMO (Res. A.974(24) adottata il 1 dicembre 2005), che a sua volta fa proprie numerose disposizioni presenti nel codice IMO per l'implementazione degli strumenti normativi. Nel preambolo della Res. A.974(24) si legge: *the Code, in addition to providing guidance for the implementation and enforcement of IMO instruments, forms the basis of the Audit Scheme*.

facie evidence relativamente alla conformità della nave straniera alla normativa vigente, in base agli artt. 217 c. 3 secondo cui “*These certificates shall be accepted by other States as evidence of the condition of the vessels and shall be regarded as having the same force as certificates issued by them*”. Il limite della reciproca accettazione dei certificati è posto dallo stesso 217 (ultimo periodo), qualora ci siano *clear grounds* per ritenere che le condizioni della nave non corrispondano sostanzialmente a quanto riportato dai certificati⁵²³. Nello stesso senso debbono intendersi le chiare disposizioni degli artt. 11 Tonnage 1969; 20 LL (prot. 1988); Regulation I.17 e I.19 SOLAS (prot. 1988); 5 c. 1 MARPOL⁵²⁴.

Appare, dunque, dal contesto normativo che l’adempimento degli obblighi internazionali in capo agli Stati di bandiera si realizzi

⁵²³ Vedi anche art. 226, c. 1, lett *a*, che nel disporre la possibilità di ispezionare le navi da parte delle autorità dello Stato di approdo e costiero, stabilisce le circostanze al ricorrere delle quali le autorità possono procedere in un controllo fisico delle condizioni della nave.

⁵²⁴ Cfr. il testo SOLAS a norma del quale: “*Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention*” (Reg. I.17, primo periodo); nonchè “*Such certificate shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate*” (Reg. I.19, secondo periodo). Il primo comma dell’art. 5 MARPOL dispone l’efficacia paritaria dei certificati, ed al secondo comma, prevede lo stesso limite della portata certificativa, qualora ci siano “*clear grounds*” per sospettare della corrispondenza rispetto alle reali condizioni a bordo della nave.

attraverso l'ispezione o controllo e tramite il contestuale rilascio dei certificati statutari.

Occorre qui ricordare la possibilità di delega in capo alle autorità degli Stati membri delle attività ispettive e di controllo verso gli organismi riconosciuti (RO), tra le principali (vedasi, SOLAS alla regola 6, MARPOL artt. 4, c. 2, 5 c. 2 Annesso I, nonché art. 10, c. 2 Annesso II, LL all'art. 16).

L'implementazione e il rispetto delle convenzioni IMO, ed indirettamente della UNCLOS, sono obblighi propri dello Stato di bandiera ed anche nell'ipotesi di delega gli Stati contraenti rimangono gli unici responsabili della corrispondenza tra i requisiti dettati dagli strumenti internazionali e le condizioni del proprio naviglio. L'assunzione di detta responsabilità deriva in primo luogo dalle stesse regole di diritto internazionale, ma, in secondo luogo, anche dalle disposizioni che prevedendo la possibilità di deroga, che *canalizzano* la responsabilità per l'emissione dei certificati in capo agli Stati deleganti attraverso la chiara formula *in every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate*⁵²⁵.

⁵²⁵ L'espressione viene utilizzata quale periodo di chiusura degli articoli che prevedono la possibilità di deroga; la Reg. 6 della SOLAS si distingue in quanto non rilevano i certificati, ma le ispezioni: *"In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and*

Il rapporto giuridico che si instaura tra lo Stato, o l'Amministrazione pubblica competente, e l'organismo riconosciuto è regolato sia a livello internazionale che a livello europeo: la risoluzione IMO A.739 (18)⁵²⁶, ai contenuti della quale, l'art. 5.2 dir 2009/15/CE rinvia, non definisce il rapporto giuridico scaturente della delegazione⁵²⁷; nel silenzio della normativa di origine, è stata proposta una qualificazione dell'atto autorizzativo all'interno della categoria della concessione-contratto⁵²⁸, in virtù dell'autorizzazione tramite la quale si trasferiscono alla *Recognized Organization* potestà proprie dell'amministrazione preordinate al soddisfacimento di un interesse pubblico. Le disposizioni nazionali del d.lgs. 104/2011 di attuazione della direttiva forniscono alcune precisazioni in argomento. L'art. 1 c. 2 dispone che l'Amministrazione può *autorizzare* (punto *a*) o *affidare* (punto *b*) i

survey". Nelle altre disposizioni riguardanti i certificati, la formulazione dell'articolo ricalca quanto citato, cfr. Reg. 12, lett *a*, punto vii, Ch. I.

⁵²⁶ Cfr. *supra*, paragrafo 3 cap. I, nota 116 e 117 e testo corrispondente.

⁵²⁷ L'art. 5.1 può essere di limitato aiuto, stante il riferimento ad un rapporto funzionale: "*Gli Stati membri [...] instaurano un rapporto funzionale tra l'amministrazione nazionale competente e gli organismi che agiscono per loro conto*"; ma vedi anche considerando 15, ultimo periodo, "*È pertanto opportuno stabilire uno stretto rapporto funzionale tra governi e organismi riconosciuti da essi autorizzati, prevedendo che questi ultimi abbiano una rappresentanza locale nel territorio dello Stato membro per conto del quale svolgono i loro compiti.*"

⁵²⁸ Così CAMARDA G., *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, cit., pag. 347, interpretazione condivisa da INGRATOCI C., *Sicurezza e certificazione navale: considerazioni in tema di responsabilità degli organismi riconosciuti*, cit., pag. 121.

compiti ispettivi e di controllo; nell'ipotesi in cui l'organismo riconosciuto sia *autorizzato*, lo stesso provvede ad emettere i relativi certificati, riservandosi l'amministrazione il potere di emissione nel caso di *affidamento*. In merito occorre rilevare che in presenza di un trasferimento di poteri statali non sarebbe fuori luogo qualificare l'atto come *concessione*. Tuttavia la lettera della normativa nazionale lascierebbe pochi dubbi; utilizzando l'espressione *autorizzazione* pare fare riferimento ad un trasferimento di poteri statali, dove, però, la discrezionalità sarebbe limitata sotto il profilo tecnico e di conseguenza l'organismo riconosciuto (ed autorizzato) non avrebbe potestà complete.

In Italia, tramite decreto interministeriale le società Rina, DNV-GL, Bureau Veritas⁵²⁹, sono state autorizzate al rilascio dei principali e più significativi certificati⁵³⁰, mentre alle stesse sono affidate le attività

⁵²⁹ Cfr. *supra*, paragrafo 3 cap. I, nota 124.

⁵³⁰ Si riportano qui alcuni dei certificati per l'emissione dei quali le società sono state autorizzate: *Certificato Internazionale di Bordo Libero* (LL art. 16), *Certificato di Sicurezza di Costruzione per Navi da Carico* (SOLAS Reg. 12, Annesso I), *Documento di Conformità al trasporto di merci pericolose* (SOLAS Reg. 2, Annesso II), *Certificato Internazionale di Idoneità al Trasporto di Prodotti Chimici Liquidi Pericolosi alla Rinfusa* (SOLAS Reg. 19, Annesso II-2), *Certificato di Idoneità al Trasporto alla Rinfusa di Gas Liquefatti* (di cui al codice IBC, in SOLAS Annesso VII, parte B), *Certificato Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento da olio minerale* (MAROL art. 7, Annesso I), per l'elenco completo cfr. tabella di cui al punto 3.1, allegato 1, presente in tutti e tre gli accordi disciplinati dai decreti interministeriali.

ispettive relative a determinati certificati⁵³¹, al completamento delle quali viene rilasciata la “dichiarazione ai fini” utile all’Amministrazione (o alle autorità consolari all’estero) per l’emissione del relativo certificato.

La facoltà di “delegare”, secondo le differenti forme di autorizzazione e affidamento, è largamente utilizzata dagli Stati, posto che la maggior parte dei 170 Stati membri delle convenzioni IMO ha delegato le proprie attività di controllo ad organismi riconosciuti⁵³². In proposito, la Panama Maritime Authority, dove è registrata la più ampia flotta mondiale, prevede la delega completa (sia per ispezioni che per emissione di certificati) verso 32 *recognized organizations*⁵³³, la lista delle quali prevede, oltre ai membri IACS, anche società il cui riconoscimento è stato respinto in altri ordinamenti, come *Isthmus Bureau of Shipping*; allo stesso nel 2006 venne respinta la richiesta di approvazione da parte

⁵³¹ Le ispezioni affidate alle società di classificazione sono relative a: *Certificato di Sicurezza per Navi Passeggeri ed Elenco dotazioni per il Certificato di Sicurezza per Navi Passeggeri*, e per *Navi da Carico* relativa alle (SOLAS Re. 12 Annesso I); *Certificato di sicurezza per unità veloci* e relativa autorizzazione (codice High speed craft, di cui alla SOLAS annesso X); *Documento di Conformità* e *Certificato di Gestione della Sicurezza* (codice ISM di cui alla SOLAS annesso IX)

⁵³² Così riporta MANSELL J., *Flag State responsibility*, cit., pag. 138.

⁵³³ Cfr. Panama Maritime Authority, Merchant Marine Circular 136, del 21 gennaio 20013, reperibile sul sito <http://www.segumar.com/circulars/>.

della US Coast Guard⁵³⁴. Anche gli Stati Uniti d’America la cui amministrazione marittima si riservava il potere ispettivo e di emissione dei certificati⁵³⁵, prevedono a decorrere dal 2004 la possibilità di delega alle società di classificazione, che rispettino determinati requisiti di professionalità. Ciò in seguito alla riforma del titolo 46 del United States Code⁵³⁶.

Dal sostrato normativo internazionale si evincono i caratteri pubblicistici delle attività svolte dalle società di classificazione in qualità di *recognized organization*. D’altronde anche la normativa europea ne è un’ulteriore conferma, attraverso il reg. CE/391/2009: l’art. 3 prevede che i requisiti di carattere professionale prescritti debbano essere verificati direttamente dalla Commissione. Il controllo centralizzato trova ragion d’essere nelle specificità delle attività volte

⁵³⁴ Cfr. per una lista degli *approval*, sito internet della US Coast Guards: http://www.uscg.mil/hq/cgcvc/cvc2/policy/safpolicy/society_approvals.asp.

⁵³⁵ Così riporta ANTAPASSIS A.M., *Libability of classification societies*, cit., pag. 40.

⁵³⁶ La novella del 2004 aggiunse la possibilità di emissione dei certificati, cfr. la lettera *c* alla sezione B § 3316, “*the Secretary may delegate to the American Bureau of Shipping o to another classification society recognized by the Secretary [...] the authority to [...] issue a certificate of inspection required by this part and other related documents*”. L’ultima riforma del titolo 46 è avvenuta tramite il 2010 *Coast Guard and Maritime Transportation Act*, il quale ha previsto il riconoscimento delle società di classificazione (oltre ai membri dell’IACS) ai registri che rispondano ai requisiti dettati dal paragrafo 2. Il ricorso all’utilizzo dei registri di classe, approvati dalla US Coast Guard, quali enti delegatari, può avvenire su richiesta degli armatori in base all’applicazione de *Alternate Compliance Program*, cfr. part 8, Ch. 1, Title 46, U.S.C, rubricata *Vessel Inspection Alternatives*.

alla sicurezza marittima per conto dello Stato di bandiera, ma anche tutte quelle volte che la normativa internazionale prende a riferimento o rinvia alle Rules redatte dalle società di classificazione⁵³⁷.

Il carattere pubblicistico si sostanzia sia sotto il profilo soggettivo, in quanto la titolarità degli obblighi internazionali, nonostante sia delegata l'esecuzione, è in capo agli Stati contraenti le singole convenzioni, sia sotto il profilo oggettivo, posto che gli strumenti normativi internazionali, dai quali derivano le obbligazioni di ispezione e certificazione, mirano a garantire la sicurezza marittima, la sicurezza della navigazione nonché la tutela contro l'inquinamento, espressioni tutte di una funzione pubblica⁵³⁸.

1.1 Certificazione e responsabilità.

Una volta definite le funzioni pubbliche, occorre esaminare le ipotesi di responsabilità delle *recognized organization* nei confronti di terzi per

⁵³⁷ Ma si vedano l'art. 11 dir. 2009/15/CE che prevede lo stesso rinvio di cui alla Reg. 3.1, Ch. II-2, SOLAS, in forza del quale *le navi battenti la loro bandiera siano progettate, costruite, equipaggiate e mantenute in efficienza conformemente alle relative norme e procedure in materia di scafo, macchinari e impianti elettrici e di controllo fissati da un organismo riconosciuto.*

⁵³⁸ Vedi GIANNINI M.S., *Certezza pubblica*, *Enciclopedia del diritto*, 6° vol., Milano, 1960, pag. 771-3, secondo il quale solo lo Stato può produrre certezze legali, come quelle contenute nei certificati (cfr. *infra* paragrafo successivo), esercendo una funzione pubblica, tale per cui anche i soggetti delegatari assumono la medesima funzione, contrariamente invece alle certezze informative che discendono da un servizio pubblico.

danni occorsi a causa dell'esecuzione, negligente, di attività delegate nelle quali si realizza la funzione pubblica. Si cercherà di porre l'attenzione alle ipotesi di tali responsabilità nei principali ordinamenti stranieri, senza vagliare la tipologia di danni eventualmente risarcibili, quanto piuttosto sottolineando la limitata eseguibilità di azioni negli ordinamenti di *common law*⁵³⁹, vagliando, infine, i principi e le elaborazioni giurisprudenziali nell'ordinamento interno. Nell'analisi che segue occorre tenere in ogni caso presente la disposizione di cui all'art. 5.2 (al punto *b*) della direttiva 2009/15/CE, valida ovviamente per i soli Stati dell'Unione. La previsione di soglie minime di risarcimento nelle azioni di rivalsa dello Stato nei confronti delle RO, lascia impregiudicata (ed anzi la conferma) l'imputabilità di comportamenti negligenti e dannosi di soggetti privati svolgenti funzioni pubbliche nei confronti dell'amministrazione pubblica competente⁵⁴⁰.

⁵³⁹ Si segnala l'opinione contraria di BEGINES P., *The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues*, in *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2005, 4, pag. 520 il quale scrive "In spite of these differences, outcomes are similar in the courts of both civil and common law, because they share the same policy of promoting the interest of the victim by allowing actions against the State", citando FAIRGRIEVE D., *State Liability in Tort: A Comparative Study*, 2003. In merito si rileva l'opinione restrittiva di HARLOW C., *State liability, tort law and beyond*, Oxford, 2004, pag. 20 e ss.

⁵⁴⁰ In merito al valore di dette soglie minime ed in particolare in merito alla circostanza che possano essere considerate allo stesso tempo i limiti risarcitori, vedi supra, cap. I, paragrafo 4.

Nell'ordinamento statunitense vengono in rilievo alcune disposizioni del USC. In primo luogo, il § 3316, titolo 46 in forza del quale l'ABS è considerato agente del governo americano nel classificare le navi di proprietà dello stato⁵⁴¹ e come tale gode dell'immunità statale grazie ai precedenti *United States v. Shaw*⁵⁴² e *Shaw v. Grumman Aerospace*⁵⁴³. Sebbene le ipotesi siano limitate e condizionate dalla circostanza che le navi siano di proprietà del governo statunitense, le azioni da parte di terzi sarebbero improcedibili in virtù dell'immunità.

In secondo luogo, viene in rilievo il *Suits in Admiralty Act*⁵⁴⁴, il quale prevede esplicitamente la rinuncia all'immunità, esclusivamente per le azioni in materia marittima, per responsabilità degli Stati Uniti per gli atti delle proprie agenzie, funzionari o impiegati. Dal 1960 l'ambito di applicazione del SAA è stato ampliato anche alle fattispecie dove fosse coinvolto un soggetto privato⁵⁴⁵. Si ritiene di conseguenza che gli

⁵⁴¹ Sezione A del § 3316: "Each department, agency, and instrumentality of the United States Government shall recognize the American Bureau of Shipping as its agent in classifying vessels owned by the Government".

⁵⁴² U.S. Supreme Court, *United States v. Shaw*, 309 U.S. 495 (1940).

⁵⁴³ *Shaw v. Grumman Aerospace*, 778 F.2d 736 (11th Cir. 1985).

⁵⁴⁴ Emenda il Titolo 46 U.S.C. §§ 741-752, prima versione 1920, ultima 1976.

⁵⁴⁵ Adottato nel 1920 il SAA pre-riforma copriva le sole ipotesi di responsabilità per i soli atti di navi "employed as a merchant vessel", cfr. COOK A., *The Suits in Admiralty Act and the Federal Tort Claims Act: Bridging the Gap Between Congressional Intent and Judicial Interpretation*, in *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 16, 2003, pag. 126, testualmente § 742 "In cases where if such vessel were privately owned or operated, or if such cargo were privately

organismi riconosciuti che agiscono quali agenti della US Coast Guard, e pertanto del governo federale, abbiano la legittimazione passiva per stare in giudizio nelle azioni intentate nei loro confronti. Tuttavia in questi casi varranno i medesimi principi restrittivi elaborati nella giurisprudenza nei giudizi sempre *in tort* per asserite negligenze e danni nelle attività di classificazione⁵⁴⁶. In terzo luogo assume valore il Federal Tort Claim Act⁵⁴⁷ che, pur prevedendo la stessa rinuncia all'immunità, inserisce un'eccezione per le attività discrezionali⁵⁴⁸.

L'aspetto, maggiormente controverso, che rileva in questa sede consta nell'interrogativo circa estensione analogica di questo principio limitativo anche ai procedimenti coperti dal Suit in Admiralty Act. Sebbene le corti americane abbiano applicato l'eccezione del Federal Tort Claim Act in fattispecie ricadenti all'interno del SAA, in altre

owned or possessed, or if a private person or property were involved, a proceeding in admiralty could be maintained, any appropriate nonjury proceeding in personam may be brought against the United States or against such corporation".

⁵⁴⁶ Si rinvia a *supra*, paragrafo 3 cap. III.

⁵⁴⁷ FTCA del 1946 che modifica il titolo 28 U.S.C. §§ 1346, 2671-2678 e 2680.

⁵⁴⁸ A norma del § 2680, sezione A: tutte le azioni "*based upon the exercise or performance or the failure to exercise or perform a discretionary function or duty on the part of a federal agency or an employee of the Government, whether or not the discretion involved be abused*" sono improcedibili. É significativa anche la sezione H, che prevede la stessa eccezione per "*Any claim arising out of [...] misrepresentation*", ipotesi che ricomprende anche le attività certificative. Cfr. *supra* paragrafo 3.1 cap. III.

circostanze⁵⁴⁹ i giudizi in merito all'estensione sono stati negativi. L'interrogativo in argomento è, dunque, se l'attività delle società di classificazione in qualità di *recognized organization* possa rientrare nel novero delle attività discrezionali. In questo senso può essere dirimente il caso *Varig Airlines*, dove la Corte Suprema degli Stati Uniti interpretò in senso molto ampio il concetto di discrezionalità, qualificando l'attività certificativa della Federal Aviation Agency come un processo amministrativo discrezionale, rigettando le domande attoree⁵⁵⁰. Nel

⁵⁴⁹ Vedi COOK A., *The Suits in Admiralty Act and the Federal Tort Claims Act*, cit., pag. 131 e ss. A favore dell'inclusione dell'eccezione discretionary-function vedi *Gercey v United States* 540 E2d 536 (1st Cir 1976), *Bearce v United States* 614 E2d 556, (7th Cir. 1980), *Canadian Transport Co. v. United States* 663 F.2d 1081, (D.C. Cir. 1980), *Wiggins v. United States* 799 F.2d 962, (5th Cir. 1986), e per profili leggermente differenti, *Green v. United States* 658 F. Supp. 749, (S.D. Fla. 1987), *Cosmomar Shipping Co. Ltd. v. United States* 231 F. Supp. 2d 1353, (S.D. Ga. 2002). Contrarie *DeBardleben Marine Corp. v. United States* 451 F.2d 140 (5th Cir. 1971) – sebbene non esattamente sul punto – *Lane v. United States* 529 F.2d 175 (4th Cir. 1975); si rileva tuttavia che in quest'ultimo caso fosse improbabile un esito differente dal momento che la causa originava da una chiatta semisommersa di proprietà della US Coast Guard che non era stata rimossa per più di cinque anni, causando il danneggiamento ripetuto di numerose navi.

⁵⁵⁰ Vedi *United States v. Varing Airlines* 467 U.S. 797 (1984). In primo grado venne dichiarata improcedibile grazie all'eccezione di immunità; in secondo grado (9th Cir. 692 F.2d 1205, in 1982) invece la decisione fu ribaltata. Il fulcro della fattispecie era un'ispezione certificativa operata dalla FAA su un aereo che ebbe esito positivo. Tuttavia a seguito in un incendio a bordo venne scoperto che determinati materiali non erano ignifughi, e che il fuoco divampò da questi elementi. Nonostante l'incidente fosse in realtà un disastro in considerazione dell'elevato numero di vittime, la Corte Suprema ritenne che *"the FAA certification process is founded upon a relatively simple notion: the duty to ensure that an aircraft conforms to FAA safety regulations lies with the*

prevalere di un'interpretazione simile, benchè non pacifica⁵⁵¹, anche le azioni intentate contro le RO e contro la US Coast Guard sarebbero improcedibili, a causa dell'eccezione di immunità, estesa in via analogica anche alle fattispecie marittime.

Nell'ordinamento inglese, posto che tramite il *Crown Proceeding Act* del 1947 sono state sospese le immunità per gli atti riferibili al Regno⁵⁵², e che il Regno o i suoi agenti siano soggetti a tutte le responsabilità come se fossero entità private, i casi *Reeman v. Department of Transport*⁵⁵³ e *Philcox v. Civil Aviation Authority*⁵⁵⁴ fungono da precedenti limitativi per

manufacturer and operator, while the FAA retains the responsibility for policing compliance”.

⁵⁵¹ Da ultimo sull'inclusione implicita dell'eccezione del *discretionary function* nel SAA, vedi *McMellon v. United States*, 387 E3d 329, (4th Cir. 2004), dove in un primo giudizio, sommario, la corte d'appello respinse la possibilità di rinvenire nel SAA un'implicita eccezione all'immunità per funzioni discrezionali. Successivamente nel giudizio pieno, la decisione non venne presa all'unanimità, essendo ben tre i giudici dissenzienti. Per un commento si rinvia a MCCABE R., *A Statutory Frolic of Its Own?: A Divided Fourth Circuit Calms the Seas of the Suits in Admiralty Act Discretionary Function Exception Circuit Split*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 30, 2006, pag. 457 e ss.

⁵⁵² Vedi MARKESINS B. – DEAKIN S., *Tort Law, cit.*, pag. 380. Testualmente art. 2, c. 1, CPA 1947, “*Subject to the provisions of this Act, the Crown shall be subject to all those liabilities in tort to which, if it were a private person of full age and capacity, it would be subject: a) in respect of torts committed by its servants or agents [...]*” ed il c. 2 “*the Crown is bound by a statutory duty which is binding also upon persons other than the Crown and its officers, then, subject to the provisions of this Act, the Crown shall, in respect of a failure to comply with that duty, be subject to all those liabilities in tort (if any) to which it would be so subject if it were a private person of full age and capacity*”.

⁵⁵³ *Reeman v. Department of Transp.*, C.A. 1997.

⁵⁵⁴ *Philcox v. Civil Aviation Auth.*, C.A. 1995.

l'azionabilità, con chance di successo, di un'azione in tort nei confronti di una società di classificazione in qualità di RO⁵⁵⁵. Nel primo caso citato la corte ha negato la responsabilità del Dipartimento dei trasporti inglese per la certificazione di una nave⁵⁵⁶, sulla base sia delle statuizioni del caso *Nicholas H*, sia delle motivazioni del secondo caso citato *Philcox*. In quest'ultima fattispecie, le cui caratteristiche sono ancor più affini alle ipotesi genericamente oggetto di trattazione, la *Court of Appeal* ha stabilito che all'ente regolatore e certificatore convenuto vengono attribuite funzioni pubbliche, in base alle quali il singolo proprietario non può esigere risarcimenti.

Le motivazioni delle corti, sia in *Reeman* che in *Philcox*, hanno posto in evidenza che l'attribuzione di responsabilità in capo agli enti certificatori avrebbe avuto la spiacevole conseguenza di minare

⁵⁵⁵ Si adotta qui la qualificazione dei controlli e ispezioni che le società di classificazione svolgono per conto della Regina come attività direttamente discententi da un'obbligazione dello Stato della Gran Bretagna. Alternativamente potrebbero essere qualificate come attività statutarie di un organo, l'esito della qualificazione, tuttavia, non modificherebbe l'esito nel merito, in virtù dei precedenti *Dorset Yacht Co. v. Home Office* e *Anns v. Merton London Borough Council* [1978], cfr. *supra* nota 281 e testo corrispondente.

⁵⁵⁶ In *Reeman*, l'acquirente di una nave da pesca precedentemente certificata dal DOT, agì contro quest'ultimo allegando che l'acquisto venne concluso sulla base della certificazione di navigabilità, la cui certificazione nei fatti si era dimostrata (grossolanamente) falsa, dal momento che appena un anno dopo, al rinnovo del certificato i controlli di stabilità effettuati sulla nave rilevarono che la stessa era soggetta a ribaltamento a meno che non fossero apportate modifiche estremamente onerose.

l'efficienza operativa dei soggetti a cui erano attribuiti compiti di natura pubblica. I precedenti, nonostante siano criticati⁵⁵⁷ e per altri aspetti poco confacenti nelle ipotesi in parola⁵⁵⁸, lasciano molti dubbi circa la possibilità di risarcimento qualora una società di classificazione, in qualità di RO del Regno Unito, venga convenuta in giudizio per l'esecuzione asseritamente negligente di *statutory surveys*⁵⁵⁹. In questo senso appare utile unicamente il caso *Perrett v. Collins*⁵⁶⁰, dove però l'imposizione della responsabilità all'ente certificatore dell'aeronavigabilità fu riconosciuta grazie alla *proximity* desunta dalle lesioni personali riportate dai passeggeri trasportati⁵⁶¹.

Negli ordinamenti continentali, nei quali è in ogni caso valida la sopramenzionata prescrizione di cui all'art. 5.2 della direttiva 2009/15/CE, è pacifica la legittimità di un'azione di un soggetto terzo nei confronti dell'amministrazione o, direttamente, nei confronti dei suoi agenti per danni causati dalla negligenza nell'espletamento delle attività cui sono preposte le amministrazioni o gli agenti incaricati. È sorto, piuttosto, il problema di qualificazione in ordine alla

⁵⁵⁷ Così MARKESINS B. – DEAKIN S., *Tort Law, cit.*, pag. 151.

⁵⁵⁸ In *Reeman*, il quesito era la risarcibilità di danni puramente economici da parte del Dipartimento statale nei confronti di un'acquirente.

⁵⁵⁹ Cfr. LAGONI N.L., *The liability of classification societies, cit.*, pag. 238.

⁵⁶⁰ *Perrett v Collins & Others* [1998] UKHL 46.

⁵⁶¹ Cfr. note 295 e 440 e testo corrispondente.

giurisdizione ordinaria o amministrativa delle cause intentate. Se da un lato l'ordinamento tedesco⁵⁶² prevede specificamente attraverso il § 839 BGB, in combinato con l'art. 34 della Costituzione tedesca, che il danneggiato abbia la possibilità di agire nei confronti dell'amministrazione delegante, ammettendo un'azione ordinaria⁵⁶³, dall'altro nell'ordinamento francese non è del tutto definita la competenza dei giudici ordinari o amministrativi. Il *Conseil d'Etat* nel 1983 stabilì che la competenza dell'azione intentata da una compagnia aerea per il risarcimento dei danni derivanti dal ritardo nell'ispezione delle condizioni di aeronavigabilità che il ministero aveva delegato al

⁵⁶² Si segnala che Ministero tedesco dei trasporti ha autorizzato alcune società di classificazione in qualità di RO al rilascio dei certificati richiesti dalle convenzioni internazionali esclusivamente in ipotesi specificamente determinate, cfr. <http://www.deutsche-flagge.de/en/german-flag/flag-state/classes/classification-societies#authorization>. I controlli ed il rilascio dei certificati avviene nella maggior parte dei casi ad opera della Ship Safety Division (Dienststelle Schiffssicherheit), che è parte dell'amministrazione marittima tedesca.

⁵⁶³ Così LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 252, secondo la traduzione inglese del paragrafo del BGB, c.1: "If an official intentionally or negligently breaches the official duty incumbent upon him in relation to a third party, then he must compensate the third party for damage arising from this. If the official is only responsible because of negligence, then he may only be held liable if the injured person is not able to obtain compensation in another way". La disposizione non è volta alla protezione di un singolo, ma mira a tutelare l'interesse collettivo, del quale sia danneggiato anche singolo, rispetto alle finalità cui precisamente sono volti i doveri; rileva pertanto la dottrina citata che i danni eventualmente risarcibili sono limitati a quei beni cui è finalizzato l'interesse collettivo, essendo difatti ultronee le pretese risarcitorie di soggetti per danni puramente economici, ID., *op. cit.*, 253.

Bureau Veritas spettasse al giudice amministrativo⁵⁶⁴. Tuttavia la dottrina francese rileva che la sentenza ha considerato ricadenti sotto la propria giurisdizione, amministrativa, le cause intentate in occasione di danni occorsi nell'esecuzione di funzioni pubbliche, qualificando l'emissione del certificato quale atto volto al soddisfacimento dell'interesse pubblico. I danni derivanti dall'esecuzione negligente dell'ispezione, che ha come conseguenza l'emissione del certificato, sarebbero in realtà di competenza del giudice ordinario⁵⁶⁵. L'ambito del giudice amministrativo sembrano essere limitati anche sulla considerazione che *même l'Etat peut aujourd'hui voir sa responsabilité engagée, sur le fondement de la faute simple*⁵⁶⁶. D'altro canto lo stesso Conseil d'Etat francese si era espresso in termini molto chiari *si la société*

⁵⁶⁴ *Conseil d'Etat*, 23 mars 1983, n. 33803. La fattispecie vedeva coinvolta una società aerea che aveva richiesto il rilascio del certificato di aeronavigabilità per poter operare voli commerciali. Adito inizialmente il giudice ordinario, il quale aveva rigettato l'azione per mancanza di giurisdizione, la compagnia agiva nelle sedi giurisdizionali amministrative contro il Bureau Veritas ed il Ministero dei trasporti, che aveva delegato la verifica di conformità ai regolamenti ministeriali e l'emissione del certificato. Il danno era derivato dalla mancata certificazione, non per assenza delle conformità, ma perché il controllo non era stato effettuato nel giorno richiesto, che aveva determinato l'impossibilità di poter operare voli commerciali.

⁵⁶⁵ Così secondo FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, cit., pag. 352, il quale aggiunge: "*La simple mission de service public à laquelle les sociétés peuvent participer, ne suffit pas à établir la compétence du juge administratif*", cit. 353.

⁵⁶⁶ Così BONASSIES P., *Réflexion*, cit., pag. 252, nello stesso senso CHEVALIER P., *Les compétences statutaires des sociétés de classification*, Brest, 2009, pag. 54.

*anonyme Bureau Véritas agit [...]aux lieu et place de l'Etat sous son contrôle, elle a une personnalité juridique propre ainsi qu'une existence effective; [...] les fautes qu'elle commet dans l'exercice de sa mission de service public ne peuvent engager que sa propre responsabilité, rilevando la responsabilità dello Stato solo in via sussidiaria. Occorre rilevare anche che la giurisprudenza si è dimostrata poco propensa nel comminare sentenze di risarcimento a carico dello Stato o delle società di classificazione (che operassero per conto dell'amministrazione)*⁵⁶⁷.

Anche l'ordinamento spagnolo prevede la risarcibilità da parte dello Stato, grazie alla riforma del 91⁵⁶⁸, in base alla quale lo Stato risponde anche dei propri agenti, ferma restando la competenza giurisdizionale ordinaria⁵⁶⁹.

In ambito interno, non essendo questa la sede per approfondire la tematica della responsabilità amministrativa⁵⁷⁰ e nemmeno della

⁵⁶⁷ Vedi il caso *François Vieljeux, Conseil d'Etat*, 13 mars 1998, in *Droit Maritime français*, 1998, pag. 790.

⁵⁶⁸ Riforma dell'art. 1.903 del Código Civil, attuata dalla Ley 1/91. L'articolo così recita, comma 5: "*El Estado es responsable en este concepto cuando obra por mediación de un agente especial, pero no cuando el daño hubiese sido causado por el funcionario a quien propiamente corresponde la gestión practicada, en cuyo caso será aplicable lo dispuesto en el artículo anterior*".

⁵⁶⁹ Vedi AA-VV, *Derecho de obligaciones*, Vol. 2, *Delito Y cuasidelito*, Barcelona, 1995, pag. 535 e ss.

⁵⁷⁰ Art. 28 Cost., che prevede la risarcibilità dei danni causati dal funzionario della PA, per il risarcimento dei quali il danneggiato può rivalersi sull'agente,

ripartizione di giurisdizione⁵⁷¹, appare opportuna, in considerazione del richiamo operato dal giudice genovese nel caso Redwood⁵⁷², la menzione delle fattispecie dove un'entità statale cui sono delegate, anche per statuto, determinate attività è stata ritenuta responsabile per condotte negligenti o omissive. Ci si riferisce ad alcune pronuncie della Cassazione (per la verità risalenti al 1996⁵⁷³ e 2001⁵⁷⁴) e ad una recente sentenza della Corte d'Appello di Milano⁵⁷⁵.

Il primo caso rileva sotto il profilo qualificatorio dei certificati emessi dall'Amministrazione e suoi enti funzionali⁵⁷⁶, qualificazione estesa

come pure sull'ente di appartenenza; in argomento CARINGELLA F., *La responsabilità della pubblica amministrazione*, Roma, 2012, pag. 10 e ss.

⁵⁷¹ Vedi, art. 2 All. E, L. 20 marzo 1865 n. 2248, in G.U. 27 aprile 1865 ed anche artt. 103 e 113 Cost., ma anche l. 21 luglio 2000 n. 205, in G.U. 26 luglio 2000, n. 173, nonché relativamente al riparto per i rapporti di lavoro, d.lgs. 31 marzo 1998 n. 80, in G.U. 8 aprile 1998, n. 82, S.O. In argomento si rinvia a CARINGELLA F., *Il riparto di giurisdizione*, in *Manuale di Diritto Amministrativo*, Roma, 2014.

⁵⁷² Cfr. *supra*, paragrafo 5.1 e 6.1 del cap. III.

⁵⁷³ Cassazione S.U., 10 febbraio 1996, n. 1030, *Soc. Ahlia Building Materials Co. c. Camera comm. Genova*, in *Danno e responsabilità*, 1996, 2, pag. 171 con nota di CARBONE V., *La camera di commercio risponde per false attestazioni*.

⁵⁷⁴ Cassazione Sez I, 03 marzo 2001, n. 3132, *Gatti e altri c. Consob*, in *Le Società*, 2001, 5, pag. 565 con nota di ANELLO P. – RIZZINI BISINELLI S., *Responsabilità della Consob per omissione di vigilanza e risarcibilità del danno*.

⁵⁷⁵ Corte d'Appello Milano, 24 dicembre 2012, n. 4201, in (solo massima) *Responsabilità civile e previdenza*, 2013, 5, pag. 1622, con nota di NOBILE DE SANTIS S., *Falsità del prospetto informativo e responsabilità civile dei commissari ed esperti Consob*.

⁵⁷⁶ Sulla qualificazione cfr. CARBONE V., *La camera di commercio risponde per false attestazioni*, *cit.*, pag. 172, il quale rileva, in realtà, che le Sezioni Unite citate vanno nell'opposta direzione rispetto al precedente Cass., I, 1 aprile 1992, n.

anche agli atti emessi da soggetti delegati: secondo la S.C., il certificato di origine della merce rilasciato dalla Camera di Commercio, oggetto del contendere, rientrerebbe nelle certificazioni *in senso improprio*, ovvero quelle attestazioni, *le quali non riproducono un fatto già rappresentato in un registro pubblico*; e che, quindi, non facendo riferimento ad alcuna certezza legale, *costituiscono il risultato di una attività di accertamento compiuta direttamente da pubbliche autorità*. La tesi della corte è funzionale per asserire che anche nell'esercizio della propria discrezionalità l'amministrazione è soggetta al principio del *ne a minem leadere*, risultando legittima di fronte all'a.g.o. l'azione di responsabilità civile da parte del danneggiato⁵⁷⁷. Si segnala, d'altra parte, che le certificazioni di sicurezza *navale* hanno avuto qualificazione diversa, come certificazioni *in senso proprio*⁵⁷⁸, ovvero atti

3926, (in *Fallimento*, 1992, pag. 991) che, aderendo ad un orientamento della stessa Cassazione, aveva ritenuto che l'attività provvedimentale della Camera di commercio non è diretta ad emanare attestazioni aventi una certezza reale, ma solo a fornire un'utilità informativa, per cui l'efficacia probatoria dei certificati è limitata all'esistenza delle dichiarazioni rese dagli interessati, e non si estende alla corrispondenza di queste alla realtà rappresentata.

⁵⁷⁷ Si vedano anche le parole della corte: "*Dati i principi di legalità, imparzialità e buona amministrazione, dettati dall'art. 97 Cost., infatti, la Pubblica Amministrazione è tenuta a subire le conseguenze stabilite dall'art. 2043 cod. civ., atteso che tali principi si pongono come limiti esterni alla sua attività discrezionale*".

⁵⁷⁸ Vedi STOPPANI A., *Certificazione*, in *Enciclopedia del diritto*, 6° vol., Milano 1960, pag. 793; le certificazioni *in senso proprio* producono certezza legale, mentre le certificazioni *in senso improprio* produrrebbero solo certezza informativa.

dichiarativi attributivi di certezza legale⁵⁷⁹: tuttavia tale certezza sarebbe *relativa* in quanto il contenuto del certificato farebbe fede fino a prova contraria⁵⁸⁰, giuste anche le disposizioni normative internazionali e dell'UE di riferimento⁵⁸¹. Ed è la relatività legale insita negli atti di certificazione navale il tratto da cui desumere che un grado di discrezionalità tecnica sia sempre presente nel processo di valutazione della situazione reale. In funzione di questa discrezionalità, seppur non piena, le considerazioni espresse dalla Cassazione nel 1996, circa i limiti dell'azione amministrativa e la competenza del giudice ordinario,

⁵⁷⁹ Secondo GIANNINI M.S., *Certezza pubblica*, cit., pag. 772 le certezze legali *producono situazioni oggettive o soggettive, le quali interessano tutti o determinati soggetti*.

⁵⁸⁰ Vedi in questo senso CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione*, cit., pag. 421 che rimanda a Casetta, man dir amm. 325, conforme, INGRATOCI C., *Sicurezza e certificazione navale*, cit., pag. 129. Ma il GIANNINI S.M., *Certezza pubblica*, cit., pag. 786 ritiene che la relatività della certezza legale sia insita in ogni certificazione in senso proprio o certazione, a fronte della processo di *verificazione delle certezze*, legittimo per tutte gli atti di certezza legale: *come regola generale tutti gli atti di certezza sono verificabili* ed la verificazione sarebbe il *procedimento di secondo grado che riguarda non tanto l'atto di certezza quanto la situazione oggettiva reale sulla quale l'atto di certezza ha operato* ed è finalizza a verificare il grado di corrispondenza ta la situazione reale e l'atto di certezza.

⁵⁸¹ Cfr. artt. 271, c. 3 UNCLOS, 11 Tonnage 1969; 20 LL (prot. 1988); Regulation I.17 e I.19 SOLAS (prot. 1988); 5 c. 1 MARPOL, nonché art. 13, c. 3 dir. 2009/16/CE, in tema i Port State Control, i cd. *clear grounds* previsti nelle disposizioni internazionali sono sostanzialmente sostituiti dai *fondati motivi*, per cui l'ispettore incaricato, eseguito il controllo documentale dei certificati deve procedere ad un'ispezione più dettagliata qualora *sussistono fondati motivi per ritenere che le condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio sostanzialmente non soddisfino i pertinenti requisiti di una convenzione*. Vedi altresì art. 3 Allegato 9, Paris MoU.

possono correttamente essere estese in via analogica alle attività delle RO delegate. Si deve, altresì, rilevare, quanto alla causalità, che nella fattispecie del 1996, la sentenza della S.C., rescindente, afferma l'erroneità dei giudici di appello nel negare l'efficienza causale tra l'evento dannoso e l'attività certificativa della Camera di Commercio in quanto, la falsa certificazione aveva concorso allo svincolo del prezzo in favore della venditrice truffaldina, in misura concausale, perché parimenti determinante rispetto a tutti gli altri documenti richiesti dalla banca emittente per il pagamento del credito documentario.

I due giudizi più recenti traggono origine dai medesimi fatti⁵⁸², che vedevano coinvolta la CONSOB in qualità di ente di vigilanza. Gli aspetti più salienti della complessa vicenda che qui rilevano riguardano, in particolar modo, la condotta omissiva della Commissione e la causalità rispetto alle lesioni della situazione giuridica degli attori.

⁵⁸² Si tratta del caso *Cultrera*: nel luglio 1983 veniva pubblicato il prospetto informativo (falso) relativo all'offerta al pubblico di sottoscrizione di quote di una società a responsabilità limitata, che possedeva il capitale di una società per azioni proprietaria di un'iniziativa immobiliare (costruzione dell'Hotel Villaggio Santa Teresa), emesse a seguito di aumento di capitale, e che sarebbero state intestate fiduciariamente ad una società terza, che figurava tra i proponenti dell'operazione. Nel 1985 venne dichiarato il fallimento, con conseguente messa in liquidazione, dei proponenti e della s.p.a. "proprietaria" dell'immobile. Alcuni sottoscrittori delle quote agirono già nel 1987 contro la Consob per omessa vigilanza rispetto al deposito del prospetto informativo.

In primo luogo, la negligenza dell'ente viene riscontrata, anche se solo nel primo giudizio di rinvio, dalla corte di appello di Milano, attraverso l'esame dei doveri cui era soggetta la Commissione in base alla legge 216/1974⁵⁸³. I giudici milanesi aderiscono all'interpretazione per la quale il controllo della CONSOB non dovrebbe limitarsi alla verifica della completezza delle informazioni fornite dall'ente emittente l'obbligazione finanziaria e contenute poi nel prospetto informativo, essendo, invece, il potere di vigilanza della Commissione, volto al controllo della veridicità delle informazioni⁵⁸⁴, senza tuttavia assumere una forma di garanzia sull'esattezza delle stesse⁵⁸⁵. Grazie a tale approccio ermeneutico, la mancanza di iniziative della Commissione, a fronte delle (quasi) palesi falsità delle informazioni al vaglio, può essere

⁵⁸³ L. 7 giugno 1974 n. 216, in G.U. 8 giugno 1974, n. 149 che converte il D.L. 8 aprile 1974 n. 95 che istituisce la CONSOB.

⁵⁸⁴ I doveri di controllo risiedevano nell'art. 18 D.L.95/1974, modificato dalla l. 23 marzo 1983, n. 77, in G.U. 28 marzo 1983, n. 85.

⁵⁸⁵ In questo senso, TINA A., *Responsabilità della Consob per omessa vigilanza sulla veridicità delle informazioni contenute nel prospetto informativo*, in *Corriere Giuridico*, 2004, 7, pag. 936, PALMIERI A., *Responsabilità per omessa o insufficiente vigilanza: si affievolisce l'immunità della pubblica amministrazione*, in *Foro it.*, 2001, 1, pag. 1149. TINA A., rimanda a FERRARINI G., *Sollecitazione del risparmio e quotazione in borsa*, in *Trattato delle società per azioni*, Torino, 1993, pag. 161 che sottolinea come sia pacifico che qualora il controllo della Commissione si estenda pure alla veridicità delle informazioni da pubblicare, la Consob non garantirebbe la veridicità né la completezza delle informazioni pubblicate. Ovvero la funzione di garanzia totale sarebbe esclusa onde evitare che le maglie della vigilanza si stringano a tal punto da bloccare l'attività dei privati.

considerata la realizzazione della condotta omissiva in violazione dei doveri cui è preposta la Commissione.

In secondo luogo, acclarata la colposità della CONSOB, i giudici di Cassazione nel 2001, nonostante da poco fosse riconosciuta la risarcibilità degli interessi legittimi⁵⁸⁶, individuarono la posizione giuridica dei risparmiatori riconducendola nell'alveo del diritto soggettivo all'integrità del patrimonio⁵⁸⁷, ma soprattutto alla correttezza dell'informazione. L'esame della finalità per la quale è stata istituita la Commissione assume carattere dirimente nella misura in cui l'attività dell'ente è volta a *garantire il funzionamento del mercato e la protezione del risparmio, valore costituzionalmente tutelato, che nella fattispecie, trovava realizzazione attraverso la chiarezza, completezza e veridicità dell'informazione al pubblico*⁵⁸⁸.

⁵⁸⁶ Vedi la nota sentenza Cass. 22 luglio 1999, n. 500, in seguito alla quale il limite della risarcibilità dei danni ai privati da provvedimenti amministrativi illegittimi solo in presenza della violazione di un diritto soggettivo venne meno. In argomento *ex plurimis*, GRECO G., *Interesse legittimo e risarcimento dei danni: crollo di un pregiudizio sotto la pressione della normativa europea e dei contributi della dottrina*, in *Rivista italiana di Diritto Amministrativo Comunitario*, 1999, 5, pag. 1126 e ss.

⁵⁸⁷ Si rileva l'opinione di PERRONE A., *Falsità del prospetto e responsabilità civile della Consob*, in *Banca borsa e titoli di credito*, 2002, 1, II parte, pag. 22, per cui l'integrità del patrimonio costituiva quella situazione giuridica soggettiva che la Cassazione con la sentenza 500/1999 aveva in realtà criticato, in quanto dietro ad essa la giurisprudenza celava posizioni di mero interesse legittimo, in presenza delle quali, fino al 1999, era preclusa la risarcibilità.

⁵⁸⁸ Testualmente App. Milano 21 ottobre 2003, dove?

Appaiono, dunque, significative le considerazioni circa la situazione giuridica lesa, quella dei risparmiatori, ed i doveri dell'ente. Grazie alle tali considerazioni appare preclusa l'estensione delle responsabilità afferenti alla CONSOB alle attività delle RO, le cui certificazioni sono proposte alla sicurezza marittima in un contesto internazionale, onde evitare un'interpretazione (forse) eccessivamente estensiva del concetto di patrimonio.

In altri termini, la tutela della sicurezza marittima operata attraverso un controllo, seppur delegato, escluderebbe la legittimità di pretese risarcitorie di privati che afferiscano al diritto soggettivo all'integrità del patrimonio. Sembra quindi che la lesione di cui legittimamente possa essere richiesto il risarcimento debba rientrare nelle situazioni giuridiche soggettive ed oggettive che le obbligazioni internazionali di verifica e controllo gravanti sullo Stato italiano e delegate alle RO tendono a tutelare. Aaderendo pertanto ad una siffatta interpretazione, verrebbero ed essere escluse le pretese risarcitorie di coloro che vantino un mero interesse economico (come era nel caso Redwood), e sarebbero invece ammissibili le azioni promosse dai soggetti che abbiano subito danni che gli strumenti internazionali cercano di evitare. Più precisamente l'attore dovrebbe dimostrare che la negligente o omissiva certificazione statutaria della RO convenuta abbia determinato il danno

al bene giuridico sotteso alla certificazione stessa, e dunque per citare le principali: la vita e la proprietà in mare per la convenzione LL⁵⁸⁹, di nuovo la vita in mare per la SOLAS⁵⁹⁰, l'ambiente per la MARPOL⁵⁹¹.

Nell'ipotesi in cui si voglia aderire a tale interpretazione, rimane tuttavia da verificare la possibilità di attribuzione dell'illecito a fatti propri dello Stato delegante, rinvenibili nel mancato o carente esercizio di poteri di vigilanza e controllo sugli enti delegatari a cui vengono affidati i controlli o che vengono autorizzati al rilascio dei certificati di sicurezza. In questo senso e limitatamente all'ambito europeo, fermo restando che una responsabilità dello Stato delegante per *culpa in eligendo* sarebbe da escludere posto che i requisiti delle RO sono vagliati

⁵⁸⁹ Secondo il preambolo della Convenzione gli Stati contraenti intendevano *establish uniform principles and rules with respect to the limits to which ships on international voyages may be loaded having regard to the need for safeguarding life and property at sea* (enfasi aggiunta).

⁵⁹⁰ Cfr. preambolo SOLAS il cui intento è la promozione di *safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto*. Ma la vita in mare può essere anche quella dei soggetti che siano coinvolti indirettamente da una collisione in mare, cfr. Reg. 7, Ch. I, part A, ed anche le seguenti *Regulations*, le quali rinviano alla compliance degli strumenti a bordo per evitare le collisioni previsti dalla Conv. COLREGs.

⁵⁹¹ Vedi Preambolo MARPOL, per il quale gli Stati contraenti sono coscienti del bisogno di *to preserve the human environment in general and the marine environment in particular*, e per questo motivo desiderano *to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances*.

direttamente dalla Commissione Europea⁵⁹², dubbi possono sorgere circa la *culpa in vigilando*. Le disposizioni di cui alla dir. 2009/15/CE ed alla dir. 2009/21/CE oltre ad avere rafforzato gli obblighi di comunicazione⁵⁹³ impongono allo Stato di bandiera la predisposizione di un programma di sorveglianza volto a monitorare l'attività delle RO⁵⁹⁴. La portata normativa sembra tuttavia limitata posto che l'art. 9 della direttiva 15, prevede che lo Stato debba accertarsi che le RO *svolgano efficacemente le funzioni specificate in detto articolo [3.2 su autorizzazione o affidamento] con soddisfazione dell'amministrazione competente, controllandole ogni due anni*. Nel vigore di tale contesto normativo, potrebbero sorgere dubbi circa l'adempimento dello Stato ai predetti doveri, di controllo e vigilanza sulle RO: risulterebbe, difatti, controverso se il rispetto delle prescrizioni in tema di accordo

⁵⁹² Vedi artt. 3 e 12 Reg. CE 391/2009, in particolare c. 2 dell'art. 3: *La Commissione, unitamente agli Stati membri che hanno presentato le rispettive richieste, procede alla valutazione degli organismi oggetto di una richiesta di riconoscimento al fine di verificarne la conformità e l'impegno a conformarsi ai requisiti di cui al paragrafo 1*. Il paragrafo 1 richiama i requisiti dettati dall'allegato del Regolamento.

⁵⁹³ Cfr. art. 6 della direttiva 21, in particolare punti b) e c), in base ai quali lo Stato deve rendere accessibili le informazioni circa le date di ispezione, le date di audit interno e, soprattutto, l'identificazione degli organismi riconosciuti.

⁵⁹⁴ Art. 5, c. 2 lett c., che si riferisce all'accordo scritto di autorizzazione o affidamento tra l'Amministrazione e RO, il quale deve contenere *disposizioni relative ad un controllo periodico ad opera dell'amministrazione o di un ente imparziale*.

Amministrazione-RO, di informazioni e di controllo periodico, potrebbe considerarsi, in sede di giudizio, quale condotta esonerativa rispetto a responsabilità per mancata vigilanza, tralasciando però ipotesi di macroscopici inadempimenti della RO che imporrebbero allo Stato un dovere di iniziativa e controllo ultroneo rispetto alle disposizioni delle direttive.

Le considerazioni appena svolte se da un lato hanno cercato di dimostrare una certa ristrettezza di ipotesi perseguibili ed eventualmente azionabili per le negligenti o omissive certificazioni delegate alle RO, sono, dall'altro lato, intrinsecamente limitate: le regole ed i principi di diritto interazionale privato permetterebbero di agire in giudizio solamente nei fori dello Stato di bandiera che abbia delegato la RO asseritamente danneggiate. Un rapido esame della distribuzione della flotta mondiale evidenzia ai primi posti la preponderanza delle cd. *bandiera di convenienza*⁵⁹⁵ (Panama, Liberia, Marshall Islands, Hong

⁵⁹⁵ Con questa espressione, *rectius* bandiere di comodo (o addirittura bandiere ombra), si era soliti indicare quegli Stati dove registrazione delle navi avvenisse senza un effettivo controllo pubblico, vedi ZUNARELLI S., *Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di libertà della navigazione*, in *Diritto Marittimo*, 1980, pag. 403; attualmente l'espressione bandiere di convenienza sarebbe da attribuire a quelle giurisdizioni i cui Stati, come quelli citati, sono membri delle principali convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione, ma consentono notevoli vantaggi economici e fiscali per gli armatori; vedi *infra*, paragrafo 4, presente capitolo.

Kong, Bahamas⁵⁹⁶). Non è stato possibile compiere un'analisi delle relative legislazioni interne anche in termini di sintesi.

1.2 Crisi della classe ed ascesa a livello internazionale delle certificazioni: la difficile distinzione ed il percorso inverso nella regolazione dei *ratings*.

La menzione delle bandiere di convenienza permette qui di analizzare, o quanto meno ripercorrere, sotto il profilo storico e normativo, la duplice funzione delle società di classificazione o RO. I paesi sotto la cui giurisdizione avvengono le troppo facili registrazioni di navi sono emersi nell'ambito internazionale, quali registri di comodo, dopo la seconda guerra mondiale per cercare di sottrarre armatori e navi, e quindi indirettamente proventi economici, dai registri greci e americani tradizionalmente più corposi⁵⁹⁷. Le principali società di classificazione operavano già quali enti delegatari di numerose amministrazioni nazionali⁵⁹⁸. La normativa a livello internazionale risultava quasi del tutto assente. Le prime attività legislative dell'IMO, in particolare sulle

⁵⁹⁶ Tali sono le prime bandiere per tonnellaggio registrate presso i registri nazionali, cfr. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2013*. I primi cinque stati di registrazione accumulano sommati tra loro più della metà del tonnellaggio registrato a livello mondiale.

⁵⁹⁷ Cfr. MANSELL J., *Flag State responsibility, cit.*, pag. 130.

⁵⁹⁸ Cfr. *supra*, paragrafo 1.4 cap. I.

RO e sulle specifiche delle ispezioni, che videro la luce solo negli anni 90⁵⁹⁹.

Un tratto significativo, dal punto di vista storico, risiede nelle critiche che gli operatori privati avanzavano nei confronti delle attività privatistiche dei registri e soprattutto nei confronti della loro storica reputazione, ovvero il principale motivo di affidamento nel settore. Le prime critiche erano mosse da alcuni P&I Clubs, che negli '70 del secolo scorso, mettevano in luce il latente conflitto di interessi celato nel contratto di classificazione privata. I moti di protesta di alcuni P&I Clubs non si limitavano alle critiche, adottando in alcuni casi programmi di ispezione navi distinti rispetto a quelli dei tradizionali registri di classe⁶⁰⁰: i controlli propri dei P&I Clubs avevano evidenziato nel corso degli anni numerose deficienze a bordo delle navi in possesso di validi certificati di classe.

Anche gli assicuratori tradizionali (International Union of Marine Insurers), solamente qualche anno dopo i club privati, avevano sollevato le medesime critiche, puntando in particolare sulle perplessità

⁵⁹⁹ Vedi in particolare le prime due risoluzioni sui criteri minimi affinché una società di classificazione possa validamente essere delegata da uno Stato membro IMO (A.739 (18) del 4 novembre 1993, modificata dalla ris. MSC 208(81) del 18 maggio 2006) e sulle specifiche dei controlli effettuati per conto dello Stato delegante (A.789(19) del 23 novembre 1995).

⁶⁰⁰ Vedi MANSELL J., *Flag State responsibility, cit.*, pag. 131, ma anche BOISSON P., *Classification Society and safety at sea, cit.*, pag. 372.

scaturenti dai continui cambi di registri di classe da parte degli armatori; prassi dietro alla quale si poteva intravedere, nuovamente, il conflitto di interessi tale per cui il neo-registro adito dall'armatore avrebbe diminuito la pervasività dei controlli pur di ottenere nuovi proventi ed al contempo distrarli dai propri concorrenti⁶⁰¹. La reazione principale è stata l'introduzione, da parte della Joint Hull Committee nel 1991 all'interno dei contratti di assicurazioni corpi, di una clausola che prevedeva l'ispezione della nave da parte di un soggetto terzo, la Salvage Association.

L'esito delle ispezioni, sebbene su una base limitata, evidenziò che la maggior parte delle navi classificate richiedeva riparazioni strutturali per poter essere assicurata alle medesime condizioni⁶⁰². Nella stessa direzione sono state le posizioni assunte dai principali charteres privati, in particolare le compagnie petrolifere: queste avevano introdotto un

⁶⁰¹ Di nuovo BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, cit., pag. 373.

⁶⁰² Cfr. DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies*, cit., p. 9. L'autore riporta inoltre le parole del portavoce dell'International Union of Marine Insurers: *"In the end, of course, the insurance market does not have to write the risk of a bad vessel, but it is absolutely vital that the underwriter knows the background details and knows if the shipowner is trying to do something to improve matters"*.

ulteriore sistema di controlli ed ispezioni⁶⁰³, che anche in questo caso, mise in luce alte percentuali di navi substandard⁶⁰⁴.

Appare del tutto evidente che la credibilità dell'operato delle società di classificazione veniva messa in discussione da coloro che per primi sfruttavano la loro posizione imparziale e facevano affidamento sulla loro reputazione.

Se, da un lato, le reazioni dei soggetti privati hanno adottato un approccio dubitativo, dall'altro il contesto internazionale poneva sui registri di classe significative responsabilità, sebbene prive di sanzioni. Si deve, difatti, ricordare il ruolo dell'IACS quale ente consultivo presso IMO. Ma la sola circostanza non sarebbe di per sé significativa, se non fosse per la copertura che i membri IACS hanno a livello mondiale: i registri associati classificano difatti poco meno del 95% del naviglio mondiale⁶⁰⁵, fungendo anche da RO delegatarie in quelle giurisdizioni

⁶⁰³ Il programma è denominato SIRE (Ship Inspection Report) entrato in vigore nel 1993 grazie all'opera dell'Oil Companies International Marine Forum e tuttora vigente. Cfr. <http://www.ocimf.org/sire/>.

⁶⁰⁴ Di nuovo DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies*, cit., p. 10, ma anche BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, cit., pag. 374.

⁶⁰⁵ La percentuale viene riportata da MANSELL J., *Flag State responsibility*, cit., pag. 131, PRAYER H., *Insurer and Class and Marine Accidents*, cit., pag. 297, ma anche da BASEDOW J. – WURMNEST W., *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, cit., pag. 283.

che sono state definite bandiere ombra, o meglio di convenienza, quale Panama, Liberia, Hong Kong e Bahamas⁶⁰⁶.

La partecipazione dell'IACS al processo normativo IMO è evidente a fronte della codificazione della *classe* negli strumenti internazionali. In particolare la convenzione SOLAS prevede alla Regulation 3.1 Ch. II part A che le navi siano progettate e mantenute seguendo le prescrizioni strutturali meccaniche ed elettriche dettate da una *classification society*, che sia stata riconosciuta dallo Stato di bandiera. D'altro canto, la rilevanza della *classe*, già nell'ordinamento unionista, è confermata dall'art. 2 c. 21 dir. 2009/16/CE per la quale il requisito dettato dalla Regulation 3.1 viene soddisfatto tramite l'esibizione di un valido *certificato di classe*. Oltre ai certificati che costituivano l'attività primaria dei registri, questi rivestono un ruolo ufficiale in virtù dell'International Safety Management Code⁶⁰⁷, ed al'International Ship

⁶⁰⁶ Vedi le informazioni riportate delle stesse autorità di bandiera nei loro siti. Ma anche il database GISIS presso l'IMO.

⁶⁰⁷ ISM Code, che trova attuazione tramite la SOLAS Reg. IX/1.1, adottato tramite la risoluzione A.741(18) – emendata dalle ris. MSC.107(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85), in vigore dal 1 luglio 1998 per le navi passeggeri e dal 1 luglio 2002 per le navi cargo.

and Port Facility Security Code⁶⁰⁸, i cui compiti ispettivi vengono delegati da quasi tutti gli Stati bandiera verso le RO⁶⁰⁹.

Appare dunque che nelle sedi legislative internazionali ci sia stata una sorta di inversione di tendenza rispetto a quanto accadeva nella prassi tra gli operatori privati, affidando cioè sempre più compiti, sebbene in via indiretta, alle società di classificazione, precedentemente criticate da coloro che utilizzavano i certificati di classe. In questo senso, devono essere richiamate le considerazioni di quanti analizzando i compiti delle società di classificazione, privatistici e pubblicistici, ne desumono la poco chiara distinzione⁶¹⁰. Ed in effetti anche i modelli contrattuali proposti dalle principali società prevedono la possibilità con un'unica

⁶⁰⁸ ISPS code, adottato tramite conferenza dei Governi parte della SOLAS il 12 dicembre 2002 come emendato dalla ris. MSC.196(80) del 20 maggio 2005, in vigore tramite il Chapter XI-2, *Special measures to enhance maritime security*.

⁶⁰⁹ Cfr. SMITH J.J., *On a flood tide: Classification societies and Canada's marine industry in 2020*, cit., e anche MANSELL J., *Flag State responsibility*, cit., pag. 134. Si rileva anche che le risoluzioni modificative dell'ISM Code, e delle Guidelines on the implementation, di cui alla ultima versione con la ris. A.1022(26) del 2 dicembre 2009, sono state dall'IMO e dal Maritime Safety Committee, e coordinate dall'IACS. Cfr. SMITH J.J., *op. cit.*, ed anche pubblicazione IACS, *Procedural Requirements for ISM Code Certification*, Gennaio 2010.

⁶¹⁰ Cfr. HAPPÉ, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit., pag. 59, LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, cit., pag. 254, FEEHAN C., *Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H*, cit., pag. 189, HONKA H., *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, cit., pag. 4, DANIEL D., *Potential Liability of Marine Classification societies to Non-Contracting Parties*, cit., pag. 195, BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, cit., pag. 370.

sottoscrizione di commissionare le ispezioni e la successiva emissione sia di certificati di classe, che di certificati statuari⁶¹¹. La commistione risiederebbe, pertanto, nel controllo, che sarebbe unico su elementi ed equipaggiamenti della nave afferenti sia alle *rules* della società sia ai requisiti imposti dalle convenzioni internazionali applicabili, e però l'attività ispettiva sarebbe volta alla produzione di atti certificativi diversi. Giova ricordare che dal punto di vista nozionistico (con risvolti operativi) esistono differenti definizioni circa le caratteristiche della nave: la *navigabilità*, difatti, è un concetto distinto rispetto all'*attitudine alla navigazione*; dovendosi intendere quest'ultima, quell'insieme di caratteristiche tecniche che rendono la nave astrattamente idonea a galleggiare e spostarsi sull'acqua⁶¹². Mentre la *navigabilità* si sostanzia, invece, nella capacità della nave di navigare in condizioni di sicurezza,

⁶¹¹ Vedi ad esempio formulario Class NK, *Application for Classification and Statutory Services for An Existing Ship Form 3A* (ultima edizione Maggio 2013); Rina – *Rules for the Classification of Ships*, nella sezione *Definitions*; si può dedurre la medesima considerazione dall'art. A.5 delle DNV-GL - *Rules for Classification and Construction: The respective latest version of the General Terms and Conditions as well as the pertinent GL Rules shall apply to all services rendered by GL, including those rendered within the scope of their statutory functions, even if no separate agreement has from case to case been reached*; ma anche all'art. A.4.4 Sezione 3 *"If for some reason a vessel's class has expired or has been withdrawn by GL, all statutory Certificates issued by GL will automatically become void"*.

⁶¹² Si rinvia a RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, parte prima, tomo secondo*, Milano, 1987, pag. 927 e seg., dove l'A. afferma che *l'attitudine non va infatti confusa con la cd. «navigabilità» della nave*; GAETA D., *Nave*, in *Enciclop. del diritto*, XXVII, Milano, 1977, pag. 601.

riguardo allo specifico viaggio che deve essere intrapreso⁶¹³. Se tale distinzione è vera, può dunque affermarsi che le attività ispettive delle società di classificazione diano quasi per scontata l'attitudine alla navigazione della nave: i controlli sarebbero volti non tanto all'accertamento delle condizioni che permettono l'attribuzione di detta attitudine, quanto piuttosto all'accertamento delle condizioni tecniche (requisiti di classe dettati dalle Rules dei singoli registri) e delle condizioni di sicurezza (requisiti posti dalle convenzioni internazionali) per lo *specifico* impiego della nave⁶¹⁴.

1.2.1 Nuovamente le agenzie di rating: il processo regolamentare inverso.

In questo frangente appare necessario un breve accenno alla normativa europea (ma anche statunitense) vigente in tema di *agenzie di rating*, sia perché i profili di responsabilità sono simili, sia per le affini critiche

⁶¹³ Il requisito della navigabilità è difatti ultroneo rispetto a quelli richiesti per l'iscrizione della nave nei registri italiani delle Capitanerie di porto, cfr. RIGHETTI G., *op. cit.*, pag. 990, si richiama altresì il commento di BALLINI F., CIRCO M., *Sulla perdita della qualifica giuridica di nave*, in *Diritto Marittimo*, 2007, pag. 1141, alla sentenza Cass. 5 aprile 2005 n. 7020, la cui massima è significativa: *La destinazione della nave al trasporto per acqua non deve essere confusa con la navigabilità e con la sua sussistenza in un dato momento e tale destinazione non viene meno ove la nave sia temporaneamente innavigabile* (primo periodo).

⁶¹⁴ Va ricordata la possibilità di condizionare la Classe a determinate navigazioni, cfr. *supra* paragrafo 2.1 cap. I, testo corrispondente a nota 77, ma anche il fatto che la SOLAS tramite il Ch. II-1 definisce i livelli *minimi* di costruzione, di struttura e di stabilità.

mosse circa il conflitto di interessi nel contratto di *rating*⁶¹⁵, sia perché le valutazioni di dette agenzie, soggetti di diritto privato operanti in un contesto concorrenziale come le società di classificazione, sono spesso oggetto di richiamo in atti regolamentari⁶¹⁶, assurgendo in questo modo a valore (*para*)normativo. Non a caso il settore si è dotato di uno strumento di soft-law che regola in modo uniforme l'emissione dei giudizi⁶¹⁷. Lo strumento prende il nome di Codice IOSCO, dall'organismo internazionale che lo ha redatto. Il codice sembra avere la stessa portata delle *Unified Interpretations, Unified Requirements, Recommendations and Procedural Requirements* redatte dall'IACS per le società di classificazione.

⁶¹⁵ Circa il conflitto di interessi si rimanda a quanto già esposto supra paragrafo 6.1.1, a testo corrispondente alle note 476.

⁶¹⁶ Ci si riferisce alle cd *rating-based regulation*, ovvero l'incorporazione dei rating in ambito regolamentare. L'esempio più eclatante sono i requisiti di Basilea III, accordo col quale il *Basel Committee on Banking Supervision* ha tentato di eliminare quelle frizioni alla regolamentazione sui requisiti capitali delle banche. Tuttavia il meccanismo di *Advanced Internal Rating Based*, aspramente criticato quale fattore di crisi del 2007/8, il quale prevede un rinvio diretto ai giudizi delle CRA, non è stato eliminato, ma solamente mitigato; in questo senso critico RUDIN J., *Basel III: the banking band-aid?*, in *Brooklyn Journal of Corporate, Financial, & Commercial Law*, 6, 2012, pag. 622 e in particolare 632 (metodi di calcolo del Risk-weighted asset).

⁶¹⁷ Code of conduct fundamentals for credit rating agencies, redatto nel 2004 dall'International Organization of Securities Commission; in argomento ROUSSEAU S., *Enhancing the Accountability of Credit Rating Agencies: the Case for a Disclosure-Based Approach*, cit., pag. 647 e ss.

In ambito finanziario, soprattutto successivamente alla crisi degli anni 2007-2008, è stata criticata, sia da parte di operatori privati sia da parte di istituzioni pubbliche, l'eccessiva dipendenza nel mercato, dei giudizi delle agenzie⁶¹⁸. A causa d'eccessivo affidamento verso attività preminentemente privatistiche⁶¹⁹ (e non prive di contraddizioni), il Reg. 1060/2009 è stato modificato nel 2013⁶²⁰, sulla scorta di quanto avvenuto negli Stati Uniti tramite il Dodd-Frank Act⁶²¹. L'intervento è volto ad eliminare tutti i riferimenti o rinvii da parte delle istituzioni europee o agenzie europee, ma anche del diritto dell'Unione, alle valutazioni delle agenzie, affinché le autorità non si affidino esclusivamente o meccanicamente ai rating. Sembra, quindi, che il legislatore europeo, e

⁶¹⁸ Di fondamentale importanza il documento *Principles for reducing reliance on CRA ratings*, del 27 ottobre 2010, reperibile sul sito <http://www.financialstabilityboard.org>. Secondo il cui preambolo "*The principles aim to catalyse a significant change in existing practices, to end mechanistic reliance by market participants and establish stronger internal credit risk assessment practices instead*", nello stesso senso la lettera indirizzata al vertice del G-20, Progress on Financial Regulatory Reforms, del 9 Novembre 2010.

⁶¹⁹ Sul punto si rinvia a SZEGO B. – GOBBO G., *Rating, mercato e regolatori. «Reliance» e «over-reliance» sulle agenzie di rating*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2012, 2, pag. 335 e ss.

⁶²⁰ Regolamento CE 462/2013 che oltre a inserire apposite disposizioni per evitare il meccanismo di rinvio incondizionato ai rating, ha disciplinato, in parte anche la loro responsabilità; cfr. supra paragrafo 6.1.1.

⁶²¹ Il Dodd-Frank Act, cfr. nota 488. L'intervento americano si distingue per aver previsto la progressiva eliminazione di tutti i riferimenti ai rating nelle regolamentazioni delle autorità di vigilanza, e per aver commissionato uno alla SEC lo studio di ulteriori situazioni di conflitto di interesse; vedi GRANATA E., *Rating e conflitti di interesse: cit.*, pag. 382.

quello americano, abbiano preso in considerazione le critiche che gli stessi operatori del mercato finanziario avevano sollevato rispetto all'over-reliance sui rating. La tendenza al superamento del *rating* come strumento di regolazione sarebbe da tenere in debita considerazione negli sviluppi della legislazione internazionale in tema di sicurezza marittima, a fronte del rapporto tra pubblico e privato che caratterizza, sebbene con connotati differenti, entrambi i settori.

2. Un ulteriore limite alle responsabilità delle società di classificazione: l'immunità giurisdizionale.

Nell'ambito delle funzioni operate quale RO le società di classificazione godono di un ulteriore chance di *irreponsabilità*. Il recente caso relativo al naufragio della nave *Al Salam Boccaccio 98* è significativo al riguardo: il tribunale di Genova adito per giudicare circa la responsabilità del Rina come ente di classifica e RO dello Stato panamense, stato di registrazione della nave, ha negato la propria giurisdizione a causa dell'immunità funzionale del Registro italiano.

L'eccezione di immunità era stata già sollevata dall'ABS nel caso *Sundancer*, dove però i giudici americani oltre a riconoscerla in virtù del rapporto di delegazione con lo Stato bahamense, hanno ritenuto la

società americana irresponsabile nel merito⁶²² Ed ancora la medesima eccezione era stata sollevata anche dallo stesso Registro italiano nel caso Erika, nel quale, però, la Corte d'appello di Parigi, e successivamente la Cassazione, hanno considerato la difesa nel merito dell'azione come comportamento valido al fine di escludere che la convenuta volesse giovare dell'eccezione pregiudiziale.

Nell'analisi che qui compete, sembra opportuna una breve disamina sul concetto di immunità, in particolare funzionale, prima di giungere ad esaminare le statuizioni del giudice genovese nel caso Redwood.

2.1 Immunità statale e funzionale: dicotomia e i limiti applicativi.

Il tema dell'immunità trae origine dalla norma consuetudinaria per la quale lo Stato straniero non può citare in giudizio nel proprio ordinamento uno Stato terzo, sulla base del brocardo *par in parem non habet iudicium*, per cui i soggetti che compongono la comunità internazionale non possono esercitare la propria giurisdizione sugli altri. In questo limite va riconosciuta l'immunità statale che un tempo veniva considerata assoluta, mentre ora la teoria dell'immunità statale

⁶²² Cfr. *supra* paragrafo 3, cap. II.

ristretta sembra un principio assodato⁶²³, pur nei limiti di definitività in cui si è sviluppata, ad opera, cioè, delle corti. La Convenzione delle Nazioni Unite del 2004 sulle immunità giurisdizionali degli Stati e sui loro beni⁶²⁴, grazie al combinato disposto degli artt. 2 e 5, sembra andare nella stessa direzione, posto che la fruizione dell'immunità (art. 5⁶²⁵) è concessa solo allo Stato, nella cui definizione (art. 2), per quanto ampia, viene in rilievo il concetto di *autorità*⁶²⁶.

Difatti, la teoria dell'immunità relativa (come sinonimo di ristretta) presuppone la distinzione tra atti *jure imperii*, per i quali vale

⁶²³ Cfr. FOX H., *The law of State immunity*, Oxford, 2008, pag. 201 e ss. L'autore ripercorre la formazione storica del concetto di immunità ristretta sia nei paesi di common law, che nei paesi di civil law, riconoscendo in entrambi i casi cinque fattori che hanno favorito tale dottrina: l'incremento della responsabilità dello Stato nella propria giurisdizione, l'incremento delle attività commerciali dello Stato; il declino della logica della sovranità degli stati; aumento delle rinuncie; l'inequità nei confronti delle parti private nel perdurare della dottrina assolutista; *ivi*, pag. 224.

⁶²⁴ *United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property*, adottata a New York il 2 December 2004. Attualmente non in vigore; gli stati che hanno ratificato la convenzione sono solo sedici, appena sopra la metà del numero di ratifiche necessarie per l'entrata in vigore, ex art. 30, c.1 a norma del quale sono necessari trentuno strumenti di ratifica.

⁶²⁵ Testualmente: *A State enjoys immunity, in respect of itself and its property, from the jurisdiction of the courts of another State subject to the provisions of the present Convention.*

⁶²⁶ Cfr. i punti ii): *constituent units of a federal State or political subdivisions of the State, which are entitled to perform acts in the exercise of sovereign authority, and are acting in that capacity; iii) agencies or instrumentalities of the State or other entities, to the extent that they are entitled to perform and are actually performing acts in the exercise of sovereign authority of the State; iv) representatives of the State acting in that capacity. Enfasi aggiunta.*

l'eccezione di immunità, rispetto agli atti *jure gestionis*, esclusi dal beneficio. L'applicazione della distinzione ai singoli casi concreti non è sempre agevole, posto che le norme di diritto internazionale non forniscono elementi discretivi univoci. Pertanto, la qualificazione della condotta dedotta in giudizio ed il riconoscimento dell'operatività delle regole sull'immunità spetta al giudice interno⁶²⁷.

Si constata, d'altra parte, che alcuni ordinamenti hanno definito legislativamente le categorie di atti e condotte, da considerarsi *jure gestionis*, in presenza delle quali al giudice interno è precluso il riconoscimento dell'eccezione di immunità da parte dello Stato convenuto. È il caso ad esempio degli Stati Uniti tramite il *Foreign Sovereign Immunity Act*⁶²⁸.

La norma consuetudinaria che stabilisce l'immunità, si riteneva, potesse trovare il proprio limite operativo a fronte di gravi violazioni di norme

⁶²⁷ Così si esprime CONFORTI B., *Diritto internazionale*, Napoli, 2014, pag. 271.

⁶²⁸ FSIA statunitense del 1976, che modifica il titolo 28 del U.S.C. (Ch.97) §§ 1602-1611, a norma del § 1603: *Subject to existing international agreements to which the United States is a party at the time of enactment of this Act a foreign state shall be immune from the jurisdiction of the courts of the United States and of the States except as provided in sections 1605 to 1607 of this chapter.* Il § 1605 in particolare prevede una lunga serie di ipotesi e casi. Ma vedi anche State Immunity Act 1978 (UK), Foreign States Immunities Act 1985 (Australia), State Immunity Act (Canada), State Immunities Act 1979 (Singapore), Foreign States Immunities Act 1981 (Sud Africa) ed altri paesi di common law.

internazionali appartenenti allo *jus cogens*⁶²⁹. La questione tuttavia non è pacifica stante la sentenza della Corte Internazionale di Giustizia sul caso Ferrini⁶³⁰, il cui esito è opposto rispetto alle statuizioni della Corte di Cassazione italiana⁶³¹. E d'altro canto sembra che non ci sia univocità interpretativa alla luce anche dei casi *Bouzani*⁶³² e *Al-Adsani*⁶³³, nonché

⁶²⁹ Vedi FOX H., *The law of State immunity, cit.*, pag. 139.

⁶³⁰ Corte Internazionale di giustizia, 3 febbraio 2012, *Germania c. Italia*, edita in *Rivista di Diritto Internazionale*, 2012, pag. 475. Commentata tra i tanti da CIAMPI A., *The International Court of Justice Between 'Reason of State' and Demands for Justice by Victims of Serious International*, *ivi*, pag. 374 e CATALDI G., *L'esecuzione nell'ordinamento italiano della sentenza della Corte internazionale di giustizia nel caso Germania c. Italia: quale equilibrio tra obblighi internazionali e tutela dei diritti fondamentali?*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2013, 1, pag. 137.

⁶³¹ Cassazione S.U., 11 marzo 2004, n. 5044, *Ferrini c. Repubblica federale di Germania*, in *Rivista di diritto internazionale*, 2004, pag. 540, col commento di GIANNELLI A., *Crimini internazionali ed immunità degli Stati dalla giurisdizione nella sentenza Ferrini*, *ivi*, pag. 643, e DE SENA P. – VITTOR F., *State Immunity and Human Rights: The Italian Supreme Court Decision on the Ferrini Case*, in *European Journal of International law*, 16, 2005, pag. 89.

⁶³² *Bouzari v. Islamic Republic of Iran* [2004] OJ No. 2800 (QL). La Corte dell'Ontario in questo caso negò l'esistenza di una norma consuetudinaria internazionale che limitasse l'immunità statale nei casi di tortura "governativa". Per un commento vedi, NOVOGRODSKY N., *Immunity for Torture: Lessons from Bouzari v. Iran*, in *European Journal of International law*, 18, 2008, pag. 939.

⁶³³ *Al-Adsani v Government of Kuwait (No 2)* (1996) 107 ILR 536. La sentenza della corte di appello londinese venne poi impugnata di fronte alla ECHR (*Al-Adsani v. United Kingdom*, 21 novembre 2001), la quale negò che l'affermazione dell'immunità statale in presenza di atti di tortura potesse considerarsi come diniego dell'accesso alla giustizia ex art. 6 CEDU, a fronte anche delle sanzioni irrogate *in personam* contro i torturatori.

del più recente caso *Jones*⁶³⁴. Non essendo questa la sede migliore per approfondire la questione sui limiti dell'immunità statale, i quali meriterebbero una trattazione a parte, ci si limita a rilevare l'ulteriore "postfazione", recentissima, del caso Ferrini, data dalla sentenza della Corte Costituzionale italiana che ha dichiarato l'illegittimità dell'art 94 della Carta delle nazioni unite e dell'art. 3 della legge di adesione alla Convenzione di New York del 2004⁶³⁵, disattendendo quindi le statuizioni della CIG⁶³⁶. Appare, pertanto, che allo stato dell'arte non ci sia quell'univocità necessaria per considerare norma internazionale l'eccezione all'immunità statale in occasione di violazione di diritti umani.

A fianco all'immunità statale si pone l'immunità funzionale: la dottrina e la giurisprudenza sono concordi nell'ammettere che il diritto

⁶³⁴ La prima sentenza fu emessa dai supremi giudici inglesi, *Jones vs. Saudi Arabia* [2006] UKHL 26; in seguito anche la Corte Europea dei diritti dell'uomo si espresse nello stesso senso (*Jones v. United Kingdom*, 14 gennaio 2014, reperibile sul sito della ECHR), confermando il giudizio della House of Lords, che aveva riconosciuto l'immunità nonostante la condotta dei convenuti rientrasse nella definizione dell'art. 1 della Conv. ONU del 1984, confermando altresì la tendenza a lasciare impregiudicata l'operatività della regola consuetudinaria dell'immunità dello Stato rispetto ai giudici civili stranieri. Si rilevano le note critiche di PISILLO MAZZESCHI R., *Le immunità degli Stati e degli organi statali precludono l'accesso alla giustizia anche alle vittime di torture: il caso Jones dinanzi alla Corte europea dei diritti umani*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2014, 1, pag. 215.

⁶³⁵ Legge 14 gennaio 2013 n. 5, in G.U. 29 gennaio 2013, n. 24.

⁶³⁶ Corte Costituzionale 22 ottobre 2014, n. 238, reperibile sul sito www.giurcost.it.

internazionale prevede con riferimento a determinate categorie di organi statali l'immunità dalla giurisdizione penale e civile degli Stati stranieri per gli atti compiuti nell'esercizio delle proprie funzioni (capi di Stato, capi di Governo e Ministri degli Esteri)⁶³⁷. È altresì da rilevare quanto dubbia sia nella prassi e finanche in dottrina la qualificazione di individuo-organo, il quale possa giovare dell'immunità funzionale⁶³⁸. Si ritiene, in ogni caso, che la norma consuetudinaria, ma anche scritta in alcuni casi⁶³⁹, risponda all'esigenza di evitare che le regole dell'immunità dello Stato vengano in qualche modo aggirate grazie alla citazione in giudizio del soggetto concretamente agente⁶⁴⁰ o che tale soggetto possa essere chiamato a rispondere degli ordini impartiti dal proprio Stato. L'origine circa l'esistenza di tale norma a livello internazionale è stata dibattuta in dottrina senza che una teoria possa

⁶³⁷ In questo senso CONFORTI B., *In tema di immunità funzionale degli organi statali stranieri*, in *Rivista di Diritto Internazionale*, 2010, I, pag. 5, e nello stesso senso FOX H., *The law of State immunity*, cit., pag. 666, il quale sembrerebbe ricomprendere anche i non meglio precisati *senior members of central governments*.

⁶³⁸ Vedi AMOROSO D., *Sull'(in)esistenza di un regime generale in materia di immunità funzionale degli organi stranieri*, in *Giurisprudenza italiana*, 2013, 8-9, pag. 1894, nota a Cass. pen. Sez. V, 19 settembre 2012, n. 46340 (caso *Abu Omar*) che riporta numerosi casi nei quali l'esistenza dell'immunità funzionale è stata negata dai giudici.

⁶³⁹ Vedi *Vienna Convention on Consular Relations* adottata il 24 aprile 1963, entrata in vigore il 19 marzo 1967, ed anche *Vienna Convention on Diplomatic Relations* adottata il 18 aprile 1961, entrata in vigore il 24 aprile 1964.

⁶⁴⁰ Vedi DOMINELLI S. – QUEIROLO I., *Statutory certificates e immunità funzionale del registro italiano navale*, cit., pag. 162.

considerarsi prevalente rispetto ad un'altra. In questo frangente appare opportuno richiamare i due orientamenti principali.

Secondo una prima teoria, l'immunità funzionale può essere considerata come corollario della norma sull'immunità degli Stati stranieri dalla giurisdizione⁶⁴¹. Questo orientamento muove dalla constatazione che lo Stato, in quanto persona giuridica, opera necessariamente per il tramite dei suoi organi, facendone discendere la conseguenza che l'esercizio della giurisdizione su un organo per gli atti compiuti nell'espletamento delle proprie funzioni equivarrebbe all'esercizio della giurisdizione sullo Stato stesso. In questa prospettiva, dunque, l'immunità funzionale degli organi stranieri sarebbe assicurata dalla stessa norma che sancisce l'immunità degli Stati.

L'altro orientamento ritiene che l'immunità funzionale deriverebbe dal principio del rispetto dell'organizzazione degli Stati stranieri⁶⁴². Tale

⁶⁴¹ Si rinvia, quale elaboratore della tesi, a KELSEN H., *Principles of international law*, Londra, 1952, pag. 235; tesi sostenuta da FOX H., *The law of State immunity*, cit., pag. 455; nella dottrina nazionale *ex plurimis*, CASSESE A., *Diritto internazionale*, Bologna, 2006, pag. 112.

⁶⁴² Si rinvia, in primis, a MORELLI G., *Diritto processuale civile internazionale*, Padova, 1954, pag. 200 e ss. Tesi sostenuta da RONZITTI N., *L'immunità funzionale degli organi stranieri dalla giurisdizione penale: il caso Calipari*, in *Rivista di diritto internazionale*, 2008, pag. 1036, il quale, relativamente alla questione dell'immunità del militare Lozano che sparando in un posto di blocco nei pressi dell'aeroporto di Bagdad, uccise l'agente itaiano Calipari, afferma che *il difetto di giurisdizione del giudice italiano deriva dalla norma consuetudinaria posta a tutela dell'indipendenza degli Stati esteri. Si tratta, più*

principio, infatti, imporrebbe ad ogni Stato di *considerare l'attività compiuta dall'organo straniero in questa qualità come attività propria dello Stato al quale l'organo appartiene e non già dell'individuo che l'ha posta materialmente in essere*⁶⁴³, facendone conseguire l'assoluta irresponsabilità dell'organo, il quale non potrebbe in alcun modo essere chiamato a rispondere delle proprie condotte dinanzi a giudici diversi da quelli dello Stato d'origine.

Al di là dell'esatta definizione dell'origine del principio⁶⁴⁴, pare che l'attenzione debba essere focalizzata sul rapporto tra l'organo e lo Stato per il quale agisce, cercando di identificare il nesso tra la condotta

precisamente, di una norma posta a tutela dell'organizzazione statale; ma si rileva altresì che nel criticare la teoria opposta, l'A., giunge infine (pag. 1039) sostenere che entrambe le norme, tuttavia, derivano dallo stesso principio stabilito dal diritto internazionale a tutela dell'indisturbato esercizio delle attività sovrane degli Stati.

⁶⁴³ Espressamente MORELLI G., *op. cit.*, pag. 201; il quale è da ricordare a pag. 202 afferma che *la principale categoria di organi stranieri rispetto ai quali si pone il problema della immunità giurisdizionale, intesa in senso proprio, è costituita dagli agenti diplomatici*, talchè diventa evidente che la teoria elaborata a suo tempo dall'A. abbia il limite di essere riferita a quell'unica categoria (sebbene principalmente). Detto limite è altresì confermato dall'analisi delle eccezioni al principio, di cui a pag. 210, relative ancora ai soli casi del personale diplomatico.

⁶⁴⁴ Cfr. CARBONE S.M., LUZZATTO R., SANTA MARIA A., *Istituzioni di diritto internazionale, cit.*, pag. 258, dove si legge al termine della ricostruzione delle varie teorie a supporto della immunità funzionale, *le distinzioni nell'identificare il fondamento della regola sull'immunità funzionale altro non sarebbero se non la spia dell'impossibilità di ricostruire, in meirto, una disciplina uniforme.*

concreta e l'attività dello Stato⁶⁴⁵, per cui la distinzione verterebbe essenzialmente sull'ambito di operatività dell'immunità funzionale dal punto di vista oggettivo, esulando così dal principio dell'immunità gli atti di natura privata e annoverando invece tutti gli atti che rientrano nelle funzioni dallo Stato demandate all'organo .

2.2 *Recognized organization* e immunità funzionale (o statale).

La sentenza *Al Salam Boccaccio 98*, nell'ammettere l'eccezione di immunità della convenuta RINA in qualità di RO dello Stato panamense, sembra essere condivisibile nel suo complesso, pur in presenza di alcuni rilievi critici.

I fatti in causa risalgono al 2 febbraio del 2006 giorno in cui divampò un incendio a bordo della *Al Salam Boccaccio 98* durante la navigazione tra l'Arabia Saudita e l'Egitto; l'incendio causò il naufragio con la perdita di numerose vite umane tra equipaggio e passeggeri. La nave di proprietà di una società panamense era stata venduta nel 1999 dall'italiana Tirrenia, e il RINA ha continuato a classificare e certificare la nave quale RO della bandiera panamense (che sino al 1999 batteva bandiera italiana).

⁶⁴⁵ Così DE SENA P., *Diritto internazionale e immunità funzionale degli organi statali*, Milano, 1996, pag. 39.

Alcuni passeggeri agirono contro il Registro italiano per il risarcimento dei danni. Il RINA eccepiva preliminarmente l'immunità dalla giurisdizione italiana ed in subordine argomentava le difese nel merito. Tralasciando le questioni processuali⁶⁴⁶, il fulcro della questione risiede nel qualificare l'attività del RINA quale delegato dello Stato di bandiera, ovvero se tramite essa si realizzi un potere pubblico e quand'anche fosse così qualificato, se l'estrinsecazione di tale potere pubblico non rientri in realtà in atti *iure gestionis*.

L'approccio del Tribunale di Genova che si è pronunciato nel 2012 è stato criticato con particolare riferimento all'affermazione giudiziale circa arbitrarietà della *distinzione, ai fini che qui interessano, tra attività di classificazione e attività di certificazione*. Il Tribunale era giunto a tale conclusione sul presupposto che *l'emissione dei certificati di classe è condizione necessaria perché una nave possa navigare*⁶⁴⁷. Ricordando le considerazioni di cui *supra*, per cui l'attività di controllo delle società di

⁶⁴⁶ Si rinvia al commento di DOMINELLI S., *Immunità statale e questioni processuali: quando l'esercizio del diritto di difesa equivale ad una tacita accettazione della giurisdizione italiana*, in *Diritto Marittimo*, 2013, pag. 147. L'autore sottolinea che la rinuncia all'immunità, che gli attori sostenevano, debba essere non equivoce e certa, eventualmente accompagnata da una esplicita rinuncia all'immunità dalla giurisdizione esecutiva, e non può venire dall'agente che gode dell'immunità funzionale. Vedi anche FOX H., *The law of State immunity, cit.*, pag. 491 che precisa che *ex art. 2, c. 7 UK SIA*, in Gran Bretagna sia prevista la forma scritta. Cfr. nello stesso senso art. 8 UNCSI.

⁶⁴⁷ Critici DOMINELLI S. – QUEIROLO I., *Statutory certificates e immunità funzionale del registro italiano navale, cit.*, pag. 168.

classificazione, in qualità di RO, possa effettivamente generare una certa commistione tra le funzioni private e le funzioni pubbliche, lascia in qualche modo perplessi la stigmatizzazione del Tribunale, soprattutto perché solo in presenza di una funzione pubblica potrebbe desumersi la legittimità dell'eccezione di immunità. Dall'analisi della sentenza si evince con agilità che il tribunale ha omesso l'esame di quali fossero i fatti dannosi che gli attori asserivano, se, cioè, alla base delle domande attoree fossero elementi ispezionati in esecuzione di un contratto di classificazione o, come dovrebbe essere, si trattava di elementi *certificati* in esecuzione degli obblighi contratti dallo Stato panamense in virtù della ratifica delle convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione (SOLAS). La dottrina che ha commentato il caso evidenzia, poi, che, riconosciuta l'attività mista pubblico-privata, in presenza di difficoltà nel determinare se il fatto dannoso rientri nel primo o nel secondo ambito, la giurisprudenza *tende a salvaguardare l'immunità dando prevalenza [...] alle attività pubblicistiche*⁶⁴⁸.

Nonostante sia stato criticato il processo argomentativo per i rilievi appena evidenziati, l'esito della sentenza è condivisibile nella misura in cui l'emissione degli *statutory certificates* realizza l'esercizio del potere

⁶⁴⁸ Così DOMINELLI S. – QUEIROLO I., *op. cit.*, pag. 169.

dello Stato di controllo della propria flotta⁶⁴⁹, anche qualora sia delegato. In questo senso, le argomentazioni più convincenti, di cui al punto 8 della sentenza, fondano la legittimità della qualificazione pubblica dei certificati, anche se delegati, sulle precise disposizioni dettate dalla convenzione SOLAS, che viene in rilievo nel caso in quanto le norme di sicurezza sono volte alla protezione della vita in mare (a bordo e non). Grazie al combinato disposto delle Regulation 6, 12, 17 Chapter I della SOLAS⁶⁵⁰, si evince senza difficoltà che la delega disposta alle RO sia senza eccezioni, ma soprattutto che la *Administration assumes full responsibility for the certificates*, e che quindi siano irrilevanti i principi che governano il rapporto tra Stato delegante e RO agente. È la normativa di riferimento a dissipare ogni dubbio che possa sorgere, in primo luogo, circa la riferibilità dell'attività di un soggetto privato all'attività dello Stato, ed, in secondo luogo, circa la funzione pubblica svolta dai certificati. La disposizione di alla Reg. I/17 per cui *[the certificates] shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as certificates issued by them* lascia pochi, se non completamente assenti, spazi di interpretazione, tali per

⁶⁴⁹ Di nuovo DOMINELLI S. – QUEIROLO I., *op. cit.*, pag. 168.

⁶⁵⁰ Ai sensi del Reg. 6, lett d: *In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation*; mentre la Reg. 17 dispone la reciproca accettazione dei certificati.

cui i certificati sono da considerare atti attraverso i quali si realizza la sovranità dello Stato nell'ordinamento internazionale.

Nella stessa direzione può essere considerato, quale ulteriore argomento, il modello di autorizzazione, ma sarebbe più corretto denominarlo *delegazione* in quanto si attua un trasferimento dei poteri certificativi, elaborato dai comitati tecnici dell'IMO, tramite circolare: il *Model Agreement*⁶⁵¹ al suo art. 6.5.2 esplicitamente prevede che nell'esecuzione degli *statutory certificates* [...] *RO are entitled to all the protection of law and the same defences and/or counterclaims as would be available to the Administration* [...] (enfasi aggiunta). La clausola sembrerebbe seguita da un folto numero di Stati europei a vocazione marittima, i cui ministeri in alcuni casi concederebbero nella definizione delle clausole dell'atto di autorizzazione specificamente l'immunità⁶⁵². La circostanza è confermata dall'analisi degli *agreement*, tra gli altri, tra l'autorità marittima danese e le RO che all'art. 5.3 ricalca

⁶⁵¹ Cfr. *supra* nota 123.

⁶⁵² Si vedano HAPPÉ, SICCARDI, GRELET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, cit., pag. 56, dove viene citato uno studio commissionato dalla DG Tren all'Università di Southampton sull'implementazione della direttiva 94/57/CE all'epoca vigente da parte degli Stati membri.

pedissequamente la disposizione del Model Agreement⁶⁵³, e tra la Swedish Transport Agency e le singole società di classificazione⁶⁵⁴.

In Italia, invece, si segnala che né nei primi accordi, né negli ultimi atti di autorizzazione e affidamento siglati dal Ministero sono presenti simili clausole⁶⁵⁵.

Aderendo, pertanto, alla ricostruzione ermeneutica ora presentata, l'estrinsecazione tramite il certificato di un pubblico potere appare un assunto corretto, tale per cui l'immunità dovrebbe essere garantita, se non quale eccezione direttamente statale, quanto meno funzionale,

⁶⁵³ Cfr. *Danish RO Agreement*, del 20 dicembre 2013, con il quale l'autorità danese ha inteso regolare, tramite un unico atto e quindi alle medesime condizioni, l'autorizzazione a condurre gli statutory surveys verso otto società di classificazione, cfr. <http://www.dma.dk/Ships/RecognizedOrganisations/Sider/TheDanishClassAgreement.aspx>. Si rileva altresì, che secondo quanto previsto dall'art. 5.2 della direttiva 2009/15/CE, l'autorità danese ha inteso accordare alle RO una limitazione di responsabilità: la stessa risulta superiore ai minimi disposti dalla stessa direttiva, tali per cui nei casi di negligenza in caso di morte di persone il limite è posto a 5 milioni di € (contro un minimo di 4), mentre nel caso di danni patrimoniali, l'ammontare è limitato a 2.500.000 € (contro il minimo di 2).

⁶⁵⁴ L'autorità svedese ha adottato un atto autorizzativo per ciascuna società, le cui clausole sono identiche: all'art. 8.9 viene concessa alle RO la titolarità di tutte le difese di cui gode la *Swedish Transport Agency*.

⁶⁵⁵ Cfr. gli atti di autorizzazione di cui alla nota 124, con il Rina, Bureau Veritas, GNV-GL, del giugno 2012. Gli accordi sono privi di disposizioni dettagliate circa le possibili difese processuali disponibili dalle RO autorizzate, stante l'unica clausola di rilievo, di cui all'art. 10, nel quale non si prevedono limiti risarcitori. Cfr. supra testo corrispondente a note 137.

stante il fatto che l'emissione avviene tramite un organo, che sia esso dell'amministrazione, o che sia una RO.

L'approccio interpretativo viene corroborato dalle pochissime fattispecie simili, se è vero che l'estrapolazione delle norme consuetudinarie avviene attraverso l'analisi della prassi degli Stati, per quanto scarna⁶⁵⁶.

Nel caso *Sundancer*⁶⁵⁷ i giudici americani non hanno sollevato dubbi circa l'esperibilità, almeno potenziale, da parte della conventua ABS all'eccezione di immunità prevista dall'accordo di delega con lo Stato delle isole Bahamas⁶⁵⁸. Si legge difatti nella sentenza di primo grado che *the immunity is provided to any person (regardless of any personal*

⁶⁵⁶ Vedi GIULIANO M., TREVES T., SCOVAZZI T., *Diritto internazionale, Parte generale*, Milano, 1991, dove a pagina 207 secondo cui, *una regola consuetudinaria potrà pertanto dirsi universalmente riconosciuta, soltanto se esse risulti seguita non soltanto da un adeguato numero di Stati*. Sulla pratica degli Stati quale fonte primaria della consuetudine vedi anche AMOROSO D., *Sull'(in)esistenza di un regime generale in materia di immunità funzionale degli organi stranieri, cit.*, pag. 1899

⁶⁵⁷ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), vedi supra, cap. 2, paragrafo 3.

⁶⁵⁸ Secondo il § 279 dell'allora vigente Bahamian Merchant Shipping Act *"Every officer appointed under this Act, and every person appointed or authorized under this Act for any purpose of this Act, shall have immunity from suit in respect of anything done by him in good faith or admitted to be done in good faith in the exercise or performance, or in the purported exercise or performance, of any power, authority or duty conferred or imposed on him under this Act."*

*characteristic or status) whom a nominated classification society authorizes to do one of the specific acts for which the statute provides immunity*⁶⁵⁹.

La sentenza della Corte di Appello di Parigi nel caso Erika, richiamata giustamente dalle parti nel caso Al Salam Boccaccio 98 deciso dal Tribunale di Genova nel 2012, ha ritenuto che l'eccezione di immunità non fosse stata inequivoca e certa, ed anche che dalla resistenza in giudizio, nel merito, potesse desumersi l'intenzione del registro convenuto (RINA) di non voler sollevare l'eccezione. Le asserzioni della Corte d'appello di Parigi nel 2010⁶⁶⁰ sono state confermate dalla Cassazione francese nel 2012⁶⁶¹, secondo cui *le fait, pour la société Rina, qui affirme être bénéficiaire d'une immunité de juridiction, d'avoir pris une part active à l'instruction n'est pas compatible avec une éventuelle intention de se prévaloir de cette immunité et caractérise donc sans équivoque la renonciation de cette société à s'en prévaloir*. Ma dal punto di vista sostanziale, sono interessanti le affermazioni della Corte d'appello (fatte proprie anche dal Tribunale di Genova) per la quale gli organismi che emettono certificati per conto dello Stato (in questo senso non solo

⁶⁵⁹ *Sundance Cruise v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), a pag. 393.

⁶⁶⁰ Inserire riferimenti

⁶⁶¹ Inserire riferimenti

francese) svolgono una funzione pubblica⁶⁶²; grazie a tale funzione, a prescindere dalla qualità dell'ente pubblico o privato che emette l'atto, in quanto è la natura dell'attività che rileva⁶⁶³, è possibile invocare l'eccezione di immunità. Per questi motivi i giudici di seconda istanza, nel caso Erika, giungono a statuire che *la SpA RINA, habilitée par l'État de Malte à délivrer les certificats statutaires des navires, est ainsi investie d'une prérogative de puissance publique et doit bénéficier de l'immunité de juridiction pour ces délivrances*⁶⁶⁴.

La scarsità dei precedenti non permette di sostenere che l'indirizzo delle corti nazionali in merito alla legittimità dell'eccezione *de qua* sia consolidato. Nonostante ciò, la direzione è univoca e, a parere dello

⁶⁶² La Cour d'appel ricorda il precedente dove convenuta era il Bureau Veritas. *Conseil d'Etat*, 23 mars 1983, n. 33803, secondo cui *l'habilitation à délivrer certains certificats de navigabilité l'investissait d'une prérogative de puissance publique*, pag. 322 della sentenza. Cfr. *supra*, paragrafo 1.1 presente capitolo.

⁶⁶³ Vedi pag. 107 della sentenza, testualmente: *c'est la nature de l'activité exercée qui implique l'immunité et non pas la qualité de celui qui l'exerce*.

⁶⁶⁴ Pagina 323 della sentenza; ma d'altronde già in precedenza, pagina 77, i giudici avevano affermato: *la SpA RINA, comme toutes les sociétés de classification, participerait à l'exécution d'un service public, celui que lui a confié l'état de Malte quant à ses obligations découlant des conventions SOLAS, MARPOL ou encore de MONTEGO BAY. Dès lors, elle doit bénéficier à ce titre de l'immunité reconnue à l'Etat dont elle exerce les prérogatives*.

scrivente, il ragionamento della Tribunale di Genova nel caso più volte citato è perfettamente coerente col dettato normativo internazionale⁶⁶⁵.

Restano da verificare, infine, gli effetti dell'eventuale entrata in vigore della Convenzione di New York sulle immunità statali.

In primo luogo è necessario abbracciare (o meno) l'interpretazione, da verificare attraverso sentenze successive, in forza della quale l'emissione dei certificati ad opera delle RO, sia espressione del potere sovrano e di conseguenza venga in rilievo l'immunità statale, piuttosto che quella funzionale.

In secondo luogo, aderendo a tale interpretazione, alcuni dubbi potrebbero porsi rispetto all'art. 12. L'art. 12 detta un limite al principio dell'immunità, chiamato anche principio territoriale.

Quanto al primo punto il tribunale di Genova, come accennato *supra*, sposa l'orientamento dell'immunità statale. L'interpretazione viene corroborata attraverso il richiamo al principio espresso dalle sezioni unite, in base al quale *l'esenzione della giurisdizione italiana opera non solo quanto parte in causa sia uno Stato estero, ma anche un ente pubblico*

⁶⁶⁵ Concordi DOMINELLI S. – QUEIROLO I., *Statutory certificates e immunità funzionale del registro italiano navale*, cit., pag. 171.

*attraverso il quale il suddetto Stato opera per perseguire in maniera indiretta i propri fini collettivi*⁶⁶⁶.

In merito invece al secondo punto, l'applicabilità dell'art. 12 viene esclusa attraverso la lineare disamina delle parti in causa. Infatti, né lo Stato di Panama né l'Italia avevano ratificato la Convenzione di New York sulle immunità.

D'altro canto la stessa non è tuttora in vigore, escludendo pertanto, all'epoca del giudizio, la possibilità di sussumere dall'eventuale elevato numero di adesioni, non riscontrato, una norma di diritto internazionale di origine consuetudinaria.

È possibile tuttavia sfruttare le argomentazioni del tribunale italiano nel caso *Al Salam Boccaccio 98* per riflettere, *de iure condendo*, se in casi simili possa trovare applicazione l'articolo 12 che limita le possibilità di immunità. Detto articolo troverebbe applicazione qualora la condotta dello Stato produca *death or injury to the person, or damage to or loss of tangible property*. La soluzione sembra agevole grazie sia ai lavori

⁶⁶⁶ Così si esprimono i giudici di Cassazione S.U. 12 giugno 1999, n. 331, *Kuna Kuwait News Agency c. Gitan Musa*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2000, pag. 728.

preparatori⁶⁶⁷, sia alla dottrina che qualificano l'eccezione di cui all'art. 12 come *territorial tort principle*.

I presupposti, difatti, per l'applicabilità del principio di non-immunità prevedono che l'autore dell'illecito (anche omissivo) debba essere presente nello Stato del foro al momento della condotta al vaglio dei giudici: pertanto, il presupposto della territorialità *precludes proceedings regarding the 'import' of a transboundary civil wrong*⁶⁶⁸. Secondo un'interpretazione letterale, le ipotesi nelle quali le ispezioni operate da un RO, evidenziate tramite certificato statutario, possano effettivamente ricardere nell'ambito dall'art. 12 sono estremamente limitate. Infatti, la certificazione avviene, a rigor di logica, anteriormente rispetto ad eventuali incidenti che siano diretta conseguenza della negligenza durante l'ispezione. Ed inoltre la certificazione avverrebbe propriamente sullo stesso territorio dello Stato

⁶⁶⁷ Cfr. *Draft articles on Jurisdictional Immunities of States and Their Property, with commentaries*, adottato dalla International Law Commission, 1991, commento § 7 all'art. 12, dove tra l'altro si legge che *The article is primarily concerned with accidents occurring routinely within the territory of the State of the forum*, sottintendendo forse, gli incidenti stradali.

⁶⁶⁸ Così si esprime O'KEEFE R., *The United Nations convention on jurisdictional immunities of states and their property: a commentary*, Oxford, 2013, pag. 222, il quale solleva dubbi circa il commento di cui alla nota precedente, sostenendo che l'art. 12 da un lato precluderebbe le azioni dove la condotta dannosa realizza un sorta di importazione, ma dall'altro, *it would seem not to preclude the application of the exception to proceedings concerning the author's initiation in the forum State of an act or omission consummated in the territory of another State*.

che ha delegato la RO convenuta, avuto riguardo alla nazionalità dalla nave.

Infine, merita qualche breve considerazione il rilievo di parte attrice per la quale la concessione dell'immunità sarebbe contraria al considerando n. 16 della dir. 2009/15/CE che precluderebbe l'eccezione alle organizzazioni riconosciute⁶⁶⁹. Tralasciando che il rilievo è privo di valore nel giudizio genovese, in quanto il Rina agiva in nome e per conto dello Stato di Panama, la statuizione del tribunale per cui *d'altra parte un "considerando" non fa parte del contenuto normativo di una Direttiva*⁶⁷⁰, sembra espressa in maniera troppo frettolosa. Rileva, difatti, autorevole dottrina⁶⁷¹ che il contenuto dei "considerando", per quanto non normativo, non può essere disatteso dai giudici degli Stati europei,

⁶⁶⁹ Testualmente, considerando 16: *Quando un organismo riconosciuto, i suoi ispettori o il suo personale tecnico provvedono al rilascio dei certificati obbligatori per conto dell'amministrazione, gli Stati membri dovrebbero considerare la possibilità di permettere loro, per quanto concerne tali attività delegate, di essere soggetti a garanzie giuridiche commisurate e ad una protezione giurisdizionale, incluso l'esercizio di adeguate azioni di difesa, eccezion fatta per l'immunità, prerogativa che può essere invocata dai soli Stati membri, quale inseparabile diritto di sovranità che come tale non può essere delegato* (enfasi aggiunta).

⁶⁷⁰ Cfr. punto 5 della sentenza.

⁶⁷¹ Vedi BERLINGIERI F., *Sull'applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, cit., pag. 1289, il quale rileva incidentalmente in una nota la sua critica verso il tribunale di Genova ora in esame, sebbene lo scritto commentasse l'arresto francese sul caso Erika. Viene segnalata, difatti, la sentenza Corte Giustizia, sez. V., 16 febbraio 2012, n. 134, dove all'interno del paragrafo Diritto dell'Unione vengono fatti rientrare i considerando della direttiva relativa all'argomento (CE/90/314).

dovendo ricorrervi *tutte le volte in cui sia opportuno ai fini interpretativi*⁶⁷².

Fermo restando che lo Stato dell'Unione è libero di conformarsi ai considerando⁶⁷³, l'inciso *eccezion fatta per l'immunità* di cui al considerando n. 16 potrebbe indurre perplessità interpretative circa le difese esperibili delle RO; ovvero la disposizione, per quanto priva di carattere normativo diretto⁶⁷⁴, si pone in contrasto con le deduzioni proprie della giurisprudenza sul tema *da qua*, per cui un RO gode delle stesse eccezioni dello Stato sovrano per cui agisce.

⁶⁷² Così espressamente DOMINELLI S. – QUEIROLO I., *Statutory certificates e immunità funzionale del registro italiano navale*, cit., pag. 172.

⁶⁷³ Vedi RUSSO E., *L'interpretazione dei testi normativi comunitari*, Milano, 2008 pag. 64 e ss.

⁶⁷⁴ Di nuovo RUSSO E., op. cit., pag. 65 secondo il quale i considerando sono *valori guida per l'interpretazioni delle disposizioni di legge ed ancora invitan[d]o gli stessi destinatari alla loro osservanza*.

Conclusioni

È giunto il momento di trarre le fila di quanto sin ora esposto. Per ottenere una visione complessiva adeguata è necessario richiamare alcuni elementi distintivi che rendono le società di classificazione uniche nel panorama del commercio marittimo internazionale (e non solo). Di conseguenza anche i profili di responsabilità che si è cercato di vagliare si connotano per la medesima singolarità.

Dal punto di vista storico appare del tutto chiaro il mutamento della forma giuridica di tali enti. In un primo momento i registri erano in qualche modo paragonabili ad associazioni "*sui generis*", sebbene mancasse il requisito dell'assenza di scopo di lucro, poiché già all'inizio delle attività la finalità, quanto meno indirettamente, era volta al soddisfacimento di un interesse economico privato.

A prescindere dall'esatta definizione della forma giuridica, l'elemento critico, a mio parere, è la fruibilità delle informazioni contenute nel certificato di classe della nave (*rectius*, nell'allora *rating*) e quindi il rapporto con il recettore dell'informazione. Inizialmente solo ed esclusivamente gli assicuratori associati avevano il diritto di consultare i registri; gli altri soggetti che, in qualche modo, potevano essere

interessati erano esclusi. In questa prospettiva l'assetto strettamente privatistico dei rapporti giuridici era, forse, più preferito delle compagnie assicuratrici.

Detta ipotesi, fondata sulla natura associativa, sarebbe perfettamente coerente con la *species* della responsabilità per false informazioni (contenute nel certificato); responsabilità che viene posta al limite con la responsabilità contrattuale. Aderendo a questa ricostruzione i canoni interpretativi definiti dall'evoluzione giuridica sia continentale che di *common law* sarebbero applicabili senza esitazioni conferendo agli assicuratori maggiori *chance* di tutela concreta. Mi riferisco in particolare al concetto di *special relationship* di matrice anglosassone, i cui contenuti sono del tutto simili al concetto di contatto qualificato.

Occorre sottolineare, almeno incidentalmente, che l'ipotesi dell'associazione qualificherebbe il rapporto tra il registro di classe e l'associata compagnia assicuratrice all'interno di schemi giuridici completamente diversi, quali esemplificativamente un servizio di consulenza in abbonamento. Tuttavia questa soluzione, da un lato, sarebbe difficilmente praticabile, in quanto significherebbe un capovolgimento dell'effettiva situazione attuale. Infatti, il registro dovrebbe chiedere all'armatore il permesso di ispezionare la nave; dall'altro creerebbe una posizione di vantaggio, almeno potenziale in

favore degli assicuratori, che beneficerebbero di maggiori strumenti di tutela effettiva qualora le informazioni rilasciate dai registri dovessero rivelarsi false o erranee.

Come è stato evidenziato nel capitolo I, le dinamiche storiche hanno visto un radicale cambiamento dei rapporti giuridici da rendere quanto meno anacronistica fondata sullo schema associativo; in realtà, l'avanzamento e l'affermazione del contratto di classificazione in senso proprio, cioè un negozio giuridico tra società di classificazione ed armatore, ha sostituito il contratto di *rating* su base puntuale.

E tuttavia, anche il contratto di classificazione, così come si è sviluppato, presenta alcune criticità negative. Prima di tutto il latente conflitto di interessi tra le due parti contrattuali, dove il soggetto controllato è anche il committente del controllore, sebbene tale situazione si riscontri in altre fattispecie. Inoltre il soggetto debitore della prestazione di controllo, prodromica ad un'ulteriore *facere* (l'emissione del certificato), gode di una discrezionalità accentuata, posto che il parametro di corrispondenza nell'operazione di verifica è definito dallo stesso controllore attraverso l'elaborazione di regole proprie, le *Rules*.

In altre fattispecie dove il controllato è allo stesso tempo committente dell'attività di certificazione, l'ente preposto al controllo verifica le

caratteristiche di un determinato bene o processo sulla base di conoscenze considerabili certe; si pensi semplicemente alle certificazioni di qualità, le cui procedure sono redatte a livello internazionale da un ente sovrastale e superpartes (ISO).

Sull base di queste osservazioni, si giustificano alcune perplessità circa le posizioni confliggenti tra armatori e registri di classe. Dette perplessità non afferiscono tanto a quelle implicazioni prettamente privatistiche del rapporto; afferiscono invece a quel valore attribuito al certificato di classe dalla comunità marittima di verità in merito alle condizioni della nave.

In particolare, la circostanza che il contratto di classificazione abbia assunto le vesti di regolamento giuridico dei rapporti tra controllato e controllore anche nei casi di rilascio di *certificazioni statutarie*, le cui finalità sono incontrovertibilmente pubblicistiche, appare un profilo trascurato dalla maggior parte di studiosi. Ciò significa che le stesse clausole che disciplinano la vita del contratto con effetti esclusivamente privati regolano altresì il medesimo negozio giuridico che produce effetti di pubblici. Per di più le clausole, frequentemente, non sono prive di profili di illegittimità.

La seconda criticità del contratto di classificazione risiede, difatti, nel bilanciamento delle prestazioni e delle relative responsabilità tra

committente (tipicamente l'armatore) e società di classificazione. Come è stato evidenziato nel capitolo II, le clausole contrattuali dei modelli principali si distinguono sotto un duplice profilo.

In primo luogo gli esoneri previsti pongono alcune questioni di legittimità, rispetto al limite imposto *ex* 1229 c.c. Ed anche in prospettiva internazional-privatistica si riscontrano i medesimi problemi di legittimità, poiché se l'ordinamento interno prevede espressamente determinati limiti, i sistemi di *common law*, nonostante siano caratterizzati da una maggiore libertà contrattuale, tengono in considerazione il bilanciamento delle posizioni contrattuali relativamente agli effetti esterni. Ne è dimostrazione il caso *Tradeways II*, dove la clausola di irresponsabilità venne ritenuta illegittima perché contraria all'ordine pubblico nella misura in cui il contenuto era eccessivamente generico ed aperto⁶⁷⁵.

In secondo luogo la limitazione del risarcimento, perfettamente lecita sia negli ordinamenti continentali che in quelli anglo-americani, attua un ulteriore strumento a tutela della posizione debitoria delle società di classificazione.

⁶⁷⁵ Vedi supra cap. II, § 2

La simultanea presenza di clausole esonerative e di clausole di limitazione funge da garanzia per i registri di classe che soggiacciono a responsabilità estremamente limitate sia nell'*an* che nel *quantum*.

D'altronde anche l'interpretazione giurisprudenziale relativa al contenuto dell'obbligazione delle società di classificazione lascia alcuni punti oscuri. Le fattispecie giurisprudenziali in argomento non hanno fornito criteri ermeneutici, a mio parere, soddisfacenti. Peraltro risultano rare le azioni giudiziarie intentate a titolo contrattuale. Ipoteticamente difatti gli inadempimenti o adempimenti parziali dei registri che possono ledere l'interesse creditorio del committente sono i casi limite nei quali il personale della società di classificazione provochi, accidentalmente, un danno fisico alla nave o alle sue pertinenze. Probabilmente, però, il limite maggiore della giurisprudenza, sia continentale che anglosassone, risiede nell'aver enucleato due obbligazioni scaturenti dal contratto di classificazione, senza indagare ulteriormente circa il contenuto dell'obbligazione primaria.

Se la sentenza americana *Tradeways II*, ancora una volta, ha avuto il merito di individuare le due obbligazioni contratte dal registro, ovvero esercitare la dovuta diligenza nell'effettuare i controlli ed esercitare la dovuta diligenza nell'identificare i difetti (e notificarli al committente), la successiva giurisprudenza difetta di analisi più approfondite.

Le riflessioni in merito all'inquadramento nell'ordinamento interno del contratto di classificazione, nonostante i limiti intrinseci dell'ambito di applicazione, appaiono di sicuro rilievo nel discernere il contenuto dell'obbligazione delle società di classificazione. L'inquadramento proposto all'interno dello schema del contratto d'opera intellettuale⁶⁷⁶, una volta condiviso, permette di valutare le obbligazioni contratte dalle società di classificazione alla luce delle più recenti interpretazioni dottrinarie e giurisprudenziali (nazionali). Abbandonata la dicotomia, quanto meno in termini assoluti e dogmatici, tra obbligazioni di mezzi ed obbligazioni di risultato sembrano illuminanti le parole della Suprema Corte italiana secondo la quale in ogni obbligazione sia richiesto *un comportamento ed anche un risultato*, in proporzioni variabili. Ed è in questa prospettiva, cioè di un minimo risultato utile, che deve essere valutata la prestazione della società di classificazione. L'utilità richiesta dal committente non si riduce, difatti, alla mera esecuzione di un controllo, predeterminato e prescritto dallo stesso controllore attraverso le *Rules* tecniche. L'interesse creditorio consiste, piuttosto, nel vedere la propria nave ispezionata da personale altamente qualificato,

⁶⁷⁶ Vedi supra pagina cap. II, paragrafo 1.1.

la cui diligenza durante la prestazione sia proporzionata al livello di tecnicismo richiesto.

La diligenza assume valore di parametro; ma detto parametro è variabile in funzione della specificità della prestazione. La sola esecuzione dei compiti previsti per ogni ispezione e dettati delle *Rules* edite dagli stessi registri di classe (che senza dubbio costituiscono parte integrante del contratto) non è sufficiente a provare un comportamento adempiente. È necessario oltre a tale prova, relativa a quanto espressamente previsto dalle *Rules*, la dimostrazione che l'ispettore incaricato abbia usato la diligenza più in generale dovuta rispetto alle specifiche condizioni della nave ed all'impiego previsto.

Il parametro della diligenza sarebbe ancor più elevato nell'ipotesi in cui la società di classificazione convenuta fosse anche parte dell'IACS: non va tralasciato che le competenze tecniche dei principali registri di classe sono riconosciute a livello mondiale non solo formalmente anche attraverso atti sostanziali. La circostanza che l'IACS svolge funzioni consultive in seno all'IMO per le questioni marcatamente tecniche costituisce un elemento essenziale nella valutazione giudiziale della diligenza contrattualmente dovuta dagli ispettori delle società di classificazione aderenti all'IACS stesso.

Tuttavia il tentativo di definire con maggiore precisione i confini della responsabilità contrattuale delle società di classificazione non è, probabilmente, la chiave risolutiva delle questioni più annose.

I principali problemi sorgono quando un soggetto terzo risulti danneggiato (*rectius* asserisca di esserlo) nella sua sfera patrimoniale a seguito di un atto o un'omissione del registro di classe. È dunque la responsabilità extracontrattuale il vero *vulnus* della posizione delle società di classificazione.

A mio avviso è necessario distinguere due ampie ipotesi all'interno delle quali ascrivere la problematica di responsabilità aquiliana rispetto alle attività dei registri di classe.

Una prima ipotesi riguarda i sinistri marittimi avvenuti a seguito di un atto o un'omissione della società di classifica. In questi casi lo schema entro cui determinare la responsabilità sarebbe il tradizionale illecito civile, i cui canoni ermeneutici dovrebbero essere applicati senza ulteriori specificazioni.

Una seconda ipotesi si presenta quando il certificato di classe assuma il valore di informazione a causa della quale il soggetto terzo abbia patito dei danni. In tali fattispecie, è necessario richiamare quei principi elaborati dalla giurisprudenza anglosassone, ma anche dagli

ordinamenti continentali che hanno elaborato requisiti più stringenti per l'attribuzione di responsabilità per false informazioni.

All'interno della prima ipotesi dovrebbero rientrare tutte quelle fattispecie dove il controllo diligente ed accurato effettuato dal registro avrebbe potuto evitare il sinistro. Sono cioè quelle situazioni nelle quali la società di classificazione ha il controllo *de facto* della nave prima della partenza. In circostanze simili le parole del giudice Lloyd nel caso *Nicholas H*, nonostante la sua opinione fosse *dissenting*, appaiono ancora attuali⁶⁷⁷. Nell'ipotesi, difatti, in cui un'ispezione in porto possa dare esito negativo ed, malgrado ciò, il certificato di classe venga ugualmente emesso o anche solo rinnovato, il comportamento della società di classifica sarebbe idoneo per essere considerato in nesso causale rispetto al sinistro. Il terzo danneggiato sopporterebbe tuttavia l'onere probatorio estremamente complesso di dimostrare che il sinistro sia dipeso da un difetto rinvenibile dalla società se avesse utilizzato la dovuta diligenza durante l'ispezione.

Le ipotesi afferenti alla seconda categoria sono diverse ed anche più complesse. In tali casi l'estrinsecazione dell'attività ispettiva, cioè il certificato di classe, assume valore di informazione a causa della quale il soggetto terzo si ritiene danneggiato in quanto erronea. Nell'analisi

⁶⁷⁷ Vedi supra cap III, paragrafo 2.

del capitolo III sono state illustrate le fattispecie giurisprudenziali che rientrano in questa seconda categoria; sono stati altresì posti in evidenza i requisiti maggiormente stringenti relativi ai casi di responsabilità per false informazioni.

Ritengo che i canoni ermeneutici disposti dal § 552 del Restatement, del tutto simili a quelli del DCFR europeo, siano pienamente adeguati per dirimere le controversie dove convenuto sia un registro di classe in funzione delle sue classificazioni errate. D'altra parte anche l'esame di fattispecie analoghe, quali quelle relative alle attività dei revisori dei conti o delle agenzie di rating, portano a considerazioni che vanno nella stessa direzione.

Il mero affidamento da parte del terzo e l'erroneità dell'informazione non sono elementi, da soli, sufficienti; l'attribuzione di responsabilità extracontrattuali per i soggetti che forniscono informazioni richiede la dimostrazione di ulteriori requisiti. In particolare, l'elemento che spesso manca nelle fattispecie in argomento risiede nella consapevolezza del registro (o dell'informatore, generalizzando) che la circolazione dell'informazione sia determinante per il soggetto terzo nella conclusione di una transazione commerciale.

A mio avviso l'approccio che scinde le ipotesi di responsabilità per false informazioni e altre ipotesi di responsabilità aquiliana nelle due

precedenti categorie è da preferire rispetto alle interpretazioni più recenti della giurisprudenza francese ed italiane (i casi Elodie II e Redwood). In entrambe le fattispecie giudiziali i giudici continentali sembrano non tenere in considerazione le differenze intercorrenti tra ipotesi di responsabilità per false informazioni e altre responsabilità per illecito aquiliano. Per un diverso inquadramento di (soltanto) alcune delle ipotesi di responsabilità per falsa informazione con richiamo alla teoria del contatto sociale vedi, anche per le relative critiche, *supra* cap. III, paragrafo 6.

L'esigenza fondamentale della rigidità nell'approccio interpretativo, che qui sostengo, consta nel rispetto delle regole giuridiche predeterminate, senza cioè allargare sproporzionalmente l'area di responsabilità delle società di classificazione attraverso un alleggerimento del requisito del nesso di causalità.

Ciò che può aver determinato l'interpretazione a maglie larghe delle corti francesi ed italiane è un elemento fondamentale che ritengo essere, allo stesso tempo, il principale ostacolo per la risoluzione delle problematiche giuridiche sottese alle attività dei registri di classe. Si tratta della commistione di finalità private e finalità pubblicistiche, circostanza che permette di riprendere le complesse questioni relative alle *certificazioni statutarie*.

Per quanto riguarda le problematiche di natura strettamente privatistica, sono state proposte ipotesi interpretative corroborate da giurisprudenza sostanziale ed anche da normativa (in alcuni casi), sebbene in alcune circostanze tali interpretazioni possano lasciare insoddisfatto il danneggiato, per un onere della prova particolarmente arduo.

In merito alle questioni afferenti gli aspetti pubblicistici delle attività di controllo ed ispezione dei registri di classe, l'interprete è, a mio avviso, in una situazione di stallo rispetto al raggiungimento di una soluzione minimamente soddisfacente.

L'espletamento per conto degli Stati di bandiera delle attività di certificazione sul proprio naviglio pone seri problemi interpretativi in quanto le finalità pubblicistiche preordinate a dette certificazioni (citando le principali: la salvaguardia della vita e della sicurezza in mare) non vedono adeguate garanzie.

L'IMO ha provveduto ad emanare il *Code for Recognized Organization*; tuttavia tale strumento cerca di omogeneizzare, soltanto, le procedure di riconoscimento delle società di classificazione davanti agli Stati di bandiera, curando quindi gli aspetti preventivi.

Non sembrano invece esistere adeguati strumenti di tutela *ex post*. In questo senso il caso Al Salam Boccaccio è emblematico⁶⁷⁸: l'erronea ispezione da parte di una *Recognized Organization* ha causato (o contribuito a causare) un sinistro marittimo di grave entità. L'esperimento di azioni giudiziarie è stato tuttavia vanificato dall'immunità giurisdizionale di cui godono le *RO* negli ordinamenti diversi da quello dello Stato di bandiera che ha delegato le attività certificative.

Nell'ottica pluriordinamentale, di cui nella massima parte dei casi bisogna tenere conto, i tradizionali rimedi giudiziali previsti dai vari ordinamenti appaiono insufficienti. Le fattispecie concrete, di sinistri marittimi dipesi da erronee certificazioni statutarie rilasciate dai registri di classe dimostrano che le finalità cui sono preordinati i controlli vengono di fatto vanificate in quanto gli strumenti di tutela sono del tutto marginali anche per la questione della giurisdizione. L'unica via perseguibile consiste spesso nell'agire nei confronti della società di classificazione che abbia erroneamente rilasciato certificazioni statutarie nella giurisdizione di appartenenza dell'amministrazione per conto della quale il registro di classe operava.

678 Aggiungere riferimento

Per i rilevanti problemi affrontati in questa tesi (e non soltanto per le questioni di giurisdizione connesse alle attività delle società di classificazione nella loro qualità di RO) si pone. l'esigenza di uno strumento normativo sotto forma di convenzione internazionale. In particolare i beni giuridici la cui tutela è sottesa alle certificazioni (quali la salvaguardia della sicurezza in mare, della vita, ma anche dell'ambiente marino, per citare i principali) si pongono in posizione prioritaria rispetto alle difese giudiziali, ancorchè legittime, esperibili dalle società di classificazione in presenza delle attuali carenze normative.

Il limite dell'immunità giurisdizionale è sintomatico di quanto la comunità internazionale debba prendere in considerazione uno strumento normativo uniforme, affinché i beni giuridici protetti dalle convenzioni internazionali sottoscritte dagli Stati di bandiera non risultino unicamente prescrizioni formali.

Bibliografia

Monografie, manuali, opere collettive.

- ABS, *The History of American Bureau of Shipping, 150th anniversary*, Houston, 2013.
- ADRIANO G.C., *Clausole di esonero e di limitazione della responsabilità civile*, Roma, 2009.
- ANDERSEN H. W. – COLETT J. P., *Anchor and Balance. Det norske Veritas 1864-1989*, Oslo, 1989.
- BASEDOW J. – WURMNEST, *Third-Party Liability of Classification Societies: A Comparative Perspective*, Berlin, 2005.
- BELLISARIO E., *Certificazioni di qualità e responsabilità civile*, Milano, 2011.
- BENEDETTI A., *Certezza pubblica e certezze private: poteri pubblici e certificazioni di mercato*, Milano, 2010.
- BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2008, parte IX.
- BETTI U., *Teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1953.
- BIANCA C.M., *Diritto civile, IV, L'obbligazione*, Milano, 1993.
- BLAKE G., *Lloyd's Register of Shipping, 1760 – 1960*, Londra, 1960.
- BOZZI G., *La fideiussione*, Torino, 2013.
- BRECCIA U., *Le obbligazioni*, in *Trat. dir. priv.*, Iudica e Zatti, Milano, 1991.
- CAMARDA G., *Fonti e strutture organizzatorie nel diritto della navigazione*, Torino, 1988.
- CARBONE S.M. – SCHIANO DI PEPE L., *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Torino, 2010.
- CARBONE S.M., LUZZATTO R., SANTA MARIA A., *Istituzioni di diritto internazionale*, Torino, 2011.
- CARBONNIER J., *Les obligations*, Paris, 1998.
- CARINGELLA F., *Il riparto di giurisdizione*, in *Manuale di Diritto Amministrativo*, Roma, 2014.
- CARINGELLA F., *La responsabilità della pubblica amministrazione*, Roma, 2012.
- CASSESE A., *Diritto internazionale*, Bologna, 2006.
- CASTRONOVO C., *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006.
- CECCHERINI G., *Responsabilità per fatto degli ausiliari. Clausole di esonero da responsabilità, artt. 1228-1229*, in *Il Codice Civile Commentato*, diretto da BUSNELLI F.D., Milano, 2003.
- CERULLI IRELLI V., *Ente pubblico: problemi di identificazione e disciplina applicabile*, in CERULLI IRELLI V. – MORBIDELLI G. (a cura di), *Ente pubblico ed enti pubblici*, Torino, 1994.

- CHEN X., *Limitation of liability for maritime claims : a study of U.S. law, Chinese law and International Conventions*, The Hague, 2012.
- CHEVALIER P., *Les compétences statutaires des sociétés de classification*, Brest, 2009.
- CODINANZI M. – NASCIMBENE B., *La libera prestazione dei servizi e delle professioni in generale*, in *Tratt. dir. priv.*, BESSONE, XXVI, I.
- COMMARET J.F., *La responsabilité des sociétés de classification: analyse comparative*, D'Aix – Marseille, 2009.
- CONFORTI B., *Diritto internazionale*, Napoli, 2014.
- DE SENA P., *Diritto internazionale e immunità funzionale degli organi statali*, Milano, 1996.
- DI DONNA L., *La responsabilità delle agenzie di rating*, Padova, 2012.
- DOBBS D. – HAYDEN P. – BUBLICK E., *Torts and Compensation*, St. Paul, 2013.
- DOBBS D., *The law of torts*, St. Paul, 2000.
- FABRE-MAGNAN M., *Les obligations*, Paris, 2004.
- FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, P.U.A.M., 2004.
- FINK L., *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, Wilmington, 2011.
- FIORITTO A., *La funzione di certezza pubblica*, Padova, 2003.
- FORNARI M., *Il regime giuridico degli stretti utilizzati per la navigazione internazionale*, Milano, 2010.
- FOX H., *The law of State immunity*, Oxford, 2008.
- GIULIANO M., TREVES T., SCOVAZZI T., *Diritto internazionale, Parte generale*, Milano, 1991
- GOLDREIN I. – TURNER P., *Ship sale and purchase*, London, IV edition, 2003.
- HARLOW C., *State liability, tort law and beyond*, Oxford, 2004.
- HUDSON N. G. – MADGE T., *Marine insurance clauses*, London-Singapore, 2005.
- JACKSON R. – POWELL J., *On professional negligence*, London, 2002, *Fifth edition*.
- LAGONI N.L., *The liability of classification societies*, Hamburg, 2007.
- LARENZ K., *Lehrbuch des Schuldrechts*, I, Munchen, 1987.
- MANSELL J., *Flag State responsibility*, Berlin, 2010.
- MARINELLI F. – CAROCCIA F., *Contratto d'opera e prestazione d'opera intellettuale*, in *Tratt. dir. civ.*, IV, 24, (a cura di) PERLINGIERI P., Napoli.
- MARKESINS B. – DEAKIN S., *Tort Law*, Oxford, 1999.
- MASTROPAOLO F., *I contratti autonomi di garanzia*, Torino, 2006.
- MENICHINO C., *Clausole di irresponsabilità contrattuale*, Milano, 2008.
- MONATERI P., *La responsabilità civile*, in *Trattato di Diritto Civile*, Torino, 3, 1999.
- MORELLI G., *Diritto processuale civile internazionale*, Padova, 1954.
- O'KEEFE R., *The United Nations convention on jurisdictional immunities of states and their property: a commentary*, Oxford, 2013.
- PONZANELLI G., *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile. Studio di diritto comparato*, Milano, 1984.
- RÉMOND-GOULLOND M., *Droit Maritime*, Paris, 1993.

- RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1987.
- ROBERTSON D. – FRIDELL S. – STURLEY M., *Admiralty and maritime law in the United States*, 2nd edition, Durham, 2008.
- ROSE F. D., *Marine insurance: law and practice*, London, 2004.
- RUSSO E., *L'interpretazione dei testi normativi comunitari*, Milano, 2008.
- SANTORO A., *La responsabilità da contatto sociale*, Milano, 2012.
- SINGH N. – COLINVAUX R., *Shipowners. British shipping laws*, London, 1987.
- VARANESE G., *Il contratto con effetti protettivi per i terzi*, Napoli, 2004.
- VARGHESE K.M., MAIIF, *Marine Accident Investigators International Forum*, Hong Kong, 2008.
- VINEY G., *Les obligations: la responsabilité: effets*, Paris, 1988.
- WILLIAMS H., *Chartering Documents*, London, 1996.

RIVISTE

- AMOROSO D., *Sull'(in)esistenza di un regime generale in materia di immunità funzionale degli organi stranieri*, in *Giurisprudenza italiana*, 2013, 8-9, pag. 1894
- ANELLO P. – RIZZINI BISINELLI S., *Responsabilità della Consob per omissione di vigilanza e risarcibilità del danno*, in *Le Società*, 2001, 5, pag. 565
- ANTAPASSIS A.M., *Liability of classification societies*, in *Electronic Journal of Commerce Law*, 2007, 13, pag. 14.
- ARROYO I., *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare riferimento al caso Prestige)*, in *Diritto Marittimo*, 2003, pag. 1206
- BALLINI F., CIRCO M., *Sulla perdita della qualifica giuridica di nave*, in *Diritto Marittimo*, 2007, pag. 1141
- BASEDOW J. – WOLFGANG W., *The liability of classification Societies towards Ship Buyers*, in *Diritto Marittimo*, 2008, pag. 280.
- BEGINES P., *The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues*, in *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2005, 4, pag. 520
- BERLINGIERI F., *Sull'applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, in *Diritto Marittimo*, 2012, pag. 1288.
- BLOCK S., *No Class Act: A bad survey lands a classification society in hot water*, in *Marine Digest and Transportation news*, 2003, pag. 16
- BOGLIONE A., *L'ISM Code*, in *Diritto Marittimo*, 1999, pag. 654
- BOI G., *Il contributo dell'ISM code al processo di implementazione della sicurezza nella navigazione marittima*, in *Rivista di diritto della navigazione*, 2013, pag. 15
- BOISSON P., *Classification Society and safety at sea*, in *Maritime Policy & Management*, Volume 18, Issue 5, 1994, pag. 363.
- BONASSIES P., *Du principe de proximité, et de son application ou de sa non application à la responsabilité des sociétés de classification*, in *Droit Maritime français*, 2007, pag. 754

- BONASSIES P., *Réflexions d'un juriste français sur le jugement "Erika"*, in *Diritto Marittimo*, pag. 249
- BONASSIES P., *Trois decisionis de jurisdiction britanniques*, in *Droit Maritime français*, 1995, pag. 753.
- BRECCIA U., *Principles, definitions e model rules nel "comune quadro di riferimento europeo" (Draft Common Frame of Reference)*, in *Contratti*, 2010, pag. 95
- BRIGNARDELLO M., *La normativa comunitaria in materia di safety nella navigazione marittima*, in TRANQUILLI LEALI R., ROSAFIO E. (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, pag. 176 e ss.
- BUSNELLI F., *Itinerari europei nella "terra di nessuno tra contratto e fatto illecito": la responsabilità da informazioni inesatte*, in *Contratti e impresa*, 1991, pag. 544
- CAMARDA G., *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in FANARA E. (a cura di), *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti*, Messina, 2002, pag. 339 e ss.
- CAMPANA C., *L'assicurazione della responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in FANARA E. (a cura di), *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti*, Messina, 2002, pag. 377.
- CANE P., *The liability of classification societies*, in *Lloyd Maritime Law Quarterly*, 1994, pag. 363
- CARBONE V., *La camera di commercio risponde per false attestazioni*, in *Danno e responsabilità*, 1996, 2, pag. 171
- CARNEVALI, *Inadempimento e onere della prova*, in *Contratti*, 2002, pag. 113
- CASANOVA M., *Problematiche giuridiche relative alla sicurezza in ambito portuale*, in TRANQUILLI LEALI R., ROSAFIO E. (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, pag. 23 e ss
- JANBON L., *Le naufrage du Number One*, nota a Cass. 10 janvier 2006, in *Droit Maritime français*, 2006, pag. 563.
- MONTANI V., *Fideiussione e contratto autonomo di garanzia: tertium non datur*, in *Obbligazioni e contratti*, 2011, 2, pag. 89
- CASTRONOVO C., *L'obbligazione senza prestazione ai confini tra contratto e torto*, in *Scritti in onore di Mengoni*, Milano, 1995
- CAVALIERI E., *La nuova disciplina europea del rating delle banche*, in *Giornale di Diritto Amministrativo*, 2013, 10, pag. 935
- CILIBERTI G., *Il ruolo delle società di classificazione*, in ZANELLI A. (a cura di), *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione : atti del Convegno, Castello di Santa Severina, 14-15 giugno 2002*, Catanzaro, 2004, pag. 115 e ss.
- CLYNE R. – SAVILLE J., *Classification Societies and limitation of liability*, in *Tul. L. Rev.*, 2007, 81, pag. 1406
- COCHRAN C.P., *Further Extending Negligent Misrepresentation to Protect Third-Party Buyers that Rely on Erroneous Certificates Issued by Vessel Classification Societies*, note to *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokau Corp.*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 28, 2004, pag. 613.

COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in *Diritto Marittimo*, 2003, pag. 3 e ss.

CONDORELLI L., *Consuetudine internazionale*, in *Digesto Discipline Pubblicistiche*, Torino, 1989, pag. 498.

CONFORTI B., *In tema di immunità funzionale degli organi statali stranieri*, in *Rivista di Diritto Internazionale*, 2010, I, pag. 5

COOK A., *The Suits in Admiralty Act and the Federal Tort Claims Act: Bridging the Gap Between Congressional Intent and Judicial Interpretation*, in *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 16, 2003, pag. 126

CORONA V., *Le responsabilità delle società di classificazione*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, ANTONINI A. (coordinato da), Milano, 2010, III/413.

COSSU B., *Competenza giurisdizionale e responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Diritto dei trasporti*, 2004, pag. 838.

CUCCU V., *Natura giuridica del Registro italiano navale e del RINA spa e disciplina dell'attività svolta su delega di governi stranieri*, in *Diritto dei trasporti*, 2009, pag. 186, nota a Tar Liguria I, 12 settembre 2007, n. 1569.

D'AMICO G., *Responsabilità per inadempimento e distinzione tra obbligazioni di mezzi e di risultato*, in *Riv. dir. civ.*, 2006, II, pag. 141 e ss

DANIEL D., *Potential Liability of Marine Classification societies to Non-Contracting Parties*, in *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 19, 2006, pag. 193.

DE DRUYNE J., *Liability of classification societies: cases, challenges and future perspectives*, in *Journal of maritime law & commerce*, 2013, pag. 219.

DE LORENZI V., *Obbligazioni di mezzi e obbligazione di risultato*, in *Digesto disc. priv., Sez. civ.*, Torino 1995, pag. 400.

DE MARCO A., *Alcune riflessioni a margine della sentenza 3 novembre 2009 della Corte Suprema di Svezia: un primo esempio applicativo del Draft Common Frame of Reference on European Contract Law*, nota a Corte Suprema di Svezia, 3 novembre 2009, in *Diritto del commercio internazionale*, 2010, pag. 235.

DE MATTEIS R., *La responsabilità medica ad una svolta?*, in *Danno e responsabilità*, 2005, pag. 23 e ss.

DELEBEQUE P., *La responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification: quel régime juridique?*, in *Droit Maritime français*, 2005, pag. 320

DI MAJO A., *Ingiustizia del danno e diritti non nominati*, in *Giustizia Civile*, 1982, I, pag. 1745

DOMINELLI S. – QUEIROLO I., *Statutory certificates e immunità funzionale del registro italiano navale*, in *Diritto Marittimo*, 2013, pag. 152, nota a Trib. Genova 8 marzo 2012, nave Al Salam Boccaccio 98.

DOMINELLI S., *Immunità statale e questioni processuali: quando l'esercizio del diritto di difesa equivale ad una tacita accettazione della giurisdizione italiana*, in *Diritto Marittimo*, 2013, pag. 147, nota a Trib. Genova 8 marzo 2012, nave Al Salam Boccaccio 98.

DRAGONE M., *Le S.U., la "vicinanza della prova" e il riparto dell'onere probatorio*, in *La Responsabilità Civile*, 2008, 8-9, pag. 698 e ss

DURR S., *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects*, Master of Laws in Maritime Law, Faculty of Laws, Cape Town, p. 32.

EBENROTH C. T. – DILLON T. J., *The international rating game: an analysis of the liability of rating agencies in Europe, England and the United State*, in *Law & Policy International Business*, 1992, 24, pag. 791.

Fairplay. The international shipping weekly, 13 November 2003, pag. 8.

FEEHAN C., *Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 22, 1997, pag. 181.

FERNÁNDEZ A.M., *Establishing causation in tort liability of classification societies: what can a civil law mind learn from american and english cases?*, in *Diritto Marittimo*, 2006, pag. 339.

FOLEY V. – NOLAN C., *The Erika Judgment - Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 33, 2008, pag. 63.

FRANCE W., *Classification Societies: their liability – An American Lawyer's Point Of View In Light Of Recent Judgments*, in *The international Journal of Shipping law*, 1996, 1, pag. 67

GARD INSIGHT – *A class act? Responsibility and liability of classification societies in ship sale and purchase transactions*, visibile sul sito www.gard.no.

GARDELLA A., *Litispendenza internazionale, fori di giurisdizione esclusiva e competenze del RINa nella Convenzione di Bruxelles del 1968*, nota a Trib. Genova, ord., 7 febbraio 1996, Registro Italiano Navale c. Copeco Marittime N.V., Pixie Corporation e Aida N.V., nave "Ocean Merchant", in *Diritto Marittimo*, 1998, pag. 1156.

GIANNINI M.S., *Certezza pubblica*, in Enc. Dir., Milano, VI/1960, pag. 771

GORTON L – IHRE R. – HILLENIUS P. – SANDEVÄRN A., *Shipbroking and Chartering Practice*, London, 2009, pag. 104 e ss.

GOVARE J., *Le Bureau Veritas*, in *Studi in onore di F. Berlingieri*, Roma, 1933, pag. 252.

GRANATA E., *Rating e conflitti di interesse: alla ricerca di soluzioni*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2012, 2, pag. 375

GRECO F., *La responsabilità extracontrattuale delle agenzie di rating nei confronti dell'investitore*, in *Responsabilità civile e previdenza*, 2013, 5, pag.1458

GRILLET V., *Fondement et limites de la responsabilité des sociétés de classification: riguer de l'analyse Outre-Rhin*, in *Droit Maritime français*, 1998, pag. 451

HAPPÉ, SICCARDI, GRELLET, GREY, *Classification societies' regulatory regime and current issues on liability*, London, 2013.

HARLING R., *The liability of classification societies to cargo owners*, in *L.M.C.L.Q.*, 1993, 1, pag. 7 e 8.

- HONKA H., *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 1994, 19, pag. 6.
- IACS, *Class societies, key role*, 2011.
- IACS, *Class societies, who, what how*, 2005.
- INFANTINO M., *Verso un diritto europeo della responsabilità civile? I progetti, i metodi, le prospettive*, in *Rivista critica del diritto privato*, 2010, 2, pag. 292
- INGRATOCI C., *Obblighi e responsabilità dello Stato di bandiera*, in *Rivista di Diritto della Navigazione*, 2013, pag. 797.
- INGRATOCI C., *Sicurezza e certificazione navale: considerazioni in tema di responsabilità degli organismi riconosciuti*, in LA TORRE U., MELANIA SIA A.L. (a cura di), *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Catanzaro, 2011, pag. 115 e ss.
- JACOBSEN D. – YELLEN J., *Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ*, in *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1984, 15, 4, pag. 480.
- JEULA H., *The present aspect of statistical inquiry in relation to shipping casualties*, in *Journal of statistical society of London*, Vol. 31, No. 4, 1868, pag. 418.
- KARAMAN T.A., *Comparative study on the liability of classification societies to third party purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US law*, in *Journal of maritime law & commerce*, 2011, 42, 1, pag. 125.
- LEMLEY N.W., *The importance of industry consensus standard to timely and effective implementation of the international convention for Standards for Training Certification and Watchkeeping for seafarers*, in NORDQUIST M. H., MOORE J. N., *Current Maritime issues and the international maritime organization*, L'Aia, 1999, pag. 86.
- LENER R. – RESCIGNO M., *Agenzie di rating e conflitti di interesse: sintomi e cure*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2012, 2, pag. 353
- Lloyd's Register: From Coffee House to Post-Modernist building*, London, 2014, pag. 5.
- LOFFREDA G., *Sull'interpretazione della clausola 11, secondo periodo del secondo paragrafo, del Saleform, edizione 1983, nota a House of Lords 9 febbraio 1995, Niobe Maritime Corporation c. Tradax Ocean Transportation S.A., nave Niobe*, in *Diritto dei Trasporti*, 1997, pag. 201 e ss.
- LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità delle società di classifica*, in *Diritto del commercio internazionale*, 1997, pag. 651.
- LOPEZ DE GONZALO M., *Osservazioni in tema di responsabilità extracontrattuale degli Istituti di classifica*, in *Diritto Marittimo*, 2008, pag. 239
- LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica; dal caso Nicholas H ai casi Erika e Prestige*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, 2010, pag. 706.
- MARKESINIS B., *Why a code is not the best way to advance the cause of european legal unity*, in *European review of private law*, 1997, pag. 519
- MASON R. – ROSNER J., *Where Did the Risk Go? How Misapplied Bond Ratings*

Cause Mortgage Backed Securities and Collateralized Debt Obligation Market Disruptions, Working Papers, 2007

MCCORMARCK H.M., *Warranties and disclaimers*, in *Tul. L. Rev.*, 1988, 62, pag. 553 e ss

MEMMO D., *Il nuovo modello tedesco della responsabilità per inadempimento delle obbligazioni*, in *Contratto e impresa*, 2004, pag. 797

MENGONI L., *Obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi (Studio critico)*, in *Riv. dir. comm.*, 1954, I, pag. 187.

MICALE M.V., *Espansione dell'area di responsabilità contrattuale nell'attività di trasporto aereo di persone*, Sassari, 2014.

MICALLEF D., *A legal analysis of the Limitation of Liability of Classification Societies*, in *CMI Symposium 2013*, pag. 14

MICCICHÈ L., *In tema di responsabilità extra-contrattuale delle società di classificazione*, in *Diritto Marittimo*, 2006, pag. 1336.

MILLER M., *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, in *22 Tulane Maritime Law Journal*, 22, 1997, pag. 75.

MONTEBELLO C., *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control tra safety e security*, *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2005, pag. 1-9.

MURINO M.A., *Le fattispecie di responsabilità risarcitoria solidale*, in *Obbligazioni e contratti*, 2007, 1, pag. 64.

NAEEMULLAH I., *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 v. American Bureau of Shipping, Inc.*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 37, 2013, pag. 639.

NEUMAN N., *A Sarbanes-Oxley for Credit Rating Agencies - A Comparison of the Roles Auditors' and Credit Rating Agencies' Conflicts of Interests Played in Recent Financial Crises*, in *University of Pennsylvania Journal of Business Law*, 2010, 12, pag. 935

NICOLUSSI A., *Sezioni sempre più unite contro la distinzione fra obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi. La responsabilità del medico*, in *Danno e responsabilità*, 2008, 8-9, pag. 871 e ss

NOBILE DE SANTIS S., *Falsità del prospetto informativo e responsabilità civile dei commissari ed esperti Consob*, nota a Corte d'Appello Milano, 24 dicembre 2012, n. 4201, in (solo massima) *Responsabilità civile e previdenza*, 2013, 5, pag. 1622.

O'Brien, *The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States Law*, in *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 7, 1994, pag. 406

O'HALLORAN R., *In a novel decision, the fifth circuit recognizes the tort of negligent misrepresentation in connection with maritime classification societies and third-party plaintiffs*, nota a *Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokau Corp.*, in *Tulane Law Review*, 78, 2004, pag. 1389.

- PALMIERI A., *Responsabilità per omessa o insufficiente vigilanza: si affievolisce l'immunità della pubblica amministrazione*, in *Foro it.*, 2001, 1, pag. 1149
- PEDRAZZI G., *Inesatte informazioni economiche: quale responsabilità per la banca?*, in *Danno e Responsabilità*, 1998, pag. 1048
- PERRONE A., *Falsità del prospetto e responsabilità civile della Consob*, in *Banca borsa e titoli di credito*, 2002, 1, II parte, pag. 22.
- PIOMBINO E., *Obblighi di classificazione e navigabilità nelle nuove "Institute Time Clauses Hulls" (1.11.1995)*, in *Diritto Marittimo*, 1998, pag. 244
- PISILLO MAZZESCHI R., *Le immunità degli Stati e degli organi statali precludono l'accesso alla giustizia anche alle vittime di torture: il caso Jones dinanzi alla Corte europea dei diritti umani*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2014, 1, pag. 215
- PONZANELLI G., *Quando sono responsabili le agenzie di rating*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2012, 2, pag. 452
- PRAYER H., *Insurer and Class and Marine Accidents*, in NORDQUIST-MOORE (ed. by) *Current Marine Environmental Issues and the International Tribunal for the Law of the Sea*, The Hague, 2001, pag. 291 e ss.
- REUS M. – PICHON J., *The European Union's exercise of jurisdiction over classification societies*, in *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, 2007, pag. 122.
- RIMABOSCHI M., *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso "Redwood"*, in *Diritto Marittimo*, 2011, pag. 37.
- RONCO F., *Alcune osservazioni sulla nozione di warranty e sulla Classification Clause*, nota a Trib. Milano 17 maggio 2005, in *Diritto Marittimo*, 2007, nave *Medtrader*, *Tubisteel srl c. Assicurazioni generali spa ed altri* pag. 1219.
- RONZITTI N., *L'immunità funzionale degli organi stranieri dalla giurisdizione penale: il caso Calipari*, in *Rivista di diritto internazionale*, 2008, pag. 1036
- ROSSI P., *Natura giuridica del registro aeronautico italiano*, in *Il diritto aereo*, 1974, pag. 103.
- ROSSI P., *Registro italiano navale*, in *Novissimo Digesto Italiano*, XII, II aggiornamento, 1980, pag. 503.
- ROUSSEAU S., *Enhancing the Accountability of Credit Rating Agencies: the Case for a Disclosure-Based Approach*, in *McGill Law Journal*, v. 51, 2006, pag. 635
- SALAFIA V., *Revisione obbligatoria e responsabilità*, nota a Trib. Milano sez. VIII, 4 novembre 2008, in *Le Società*, 2009, 1, pag. 65.
- SALOMONE R., *Le libere professioni intellettuali*, in *Tratt. dir. comm. dir. pubbl. econ.*, GALGANO, Padova, 2010, pag. 15 e ss.
- SANTORO PASSERELLI F., *Professioni intellettuali*, in *Noviss. dig. it.*, XIV, Torino, 1967, pag. 25.
- SAPONARO M., *Il danno da rating: se e come le agenzie sono tenute a rispondere*, in *Danno e responsabilità*, 2013, 2, pag. 177
- SCHAFFER H., *Liability of Experts and the Boundary between Tort and Contract*, in *Theoretical Inquiries L.*, Vol. 3, 2002, p. 453-455.

- SCHIANO DI PEPE L., *La questione della nazionalità delle navi dinanzi al tribunale internazionale del mare*, in *Rivista di diritto internazionale*, 2002, 2, pag. 329.
- SCHIAVON I., *Istituti di classifica ed istituti di assicurazione*, in *Diritto e pratica dell'assicurazione*, 1977, pag. 56.
- SCOGNAMIGLIO R., *Personalità umana e tutela costituzionale delle libere professioni*, in *Dir. fam. pers.*, 1973, pag. 803.
- SCOVAZZI T., *Considerazioni generali in tema di sicurezza della navigazione marittima*, in *Il diritto internazionale del mare fra usi antichi e nuove forme di utilizzazione*, Napoli, 2002, *passim*.
- SCOVAZZI T., *Due recenti e divergenti sentenze in tema di risarcimento del danno all'ambiente marino da inquinamento di idrocarburi*, in *Riv. giuridica dell'ambiente*, 2009, pag. 211.
- SCOVAZZI T., *La sicurezza della navigazione marittima. Profili di diritto internazionale*, in ZANELLI A. (a cura di), *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione: atti del Convegno, Castello di Santa Severina, 14-15 giugno 2002*, Catanzaro, 2004, pag. 19 e ss.
- SICCARDI F., *La colpa dell'assicurato e dei preposti nell'assicurazione marittima*, in *Diritto dei Trasporti*, 2010, pag. 302.
- SICCARDI F., *Pollution Liability and Classification Societies, is the system a fair one?*, in *Diritto Marittimo*, 2005, pag. 707
- SICUREZZA E., *I poteri dello Stato del porto nei confronti delle navi mercantili straniere*, in ZANELLI A. (a cura di), *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione: atti del Convegno, Castello di Santa Severina, 14-15 giugno 2002*, Catanzaro, 2004, pag. 37 e ss.
- SIMONE P., *Contenuti e natura giuridica dei Memorandum of understanding sul port state control*, in TRANQUILLI LEALI R., ROSAFIO E. (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, pag. 267 e ss.
- SMITH J.J., *On a flood tide: Classification societies and Canada's marine industry in 2020*, in *Martin's Marine Engineering Page*, 2011, presente al collegamento http://www.dieselduck.ca/library/index.html#UzFXQ_I5MUf
- STELLA M., *"Ratings" fuorvianti, "downgradings tardivi" e la emergente natura della responsabilità delle agenzie di "rating" straniere, ed in specie statunitensi (tra Sezioni Unite e BGH tedesco)*, in *International Litigation*, 2013, 2, pag. 95
- STIANSEN S. G., *The origins and present activities of ABS*, in *Presented American Institute of Marine Underwriters' Seminar on Marine Insurance Issues 1985*, New York, 1985, pag. 3.
- STOPPANI A., *Certificazione*, in *Enciclopedia del diritto*, 6° vol., Milano 1960, pag. 793.
- STUART C. – CAFFREY E., *Liability of Marine Surveyors, Adjusters, and Claims Handlers*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 22, 1997, pag. 22 e ss.
- SYMIONIDES S., *Choice of Law in the American Courts in 2012: Twenty-Sixth Annual Survey*, in *American Journal of Comparative Law*, 2013, 61, pag. 272.

SZEGO B. – GOBBO G., *Rating, mercato e regolatori. «Reliance» e «over-reliance» sulle agenzie di rating*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2012, 2, pag. 335

TAN A. K., *Vessel-Source Marine Pollution, The law and Politics of International Regulation*, Cambridge, 2006, pag. 360 e ss.

TELLARINI G., *Brevi osservazioni sull'Istitute Classification Clause*, in *Diritto Marittimo*, 2013, pag. 632, nota a Corte di Appello di Milano, 20 gennaio 2011, nave *Medtrader, Tubisteel srl c. Assicurazioni generali spa ed altri*.

TELLARINI G., *Il Parlamento europeo ha adottato il Terzo pacchetto sulla sicurezza marittima (Erika III)*, in *The Aviation & Maritime Journal*, 2009, 2, pag. 15-18.

TERRILE P., *La decisione del Tribunale del Mare nel caso "Grand Prince"*, in *Diritto Marittimo*, 2003, pag. 1232.

TETLEY W., *The law of the flag, "flag shopping", and choice of law*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 17, 1992, pag. 139

TINA A., *Responsabilità della Consob per omessa vigilanza sulla veridicità delle informazioni contenute nel prospetto informativo*, in *Corriere Giuridico*, 2004, 7, pag. 936.

Tribunale di Genova 24 febbraio 2010, *Argos Shipping Agency Srl c. Lloyd's Register of Shipping – Nave "Redwood"*, in *Diritto Marittimo*, 2011, pag. 230 e ss.

Tribunale di Genova 6 giugno 1991, *Padana Assicurazioni Spa e Somar Srl c. Sarda Armatoriale punta falcone Srl, nave "Capo Falcone"*, in *Diritto marittimo*, 1993, pag. 753 e ss.

TUO C., *Spunti per una riflessione sugli effetti del principio del mutuo riconoscimento applicato ai certificati delle società di classifica*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale della rivista *Diritto Marittimo*, II, 2010, pag. 1097.

TURCI M., *La responsabilità delle società di classifica verso i terzi: il caso della Star of Alexandria*, nota a U.S. District Court, Southern District of New York, 18 ottobre 1995, in *Diritto Marittimo*, 1997, pag. 1185

ULRIK A., *The Underwriters' Perspective*, in *Classification Societies*, (edited by) LUX J., London, pag. 38.

VERMIGLIO G., *La sicurezza marittima nella società del rischio*, in LA TORRE U., MELANIA SIA A.L. (a cura di), *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Catanzaro, 2011, pag. 31 e ss.

VERMIGLIO G., *Sicurezza: safety, security e sviluppo sostenibile*, in TRANQUILLI LEALI R., ROSAFIO E. (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, pag. 147 e ss.

VIANELLO R., *Recenti sviluppi in tema di responsabilità degli enti di classifica*, in *Diritto Marittimo*, 2001, pag. 794

VIGLIETTA P., *Sicurezza della navigazione, controllo delle navi e apparato amministrativo*, in *Diritto dei Trasporti*, 2006, pag. 195.

- VIGLIONE R., *Prestazione d'opera intellettuale e disciplina applicabile, tra obbligazione di mezzi e obbligazioni di risultato*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2006, I, pag. 828
- VOLLI, *Registro Italiano Navale*, in *Novissimo Digesto Italiano*, XV, 1968, pag. 210.
- VON BAR C., *Non-contractual liability arising out of damage caused to another (PEL Liab. Dam.)*, Bruxelles, 2009
- VORBACH J.E., *The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping*, in *Ocean Development & International Law*, 32, 2001, pagg. 28 e ss.
- WISWALL F.L., *Report and panel discussion concerning the joint working group on a study of issues re classification societies*, in *Diritto Marittimo*, 1995, pag. 66.
- WITTING. C., *Justifying Liability to Third Parties for Negligent Misstatements*, in *Oxford Journal of Legal Studies*, 20, 2000, pp. 628.
- WOUTERS J., DE MAN P., *Intertanko, Intercargo, Greek Shipping Cooperation Committee, Lloyd's Register and International Salvage Union V. Secretary of State for Transport. Case C-308/06*, in *American Society of International Law*, 103, 3, pag. 555.
- XERRI A., *La sicurezza come valore nel diritto della navigazione e dei trasporti e nella formazione di un diritto comune europeo*, in TRANQUILLI LEALI R., ROSAFIO E. (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, pag. 155 e ss.
- ZUNARELLI S., *Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di libertà della navigazione*, in *Diritto Marittimo*, 1980, pag. 403

Indice essenziale delle sentenze

Italia

- Cassazione 15 giugno 1956, in *Diritto Marittimo*, 1956, pag. 123
- Cassazione S.U., 03 novembre 1981, n. 5778, in *Giustizia civile. Massimario*, 1981, fasc. 11.
- Cassazione S.U., 10 febbraio 1996, n. 1030, in *Danno e responsabilità*, 1996, 2, pag. 171
- Cassazione S.U. 12 giugno 1999, n. 331, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2000, pag. 728
- Cassazione Sez I, 03 marzo 2001, n. 3132, in *Le Società*, 2001, 5, pag. 565
- Cass. S.U. 17 ottobre 2002, n. 14769, in *Diritto dei trasporti*, 2004, pag. 838.
- Cassazione S.U., 11 marzo 2004, n. 5044, in *Rivista di diritto internazionale*, 2004, pag. 540
- Cassazione S.U., 28 luglio 2005, n. 15781, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2006, I, pag. 828
- Cassazione S.U. 11 gennaio 2008, n. 582, in *La Responsabilità Civile*, 2008, 8-9, pag. 698

Cassazione S.U., 22 maggio 2012, n. 8076, in *International Litigation*, 2013, 2, pag. 95

Corte Costituzionale 22 ottobre 2014, n. 238, reperibile sul sito www.giurcost.it

Francia

Conseil d'Etat, 13 mars 1998, in *Droit Maritime français*, 1998, pag. 790

Cour Appel Versailles, 21 mars 1996, edita in *Diritto Marittimo*, 1998, pag. 861

Cour de Cass. (1ère Ch. Civile), 14 janvier 1997, in *Rev. crit. dr. internat. Privé*, 1997, 86, 3, pag. 504

Cour de Cass. (1ère Ch. Civ.) 11 mai 1999, in *Rev. crit. dr. internat. privé*, 2000, 89, 2, pag. 199

Cour Appel Versailles 9 décembre 2004, in *Droit Maritime français*, 2005, pag. 313

Cour de Cass. (1ère Ch. Civ.) 27 mars 2007, edita in *Droit Maritime français*, 2007, pag. 750

Cour Appel Paris, 30 mars 2010, in *Droit Maritime français*, 2010, 11

Tribunal de Grande Instance Paris 11ème Chambre Corr. 16 janvier 2008, in *Diritto Marittimo*, 2008, pag. 247

Cour de Cass. Chambre Criminelle 25 septembre 2012, in *Diritto Marittimo*, 2012, pag. 1267

UK

Al-Adsani v Government of Kuwait (No 2) (1996) 107 ILR 536

Bouzari v. Islamic Republic of Iran [2004] OJ No. 2800 (Q.L.)

Caparo Industries Plc. v. Dickman [1990] 2 A.C. 605

Clay v. A.J. Crump & Sons Ltd. [1964] 1 Q.B. 533 (C.A.)

Donoghue v Stevenson [1932] A.C. 562 (H.L.)

Dorset Yacht Co. v. Home Office [1970] A.C. 1004

Hedley Byrne & Co. v. Heller, [1964] A.C. 465 (H.L.)

Jones vs. Saudi Arabia [2006] UKHL 26

Marc Rich & Co AG v Bishop Rock Marine Co Ltd (and Nippon Kaiji Kyokai), [1995] 2 Lloyd's Rep. 299 (H.L.)

Mariola Marine Corp. v. Lloyd's Register of Shipping, [1990], 1 Lloyd's Rep. 547 (Q.B. (Comm.))

Murphy v. Brentwood District Council, [1991] 1 A.C. 398

N.V Bureau Wijsmuller v. Tojo Maru [1971] 1 Lloyd's Rep. 341 (H.L.)

Perrett v Collins & Others, [1998] 2 Lloyd's Rep. 255 (C.A.)

Philcox v. Civil Aviation Auth., [1995] C.A. senza pag. (8 giugno 1995)

Reeman v. Department of Transp., [1997] 2 Lloyd's Rep. 648 (C.A.)

Smith v Eric S Bush, [1990] 1 A.C. 831

Yuen Kun Yeu v. Attorney-General of Hong Kong, [1988] 1 A.C. 175.

USA

Alcoa Steamship Co, Inc. v. Charles Ferran & Co. Inc. 383 F.2d 46 (5th Cir. 1967)
American Bureau of Shipping v. Allied Oil Co., 64 E. 2d 509 (6th Cir. 1933)
Carbotrade S.P.A v Bureau Veritas 99 F.3d 86 (2d Cir. 1996)
Carbotrade S.p.A. v. Bureau Veritas, 901 F.Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995)
Cargil Inc. v. Bureau Veritas 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995)
Coastal (Bermuda) Ltd. v. E.W. Saybolt & Co. 826 F.2d 424, (5th Cir. 1987)
Continental Insurance Co. V. Daewoo Shipbuilding, 707 F.Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988)
First Nat'l Bank of Commerce v. Monco Agency Inc., 911 F.2d 1053, 1055 (5th Cir. 1990)
Glanzer v. Shepard, 135 N.E. 275, 275 (N.Y. 1922)
Great American Insurance Co. v Bureau Veritas, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972)
Great American Insurance Co. v Bureau Veritas, U.S. Court of Appeals, 478 F.2d 235 (2d Cir. 1973)
Gulf Tampa Drydock Co. v. Germanischer Lloyd, 634 F.2d 874 (5th Cir. 1981)
Hellenic Investment Fund, Inc. v. Det Norske Veritas, 464 F.3d 514, (5th Cir. 2006)
Hellenic Lines Ltd v Rhoditis, 412 F.2d 919 (5th Cir. 1969)
Hudson Waterway Corp. V. Coastal Maritime Serv., 436 F. Supp. 597, 605 (E.D. Tex. 1977)
In re Eternity Shipping 444 F. Supp. 2d 347 (D. Md. 2006)
In re Marine Sulphur Transport Corp., 312 F. Supp. 1081 (S.D.N.Y. 1970)
In re Oil spill by "Amoco Cadiz" Off the Coast of France on Mar. 16, 1978, 699 F.2d 909 (7th Cir. 1983)
Otto Candies v. Nippon Kaiji Kyokai, 346 F. 3d 530 (5th Circuit 2003)
Psarianos v. Standard Marine, Ltd., 728 F. Supp. 438 (E.D. Tex. 1989)
Psarianos v. Standard Marine, Ltd., 12 F.3d 461 (5th Cir. 1994)
Reino de España v. American Bureau of Shipping 691 F.3d 461 (2d Cir. 2012)
Reino de España v. American Bureau of Shipping No. 03 Civ. 3573 (LTS) (RLE). (S.D.N.Y. 2010)
Reino de España v. American Bureau of Shipping, 328 F. Supp. 2d 489, 490 (S.D.N.Y. 2004)
Reino de España v. American Bureau of Shipping, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008)
Ryan Stevedoring Co. v. Pan-Atlantic S.S. Corp., 350 U.S. 124 (1956)
Royal Embassy of Saudi Arabia v. S.S. Ionnis Martinos, (E.D.N.C. 1984)
Scottish Heritable Trust v Peat Marwick Main & Co, 81 E. 3d 606 (5th Cir. 1996)
Shaw v. Grumman Aerospace, 778 F.2d 736 (11th Cir. 1985)

Somarelf v. American Bureau of Shipping, 720 F. Supp. 441 (D.N. J. 1989)
Steamship Mutual Underwriting Ass'n v. Bureau Veritas, 380 F. Supp. 482, 1973
Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993)
Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992)
Ultramares Corp. v. Touche, 174 N.E. 441, 446 (N.Y. 1931)
United States v. Shaw, 309 U.S. 495 (1940)
United States v. Varing Airlines 467 U.S. 797 (1984)

Sitografia

www.imo.org

www.rina.org

www.iacs.org.uk

<https://casetext.com>

www.mit.gov.it

www.uscg.mil

www.classnk.or.jp

www.lr.org

<http://casebrief.me/>

<http://heinonline.org>