

SAGGI

DANIELE CASCIANO

LA RESPONSABILITÀ EXTRACONTRATTUALE
DERIVANTE DAL BLOCCO DELLA NAVIGAZIONE
O DELLE ATTIVITÀ PORTUALI

Recent events have shown the extent of the potentially severe implications that the blockage of navigation or, as the case may be, of port activities may cause. This is particularly true within the context of global economy which is fully interconnected, so that an event taking place in a specific geographic area is capable of producing prejudicial consequences for economic operators located in markets which may be very distant from where the event itself has occurred. An enlightening example of this is what happened in March 2021 with the grounding of the m/v Ever Given in the Suez Canal. Whenever the blockage is attributable to the culpable conduct of a wrongdoer with whom the damaged party does not have a contractual relationship, the right of the latter to obtain redress turns on the possibility of establishing a liability in tort of the former. The article analyses such a topic in order to assess how it can be framed and solved under Italian law. In particular, the identification of the different tortious liability regimes which could be triggered is addressed, taking into account the burden of proof lying respectively with the wrongdoer and with the damaged party, on one hand, under the general rule set out at art. 2043 c.c. and, on the other, according to the special liability regimes laid down at art. 2050 and 2051 c.c. Due consideration is also given to the issue related to the scope of the damages which could be recovered in tort, with particular regard to the problem posed by the so-called pure economic losses and the role played, under Italian law, by art. 1223 c.c. in selecting and filtering the claims.

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Inquadramento generale: rapporto tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. – 3. Danno materiale e pregiudizio solo economico. – 4. Individuazione dei soggetti lesi tutelabili in via aquiliana. – 5. La tutela aquiliana in caso di blocco della navigazione o del porto: legge applicabile e giurisdizione. – 6. Regime della responsabilità extracontrattuale applicabile alla fattispecie. – 7. Perimetro del danno risarcibile. – 8. Conclusioni.

1. Premessa – Gli eventi succedutisi nel corso degli ultimi anni hanno portato al centro dell'attenzione degli operatori, e quindi anche del dibattito giuridico, il tema delle conseguenze correlate al blocco temporaneo della navigazione o delle attività portuali, con particolare riferimento ai profili relativi all'individuazione delle eventuali responsabilità, rilevanti sul piano risarcitorio, riferite alle condotte, attive od omissive, che vi abbiano dato causa, nonché alla definizione del perimetro del danno risarcibile.

Per gravità delle sequele economiche che ne sono derivate, quello dell'incaglio della m/n *Ever Given* ⁽¹⁾ è certamente il caso più emblematico di un sinistro, occorso in tempi recenti a una singola nave, che abbia determinato l'interruzione generalizzata, ancorché temporanea, della navigazione. Esso non è, peraltro, il solo: a fronte del significativo miglioramento che è stato portato alla sicurezza della navigazione grazie allo sviluppo delle tecnologie informatiche applicate al campo della ingegneristica navale, l'incremento dei traffici unitamente all'aumento delle dimensioni delle

⁽¹⁾ Il 23 marzo 2021, la m/n *Ever Given*, una portacontainer di classe Golden battente bandiera panamense, spinta da forti venti laterali che soffiavano fino a 40 nodi, si è intraversata mentre percorreva in direzione nord il Canale di Suez, andandosi a incagliare con la prua su un argine del canale stesso. Per circa una settimana, la navigabilità del Canale è stata interamente preclusa. Solo il 29 marzo 2021, la nave è stata disincagliata, grazie all'intervento di una draga e tredici rimorchiatori, che la hanno raddrizzata, consentendole di proseguire la propria navigazione fino al Grande Lago Amaro, ove è stata poi posta sotto sequestro su iniziativa della Suez Canal Authority.

navi hanno, infatti, finito per comportare un incremento dei fattori di rischio per la verifica di sinistri potenzialmente idonei a causare blocchi della navigazione stessa, specie in zone caratterizzate dalla presenza di vie navigabili ad alto traffico, quali ambiti portuali, canali, stretti, ecc. ⁽²⁾.

Peraltro, oltre ad eventi riferibili alla nave, anche circostanze imputabili alla parte di terra possono determinare l'impedimento temporaneo ovvero il ritardo nello svolgimento delle attività di trasporto: è questo, ad esempio, il caso dell'interruzione delle attività portuali causate talvolta da condotte illecite di terzi, quali scioperi selvaggi o manifestazioni non autorizzate, come avvenuto nell'ambito del porto di Trieste nell'ottobre 2021, nel quadro delle proteste contro l'introduzione dell'obbligo del cosiddetto *Green Pass* in attuazione delle misure per la prevenzione del contagio da COVID-19 ⁽³⁾.

⁽²⁾ In alcuni casi, il periodo di interruzione della navigazione è risultato più circoscritto, ovvero il blocco non si è verificato. Ad esempio, il 31 agosto 2021, la petroliera *Affinity V*, battente bandiera di Singapore, partita dal Portogallo e destinata in Arabia Saudita, si è anch'essa incagliata lungo il canale di Suez: tuttavia, la circostanza per cui l'incidente è avvenuto in una zona più ampia del Canale rispetto al luogo di incaglio della *Ever Given* (ancorché non distante da esso) e, soprattutto, le dimensioni significativamente inferiori della *Affinity V* (pari a 252 metri di lunghezza per 45 metri di larghezza, a fronte dei 400 metri per 59 metri della *Ever Given*) hanno agevolato le operazioni di disincaglio, consentendo di limitare il blocco della navigazione solo a poche ore.

⁽³⁾ Nel mese di ottobre 2021, il Coordinamento dei Lavoratori Portuali di Trieste (CLPT) ha promosso uno sciopero, dichiarato illegittimo dalla Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, come protesta contro l'introduzione del certificato vaccinale (*Green Pass*) per i lavoratori. L'obiettivo era quello di paralizzare le attività dello scalo giuliano al fine di ottenere dal Governo l'eliminazione del suddetto obbligo o quantomeno di prorogarne l'entrata in vigore. Lo sciopero, iniziato il 15 ottobre e protrattosi nei giorni seguenti, pur non avendo determinato un blocco totale delle attività del porto, ha causato rallentamenti e ritardi nell'espletamento delle stesse.

L'interruzione della navigazione o il blocco dello svolgimento delle attività portuali hanno riflessi potenzialmente pregiudizievoli per una molteplicità di soggetti, anche diversi da chi è creditore rispettivamente delle prestazioni di trasporto eseguite dalla nave o di quelle erogate nel porto, ossia di coloro che hanno diritto a fruire di tali servizi sulla base di un rapporto contrattuale. Questa osservazione sollecita una riflessione in merito alla tutelabilità, sul piano risarcitorio, delle posizioni di tali soggetti terzi, e quindi, correlativamente, alla responsabilità civile verso i medesimi di coloro che abbiano determinato, o concorso a determinare, il blocco della navigazione o delle attività portuali stesse.

Il presente articolo si propone di esaminare tale tematica, alla luce dei principi e delle regole che definiscono la disciplina delle responsabilità aquiliana nel nostro ordinamento.

2. *Inquadramento generale: rapporto tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale* – La trattazione del tema richiede di formulare alcune considerazioni preliminari di carattere generale, necessarie per il corretto inquadramento degli istituti che vengono in rilievo.

La prima di esse attiene al rapporto tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale.

Al riguardo, si può osservare che una stessa condotta, la quale integri un inadempimento nel rapporto tra debitore e creditore della prestazione contrattuale, può spiegare i propri effetti pregiudizievoli anche *esternamente*, nei confronti di soggetti terzi che non sono parte del contratto, assumendo una connotazione pluri-offensiva fondata su titoli diversi, ossia, appunto, contrattuale nei riguardi del creditore ed extracontrattuale verso i terzi ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Si tratta dell'ipotesi del cosiddetto «*concorso improprio*», che in dottrina viene contrapposto al «*concorso proprio*», il quale si determina allorquando una stessa condotta dà luogo ad azioni fondate su titoli diversi nei riguardi dello stesso soggetto. Sul tema, in generale, si

Può, però, anche accadere che la responsabilità contrattuale e quella extracontrattuale si pongano in termini di alterità l'una rispetto all'altra, ed è, anzi, questa l'ipotesi forse più comune. Sovente, all'origine della mancata esecuzione della prestazione vi è il fatto colpevole del terzo, che, nel quadro del rapporto contrattuale in cui si verifica l'inadempimento, può integrare un fattore di esenzione da responsabilità per il debitore: in particolare, restando sul piano delle categorie generali della responsabilità contrattuale, un'ipotesi di caso fortuito, idoneo a costituire una causa di impossibilità sopravvenuta non imputabile al debitore ai sensi dell'art. 1218 c.c., ovvero, considerando la specifica dimensione della responsabilità vettoriale in ambito marittimo, un pericolo eccettuato ⁽⁵⁾. In questo ordine

segnalano, tra gli altri: A. SACCO, *Colpa contrattuale e aquilana: concorso o incompatibilità*, in *Mon. trib.* 1926, 801; A. DE CUPIS, *Il problema del cumulo della responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Ann. dir. comp.* 1963, 255; C. ROSSELLO, *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Nuova giur. comm. civ.* 1985, 317; G. MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale (Analisi comparata di un problema)*, Padova, 1989; C. CASTRONOVO, *Le due specie della responsabilità civile e il problema del concorso*, in *Eur. dir. priv.* 2004, 69; D. FRENDI, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, Padova, 2013; G. ANZANI, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Resp. civ. e prev.* 2018, 278. Con più specifico riferimento al diritto della navigazione e dei trasporti, si vedano M. LOPEZ DE GONZALO, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nelle Hague-Visby Rules e nelle altre convenzioni di diritto uniforme dei trasporti*, in *Dir. mar.* 1986, 6; D. MALTESE, *Limitazione del debito e concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Trasp.* 1993, 3; G. SILINGARDI, *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Il contratto di trasporto* (a cura di G. Silingardi), Milano, 1997; A. FLAMINI, *Osservazioni critiche sulla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore*, in *Dir. trasp.* 2002, 813; A. ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporti*, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 5; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano 2015, 284 ss.

⁽⁵⁾ Nel sistema dei pericoli eccettuati cosiddetti «tipici» delineato dalle Regole dell'Aia/Aia-Visby all'art. IV.2, costituiscono, ad esempio,

di ipotesi, mentre il debitore della prestazione contrattuale non risponde della mancata esecuzione della prestazione, il terzo, che con la propria condotta illecita abbia causato l'inadempimento, potrebbe essere responsabilizzato in via extracontrattuale dal creditore rimasto insoddisfatto.

È proprio questa la considerazione che ha portato, nell'evoluzione giurisprudenziale e dogmatica, al superamento della concezione del diritto di credito come diritto relativo, costretto e limitato nel quadro del rapporto creditore-debitore, per approdare al riconoscimento della sua

ipotesi tipizzate di esimenti della responsabilità contrattuale del vettore che sono, ovvero potrebbero risultare in concreto, riconducibili a condotte illecite di terzi, quelle di cui alla lett. *a* (atti o colpe del comandante, dei marinai, del pilota o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave; cosiddetta «colpa nautica»), *b* (incendio non provocato da fatto o colpa del vettore), *f* (fatto di nemici pubblici), *j* (scioperi, serrate, arresti o impedimenti frapporti al lavoro, per qualsiasi causa, in modo parziale o totale), *k* (rivolte o sommosse civili). Analoghe ipotesi sono ricavabili anche, nel quadro della disciplina domestica, dall'elencazione contenuta all'art. 422, comma 2, c. nav., nel quale peraltro, come noto, gli eventi indicati non assumono la valenza di cause esonerative della responsabilità, ma piuttosto quella di fattori che determinano l'inversione dell'onere della prova in merito alla sussistenza della colpa del vettore, nel senso che, qualora il vettore fornisca la prova della derivazione del danno da uno di tali eventi, l'avente diritto, per potere affermare la responsabilità del vettore, deve dimostrare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore stesso o da colpa commerciale dei suoi ausiliari. Sul tema del sistema della responsabilità del vettore marittimo e sulla incidenza dei pericoli eccettuati quali fattori esonerativi della stessa, si vedano, tra gli altri, G. RIGHETTI, *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccettuati*, Padova, 1970; S.M. CARBONE, *Eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. mar.* 1987, 755; F. BERLINGIERI, *Sulla interpretazione delle convenzioni internazionali e sull'esonero per danni da incendio*, in *Dir. mar.* 1987, 363; L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 155; F. BERLINGIERI, *Analisi comparata delle Regole dell'Aja-Visby e delle Regole di Rotterdam*, Convegno AIDIMCCIA Genova-A.L.C.E., Genova 19-20 ottobre 2009.

tutela aquiliana ⁽⁶⁾. Efficacemente è stato detto al riguardo che «il diritto di credito è relativo quanto all'attuazione, nel senso che la pretesa che costituisce il contenuto del credito può essere fatta valere soltanto nei confronti del debitore. L'inattuazione del rapporto, invece, può essere da imputare al debitore, nel qual caso avremo inadempimento per la responsabilità (contrattuale) che ne consegue, o ad altra causa, come consta dall'art. 1218 c.c. che, disciplinando la responsabilità del debitore, la esclude quando sia dovuta a "impossibilità della prestazione derivante da causa non imputabile"»; laddove tale causa esterna al debitore ben può essere integrata, appunto, dal fatto illecito del terzo ⁽⁷⁾.

3. *Danno materiale e pregiudizio solo economico* – La seconda considerazione preliminare che va fatta è relativa alla tipologia di sinistri e di danni che, nel concreto, si possono

(6) In dottrina si vedano, tra gli altri, F.D. BUSNELLI, *La lesione del credito da parte di terzi*, Milano, 1964, 3; P. TRIMARCHI, *Sulla responsabilità del terzo per pregiudizio al diritto di credito*, in *Riv. dir. civ.* 1983, I, 217; G. VISINTINI, *La tutela aquiliana delle posizioni contrattuali*, in *Contratto e impresa* 1985, 651; G. ALPA-G. FERRANDO, *La lesione del diritto di credito da parte di terzi*, in *Nuova giur. civ. comm.* 1985, 51; D. POLETTI, *Dalla lesione del credito alla responsabilità extracontrattuale da contratto*, in *Contratto e impresa* 1987, 124; F.D. BUSNELLI, *La tutela aquiliana del credito: evoluzione giurisprudenziale e significato attuale*, in *Riv. crit. dir. priv.* 1987, 273; T. MONTECCHIARI, *La lesione del diritto di credito da parte del terzo e la sua tutela aquiliana*, in *Arch. civ.* 1989, 1153. La giurisprudenza sul tema è vasta; si segnalano, tra le altre: Cass., sez. un., 26 gennaio 1971, n. 174, in *Foro it.* 1971, I, 199; Cass. 23 febbraio 1978, n. 909, in *Foro it.* 1978, I, 1699; Cass. 8 novembre 1980, n. 6008; Cass. 30 ottobre 1984, n. 5562, in *Foro it.* 1985, I, 149; Cass. 2 dicembre 1986, n. 7117, in *Foro it.* 1987, I, 436; Cass. 14 luglio 1987, n. 6132, in *Foro it.* 1988, I, 1188; Cass. 22 gennaio 1994, n. 655.

(7) C. CASTRONOVO, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, relazione tenuta nel quadro dell'incontro di studio organizzato dal Consiglio Superiore della Magistratura sul tema «*Illecito aquiliano e ingiustizia del danno*», Roma 29-30 maggio 2008, pubblicata su www.personaedanno.it.

verificare a carico di soggetti terzi, in relazione al blocco della nave o al blocco del porto.

Talvolta, queste conseguenze pregiudizievoli sono direttamente connesse a un sinistro che, nel suo dispiegarsi, oltre a, e talvolta prima ancora di, causare l'interruzione della navigazione o delle attività portuali, determina un danno materiale a beni dei terzi stessi: si pensi, ad esempio, all'ipotesi di urto tra navi, a quella dell'esplosione della nave in porto, alla collisione della nave stessa con opere morte portuali, o ancora all'evenienza dello sversamento di idrocarburi trasportati o *bunker*.

Altre volte, invece, il danno può essere solo economico, ossia non correlato a un pregiudizio materiale ai beni di cui il soggetto leso sia proprietario, possessore o detentore qualificato.

Il caso del blocco del Canale di Suez, causato dall'incaglio della m/n *Ever Given*, ha chiaramente fatto emergere questa evenienza: infatti, le maggiori perdite economiche sono state patite proprio da soggetti che non hanno subito alcun pregiudizio fisico a beni di loro proprietà.

Nella circostanza, circa 370 navi sono rimaste bloccate in attesa della liberazione del Canale. Alcune hanno dovuto attendere per diversi giorni all'imbocco o all'interno dello stesso, prima che le vie navigabili venissero liberate; altre hanno dovuto cambiare rotta e circumnavigare il continente africano, passando da Capo di Buona Speranza. Ne sono derivati significativi extra-costi, rilevanti quale danno emergente (spese carburanti; potenziali responsabilità derivanti da ritardi e/o inadempimenti contrattuali; ecc.), oltre a ritardi ingenti, che hanno comportato perdite di guadagno o di *chances* economiche, riverberanti come lucro cessante.

Ma, in realtà, l'incaglio della *Ever Given* ha avuto ricadute negative a livello ben più ampio, interessando tutti i soggetti che, nella catena logistica e distributiva, si trovavano a valle dei trasporti marittimi che hanno subito tali ritardi a causa dell'interruzione della navigazione a Suez: basti considerare che la dimensione economica dell'impat-

to del blocco del Canale su scala globale per il commercio internazionale è stata stimata in una contrazione di valore dei traffici di oltre 9,6 miliardi di dollari al giorno ⁽⁸⁾.

4. *Individuazione dei soggetti lesi tutelabili in via aquiliana* – Infine, ulteriore profilo che viene in rilievo in funzione dell'inquadramento generale della tematica in esame – e che risulta direttamente correlato a quanto appena accennato con riguardo alla tipologia dei danni risarcibili – è quello dell'individuazione dei soggetti lesi, i quali, in relazione ai danni da essi patiti, possono ricevere tutela in via extracontrattuale.

Come osservato al precedente paragrafo, il blocco delle navi o dell'attività dei porti può intaccare la posizione di un novero assai vasto e diversificato di soggetti. Ciò è la conseguenza del fatto che l'economia mondiale globalizzata è interamente interconnessa; sicché un evento che si realizza in un determinato ambito geografico è capace di produrre conseguenze pregiudizievoli a carico di molteplici operatori economici, talvolta ubicati in mercati e contesti molto lontani rispetto a quello in cui si è verificato il fatto.

Basti pensare nuovamente al caso del blocco di Suez, ove, come già accennato, i soggetti che hanno patito le conseguenze dell'interruzione della navigabilità del Canale sono stati i più disparati. Ad essere attinti in termini pregiudizievoli dall'incaglio non sono stati, infatti, solamente coloro che avevano interessi *nella* o *sulla* m/n *Ever Given* (i.e. i *time charterer* e i *cargo owners*), ma anche parti terze rispetto alla nave stessa, e in particolare, oltre alla Suez Canal

⁽⁸⁾ La valutazione tiene conto del fatto che il valore del traffico commerciale giornaliero lungo il Canale diretto verso ovest è stimabile in circa 5,1 miliardi di dollari, mentre il traffico diretto verso est assomma a circa 4,5 miliardi di dollari; cfr., al riguardo, quanto riportato sulla nota redazionale *Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given*, pubblicata su *Lloyd's List* del 24 marzo 2021.

Authority ⁽⁹⁾, i soggetti che avevano interessi riconducibili alle altre navi rimaste bloccate all'interno del Canale, o che comunque non hanno potuto accedervi, per il tempo necessario alla liberazione delle vie navigabili. Il riferimento è, ad esempio, agli armatori e ai *time charterers* che avevano stipulato contratti di utilizzazione di tali navi la cui decorrenza è risultata ritardata, e in alcuni casi impedita, a seguito della cancellazione dei fissati, causata dal ritardo nell'ultimazione del viaggio precedente dovuta al blocco del Canale; ai *time charterers* che hanno visto ritardata l'ultimazione del *last voyage* con conseguente dilazione nella *redelivery* della nave all'*owner*, continuando, perciò, a pagare il nolo a causa del prolungamento della durata del contratto per la sosta della nave stessa; agli armatori che hanno subito la sospensione del pagamento del nolo da parte dei *time charterers* per il tempo dell'attesa, in forza di clausole «*off-hire*»; agli armatori o ai *time charterers* che hanno dovuto sostenere extra-costi di navigazione per la circumnavigazione dell'Africa; ai caricatori o ai destinatari delle merci trasportate su tali navi ritardate o ridirette, che, in alcuni casi, potrebbero essere deperite; ecc. ⁽¹⁰⁾.

Ma, in realtà, il novero dei soggetti che possono risentire di un pregiudizio a causa di eventi consimili a quello di

⁽⁹⁾ Inizialmente SCA aveva quantificato la propria richiesta risarcitoria in USD 916 milioni per danno emergente e lucro cessante, costo delle operazioni di salvataggio e danno all'immagine, richiesta che è stata successivamente ridotta a USD 550 milioni. L'ammontare della transazione che ha consentito di liberare la nave dal sequestro nel luglio 2021 non è noto.

⁽¹⁰⁾ In tali termini e per una compiuta rassegna del novero dei potenziali soggetti lesi, cfr. la relazione di S. ZUNARELLI nell'ambito del webinar *Il caso Ever Given: rischi, responsabilità e risarcimenti Implicazioni per le PMI utenti del trasporto marittimo*, 12 aprile 2021; S. ZUNARELLI, *I rischi della navigazione marittima: responsabilità e profili assicurativi alla luce del caso Ever Given*, in *Sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente nelle Bocche di Bonifacio* (a cura di A. Montesano), Torino, 2022, 263, in particolare a 274.

Suez può andare ulteriormente a valle e risultare ben più ampio: si consideri, sempre in via esemplificativa, la posizione di *owners* o *charterers* di navi non direttamente bloccate nel Canale di Suez, che abbiano sostenuto costi o sofferto perdite economiche derivanti dalle attese dovute alla congestione dei porti cagionata, a propria volta, dal blocco della navigazione nel Canale stesso; ai venditori-caricatori che, nel quadro dei contratti di compravendita (ad esempio, sulla base di condizioni di resa DAP, DPU o DDP), avevano pattuito la consegna delle merci a destinazione entro certi termini, con precisione di penali contrattuali previste in favore degli acquirenti-destinatari in caso di ritardo ⁽¹¹⁾; o ancora a quella dei soggetti che attendevano determinate merci, attrezzature o componenti per utilizzarle nel quadro di un processo produttivo o di un appalto, che è risultato impedito o differito per effetto dei ritardi prodotti dal blocco della navigazione a Suez.

5. La tutela aquiliana in caso di blocco della navigazione o del porto: legge applicabile e giurisdizione – Inquadri in tali termini i profili che il tema in esame pone su un piano generale, veniamo quindi a considerare le problematiche che si affacciano nello specifico in relazione alle prospettive di tutela, in via extracontrattuale, delle posizioni pregiudicate in caso di interruzione dell'attività di navigazione o delle attività portuali.

Tra esse vengono, in primo luogo, in rilievo quelle relative alla individuazione del foro giurisdizionale competente e della legge applicabile.

Si tratta, a ben vedere, di questioni che, pur ricevendo, in relazione ad alcune fattispecie della materia della navigazione, una declinazione particolare in ragione delle regole

⁽¹¹⁾ S. ZUNARELLI, *ibidem*. Cfr. anche Z. YIZHEN-J. ZHENGXIONG-W. DELING, *Legal Analysis in Maritime Laws Based on Grounding Case of M/V "EVER GIVEN" in Suez Canal*, in *International Journal of Law and Society* 2021, 4(2), 107, 111 ss.

poste dalle convenzioni di diritto internazionale uniforme ovvero da talune previsioni del codice della navigazione, generalmente vengono a essere affrontate e risolte nel quadro delle regole di diritto internazionale privato dell'ordinamento ⁽¹²⁾.

⁽¹²⁾ In particolare, ciascun giudice adito è chiamato a fornire una risposta al quesito inerente alla propria competenza giurisdizionale sulla base delle regole di diritto internazionale privato vigenti nel suo ordinamento domestico; il giudice italiano, che fosse investito di una controversia di questa tipologia, dovrebbe, così, valutarne la sussistenza in capo a sé della giurisdizione alla stregua dei criteri posti dalla l. 218/95, dal reg. (UE) n. 1215/2012, dalla Convenzione di Lugano del 2007 e (ormai solo residualmente) dalla Convenzione di Bruxelles 1968. In particolare, tra i titoli speciali di giurisdizione previsti dal reg. (UE) 1215/2012, due attengono specificamente alla responsabilità extracontrattuale: l'art. 7, n. 3, in forza del quale un'azione risarcitoria o restitutoria nascente da un fatto che integra un reato può essere radicata innanzi al giudice dell'azione penale, se ciò è consentito dalla legge del foro, e, soprattutto, l'art. 7, n. 2, ai sensi del quale, «in materia di illeciti civili dolosi e colposi», è competente il giudice «del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire»; laddove, secondo l'orientamento giurisprudenziale prevalente, per «luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire» (*locus damni*) deve intendersi quello in cui si è realizzato il danno-evento, costituente l'ipotesi di danno immediato e diretto, restando tendenzialmente irrilevante la localizzazione dei cosiddetti danni-conseguenza. Sul tema, in giurisprudenza, cfr. *ex multis* Cass., sez. un., ord. 28 aprile 2015 n. 8571; Cass., sez. un., 26 ottobre 2018 n. 27164; Cass., sez. un., 1 febbraio 2019 n. 3165. In dottrina, si vedano, tra gli altri, M. CALLORI, *Giurisdizione in materia di responsabilità extracontrattuale: l'art. 5 n. 3 della convenzione di Bruxelles del 1968 e la questione della localizzazione del forum damni*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 1997, 615; M.A. LUPOI, *Conflitti transnazionali di giurisdizioni*, Milano, 2002; A. BRIGGS-P. REES, *Civil jurisdiction and judgments*, IV ed., London, 2005; A. NUYTS-N. WATTÉ (a cura di), *International litigation in Europe and relations with Third States*, Bruxelles, 2005; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel regolamento (CE) n. 44/2001*, III ed., Padova, 2006; S.M. CARBONE, *Lo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale*, VI ed., Torino, 2009; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, Torino, 2011; U. MAGNU-S.P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels*

La considerazione di tali aspetti esula dalla presente ana-

I Regulation, II ed., Munich, 2012. Ai fini della determinazione della giurisdizione, va, peraltro, considerata la peculiarità della materia della navigazione, che prevede norme speciali a livello internazionale uniforme nonché a livello interno, le quali possono incidere sulla individuazione della giurisdizione competente. Ne sono un esempio la Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 in tema di competenza civile in materia di urto tra navi; l'art. 9 della Convenzione di Bruxelles 1969 sull'inquinamento da idrocarburi; l'art. 14 c. nav. relativo alle domande riguardanti l'urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato. Considerazioni analoghe possono essere formulate con riferimento alla legge applicabile. Il reg. (CE) n. 864/2007 (Roma II) delinea un sistema articolato per l'individuazione della legge applicabile, il quale risulta imperniato su una norma generale e ulteriori nove regole speciali. La previsione generale è fissata all'art. 4.1, il quale individua la legge applicabile in quella «del paese in cui il danno si verifica» (*lex loci damni*), mentre non attribuisce rilievo al luogo del fatto generatore del danno: nell'economia della norma è dunque rilevante solo il cosiddetto danno-evento, consistente nella lesione (diretta e iniziale) del bene giuridicamente protetto, mentre risulta irrilevante il cosiddetto danno-conseguenza, riferito alle sequele (indirette e ulteriori) derivanti dal primo, sul piano del pregiudizio, patrimoniale e non, subito dal soggetto leso. Una deroga a tale regola generale è posta dall'art. 4.2, il quale stabilisce che, qualora il presunto responsabile e la parte lesa risiedano abitualmente nello stesso Stato nel momento in cui il danno si verifica, si applica la legge di tale Stato. Il par. 3 dello stesso art. 4 introduce una ulteriore ipotesi di deroga (cosiddetta clausola di salvaguardia) prevedendo che, laddove dal complesso delle circostanze del caso concreto risulti chiaramente che il fatto illecito presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso da quello individuato alla stregua dei precedenti criteri, si applica la legge di tale altro paese (potendo detto «collegamento manifestamente più stretto con un altro paese» fondarsi segnatamente su una relazione preesistente tra le parti, quale un contratto, che presenti uno stretto collegamento con il fatto illecito in questione). Sul tema cfr., tra gli altri, P. FRANZINA, *Il regolamento n. 864/2007/CE sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali*, in *Nuove leggi civ.* 2008, 994 ss.; A. MALATESTA, *Il nuovo diritto internazionale privato in materia di obbligazioni non contrattuali: il regolamento (CE) "Roma II" entra in vigore*, in *Danno e resp.* 2008, 1206; F. MUNARI, *L'entrata in vigore del Regolamento «Roma II» e i suoi effetti sul private antitrust enforcement*,

lisi, ai fini della quale presupporremo che la disciplina applicabile alla fattispecie sia quella domestica e che la richiesta risarcitoria debba essere vagliata dal giudice italiano.

Nel prosieguo di questa trattazione, ci concentreremo, quindi, sui profili sostanziali legati, da un lato, all'individua-

in *Dir. comm. int.* 2008, 281; I. PRETELLI, *Il regime internazionale privatistico della responsabilità contrattuale nel Regolamento CE «Roma II»*, in *Contr. impr. eur.* 2008, 695; A. RUSHWORTH-A. SCOTT, *Roma II: Choice of law dor non-contractual obligation*, in *LMCLQ* 2008, 275; E. SHOEMAN, *Roma II and the substance-procedure dichotomy: crossing the Rubicon*, in *LMCLQ* 2010, 81; C. HONORATI, *Regolamento n. 864/2007 sulla legge applicabile alle obbligazioni non contrattuali*, in *Atti notarili. Diritto comunitario e internazionale* (a cura di F. Preite e A. Gazzanti Pugliese), Torino, 2011, 483. Anche con riferimento al tema della individuazione della legge applicabile, il codice della navigazione (per le ipotesi in cui risulti applicabile, corrispondenti ormai alle sole fattispecie che esulino dall'ambito di operatività della normativa europea), delinea alcuni criteri di collegamento peculiari, quali, ad esempio, quelli posti dall'art. 5 c. nav. relativo alla legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi e di aeromobili in navigazione (secondi cui «Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto. La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità da parte dello Stato al quale la nave o l'aeromobile appartiene»), oppure dall'art. 7 c. nav. (per il quale «La responsabilità della nave o dell'esercente dell'aeromobile per atti o fatti dell'equipaggio è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile. La stessa legge regola i limiti legali del debito complessivo o della responsabilità dell'armatore o dell'esercente anche per le obbligazioni da loro personalmente assunte»); con riferimento all'operatività del criterio di collegamento di cui all'art. 5 c. nav., cfr. Cass. 15 luglio 1976, n. 2796, in *Giust. civ.* 1976, I, 1782, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla esegesi dell'art. 5 cod. nav.*, e in *Dir. mar.* 1976, 680, con nota di G. MAGANZA, *Nave ormeggiata in porto: lex loci e legge di bandiera*, 682.

zione del regime di responsabilità applicabile, e, dall'altro, alla delimitazione del perimetro del danno risarcibile, inquadrando ed esaminando gli stessi alla luce dei principi e delle norme che regolano la responsabilità civile nel nostro ordinamento.

6. Regime della responsabilità extracontrattuale applicabile alla fattispecie – Il primo problema di natura sostanziale che si pone è quello relativo all'individuazione del regime di responsabilità applicabile.

La questione è rilevante soprattutto sul piano della diversa ripartizione dell'onere della prova in relazione, da un lato, ai presupposti per l'affermazione della responsabilità civile del soggetto che con la sua condotta ha determinato il blocco e, dall'altro, a quelli per l'esenzione dalla responsabilità stessa.

A seconda delle circostanze che hanno dato luogo all'interruzione dell'attività di navigazione o dell'attività portuale, è astrattamente concepibile che vengano in rilievo tre diversi regimi di responsabilità aquiliana previsti dal nostro ordinamento: quello fondato sulla regola generale di cui all'art. 2043 c.c.; quello *ex art.* 2050 c.c. per esercizio di attività pericolose; quello delineato dall'art. 2051 c.c. per danno cagionato da cosa in custodia.

L'applicazione dell'art. 2043 c.c. non pone particolari problemi, costituendo, come noto, norma di chiusura, o clausola generale, del sistema della responsabilità civile, che è in sé astrattamente riferibile a ogni fattispecie, ivi compresa quella in esame. Si tratta, peraltro, di un sistema che alloca sul danneggiato un onere probatorio decisamente gravoso, e che quindi, nel concreto, può risultare di difficile operatività, soprattutto per ciò che concerne la prova dell'elemento psicologico soggettivo (dolo o, più comunemente, colpa) dell'autore del fatto illecito. Va, inoltre, osservato che l'art. 2043 c.c. consente di agire in via risarcitoria nei confronti dell'agente – che, nel caso della navigazione marittima, è sovente il comandante o l'equipaggio –, ma non *ex se* dell'armatore, il quale invece, ricorrendone i

presupposti, potrebbe essere attinto in via indiretta, ai sensi dell'art. 274, comma 1, c. nav. ⁽¹³⁾.

Diversa è l'operatività dell'art. 2050 e dell'art. 2051 c.c., in quanto dette norme consentono, ove applicabili, di radicare la responsabilità direttamente in capo all'armatore nella sua qualità di soggetto che ha la gestione nautica della nave, consentendo altresì al danneggiato di prescindere dal gravoso onere probatorio previsto dall'art. 2043 c.c.

L'applicazione di tali previsioni nell'ambito della navigazione marittima è stata generalmente ammessa in giurisprudenza sulla base della considerazione per cui la responsabilità extracontrattuale dell'armatore è regolata, in mancanza di disposizioni del diritto della navigazione, dalle norme generali, tra cui anche gli art. 2050 e 2051 c.c. ⁽¹⁴⁾.

⁽¹³⁾ L'art. 274 c. nav. prevede che l'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione (comma 1), con la sola eccezione (prevista dal comma 2 del medesimo articolo) riferita all'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio di cui agli art. 489 e 490 c. nav., nonché degli altri obblighi imposti dalla legge al comandante in quanto capo della spedizione. Si tratta di una forma di responsabilità indiretta sul modello di quella prevista, nell'ordinamento generale, per i padroni e i committenti dall'art. 2049 c.c., che si applica alla materia della navigazione in luogo di quest'ultima, in ragione del criterio di prevalenza della norma speciale su quella generale; cfr. sul punto App. Roma 20 giugno 1974 in *Dir. mar.* 1974, 554.

⁽¹⁴⁾ Cfr., in tali termini, Cass. 15 luglio 1976 n. 2796 cit., ove viene osservato che «l'art. 274 c. nav., nel disporre che "l'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio", detta una regola che può considerarsi speciale rispetto all'art. 2049 c.c., ma non ne esaurisce la disciplina della responsabilità cui l'armatore, come soggetto di diritto e come imprenditore, deve pur sempre soggiacere. All'armatore l'art. 274 riferisce, parallelamente e in parziale deroga all'art. 2049 c.c., le conseguenze giuridiche dei fatti (leciti e illeciti) dei suoi preposti (i membri dell'equipaggio), ma nulla prevede in ordine al fatto generatore della responsabilità quale è regolato dalle altre norme del codice civile, fra cui gli art. 2050 e 2051. E poiché non è altrimenti disciplinata, neppure analogicamente dal codice della navigazione, torna applicabile

L'art. 2051 c.c. è così stato segnatamente invocato nel caso in cui il danno promani direttamente dalla cosa in custodia, come potrebbe avvenire, ad esempio, in ragione della peculiare natura delle merci oggetto di caricazione a bordo della nave ⁽¹⁵⁾.

la normativa del codice civile, giusta i disposto del citato art. 1 c. nav.». Sull'applicabilità degli art. 2050 e 2051 cod. civ., non esclusa dall'art. 274 c. nav., si vedano anche: Cass. 22 febbraio 1969 n. 606, in *Riv. dir. nav.* 1971, II, 11, con nota di F. D'ANIELLO, *Custodia della nave e responsabilità dell'armatore*; Lodo arb. 10 agosto 1984, in *Dir. mar.* 1985, 853, con nota di C. ROSSELLO, *Stato attuale (ed effettive conseguenze) dell'evoluzione giurisprudenziale in materia di danno da attività pericolose*; Cass. 16 gennaio 2013 n. 902, in *Dir. mar.* 2013, 454. In particolare, tale ultima pronuncia chiarisce nei seguenti termini il rapporto che si instaura tra la normativa speciale del diritto della navigazione (in ispecie, in tema di responsabilità per inquinamento da idrocarburi) e quella generale di cui all'art. 2050 c.c.: «È [...] evidente come le norme speciali non incompatibili con quelle di carattere generale – norme volte, oltretutto, a tutelare, nella specie, beni a copertura costituzionale quali l'ambiente –, si pongano non in un rapporto verticale di incompatibilità, bensì in una relazione orizzontale di complementarietà con la disciplina di diritto comune: onde la legittima predicabilità di una responsabilità estesa, oltre che al proprietario ed all'armatore, anche al noleggiatore della nave, a sua volta destinatario, pertanto, dell'obbligo di vigilare ed attivarsi affinché le operazioni relative alla navigazione (nella specie, l'allibo) avvengano nel rispetto non soltanto delle norme specificamente applicabili nel sottosettore normativo di competenza, ma anche delle specifiche regole di diligenza, prudenza e perizia imposte dalla pericolosità delle relativa attività, se configurabile (come nella specie) un'attività pericolosa collegata all'esercizio della navigazione».

⁽¹⁵⁾ È stato questo, ad esempio, il caso dell'esplosione avvenuta a bordo della nave «*Luisa*» nel porto iraniano di Bandar Mah Shahr nel 1965; cfr. Cass. 15 luglio 1976 n. 2796 cit. Per una applicazione più lata, si veda la nota di G. ALPA a Trib. Roma 9 dicembre 1972, in *Dir. mar.* 1973, 81, 85, ove viene riportata Cass. 18 giugno 1969, inedita, secondo cui «la presunzione di colpa ex art. 2051 c.c. è configurabile anche nella ipotesi in cui la cosa in custodia non sia suscettibile per sua natura di produrre danno ed è invece sufficiente che le cose in custodia abbiano cagionato il danno anche per cause esterne la cui mancata neutralizzazione viene presuntivamente addebitata al custode».

Per quanto concerne, invece, la responsabilità per esercizio di attività pericolosa ai sensi dell'art. 2050 c.c., se nella casistica giurisprudenziale non si può rinvenire la generale affermazione del principio per cui la navigazione marittima costituisca di per sé un'attività pericolosa, in alcune circostanze essa è stata riconosciuta come tale ⁽¹⁶⁾. Ed effettivamente, in determinate ipotesi non si può escludere in termini aprioristici che l'attività di navigazione marittima possa effettivamente assumere i connotati di una attività pericolosa in relazione alle peculiarità del caso concreto.

In questo senso possono essere fatte valere almeno due considerazioni.

Da un lato, vale il riferimento alla giurisprudenza sviluppata in ambito aereonautico, che ha reiteratamente affermato il principio per cui, ancorché la navigazione aerea non possa essere considerata di per sé come oggettivamente pericolosa, trattandosi di una modalità di trasporto ampiamente diffusa, e caratterizzata anzi *in astratto* da un basso indice di rischio, tuttavia, *nel concreto*, essa può assumere i connotati di una attività pericolosa allorché tale attività non rientri nella normalità delle condizioni previste, in osservanza dei piani di volo, di condizioni di sicurezza, di ordinarie condizioni atmosferiche, con conseguente applicabilità della disposizione dell'art. 2050 c.c. tutte le volte in cui la navigazione aerea risulti esercitata in condizioni di anormalità o di pericolo; ossia tutte le volte in cui vi siano

⁽¹⁶⁾ In tale prospettiva, è stata così, ad esempio, affermata la natura di attività pericolose della carica e della scarica, laddove le stesse abbiano ad oggetto materiali infiammabili o instabili; cfr. nuovamente Cass. 15 luglio 1976 n. 2796 cit.; vedi anche Lodo arb. 10 agosto 1984 cit. Occorre poi sottolineare come, in alcuni casi, alla medesima fattispecie siano stati ritenuti applicabili entrambe le norme in esame (art. 2050 e 2051 c.c.): cfr., sempre con riferimento al caso della nave «Luisa», cfr. la decisione di App. Roma 20 giugno 1974 cit. Si vedano anche Trib. Padova 21 gennaio 1956, in *Rep. giur. it.*, voce *Responsabilità civile*, n. 209-211; App. Milano 12 aprile 1974, in *Arch. civ.* 1976, 362.

fattori eccezionali che la rendono tale ⁽¹⁷⁾.

Dall'altro, come è stato correttamente osservato in dottrina, sul piano pratico, la navigazione marittima può assumere i caratteri di un'attività pericolosa, se non per la sua natura, per le particolari caratteristiche tecniche dei mezzi adoperati. E proprio il caso di Suez può risultare, sotto questo profilo, emblematico, posto che l'utilizzo di una nave delle dimensioni della *Ever Given* (perfetto esempio del fe-

⁽¹⁷⁾ Così, segnatamente, Cass. 10 novembre 2010 n. 22822, in *Giust. civ.* 2011, 1778, con nota di M.M. COMENALE PINTO, *Attività pericolose e danni a terzi in superficie*, secondo la quale: «La navigazione aerea non è considerata dal legislatore come un'attività pericolosa, né può ritenersi che essa (per la sua natura, le caratteristiche dei mezzi adoperati o la sua spiccata potenzialità offensiva) possa definirsi oggettivamente pericolosa, tenuto conto che attraverso di essa si esercita un trasporto ampiamente diffuso, considerato, rispetto agli altri, con un basso indice di rischio, in astratto e in generale. Tuttavia, in concreto, tale pericolosità sussiste tutte le volte in cui tale attività non rientri nella normalità delle condizioni previste, in osservanza dei piani di volo, di condizioni di sicurezza, di ordinarie condizioni atmosferiche, con conseguente applicabilità della disposizione dell'art. 2050 c.c. tutte le volte in cui la navigazione aerea risulti esercitata in condizioni di anormalità o di pericolo»; cfr. anche Cass. 13 novembre 1997 n. 11234, in *Riv. giur. circ. trasp.* 1998, 931, con nota di F. MORETTI, *Sulla pericolosità della navigazione aerea: articolo 2050 codice civile*; Cass. 19 luglio 2002 n. 10551, in *Danno. resp.* 2002, 1215, con nota di F. AGNINO, *Navigazione aerea ed applicabilità dell'art. 2050 c.c.*; Cass. 18 marzo 2005 n. 5971, in *Dir. mar.* 2007, 1127, con nota di E.G. ROSAFIO, *Navigazione aerea ed applicazione della disciplina per l'esercizio dell'attività pericolosa: una problematica non univocamente risolta*. In dottrina, si vedano anche V.R. CERVELLI, *Osservazioni sulla pericolosità della navigazione aerea*, in *Dir. trasp.* 1997, 745; G. CAMARDA, *La responsabilità per l'esercizio di attività pericolose nel campo aeronautico*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo* (a cura di A. Antonini e B. Franchi), Milano, 2005, 80 ss.; F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici. Normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007, 97 ss.; E.G. ROSAFIO, *Rilievi critici circa la riconduzione della navigazione aerea nell'ambito della fattispecie di cui all'art. 2050 c.c.*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto* (a cura di R. Tranquilli-Leali e E.G. Rosafio), Milano, 2008, 249.

nomeno del gigantismo navale), in un contesto quale quello del Canale di Suez (acque navigabili ristrette), per di più nelle condizioni meteorologiche in concreto prodottesi (forti venti trasversali, tali da determinare un effetto «vela» sulla nave), appaiono effettivamente idonei a far qualificare come pericolosa l'attività di navigazione *nel concreto* svolta⁽¹⁸⁾.

Le conseguenze dell'applicazione dell'uno o dell'altro regime di responsabilità sono evidenti e di significativa portata.

Qualora venga in rilievo il regime di responsabilità delineato dall'art. 2043 c.c., l'onere probatorio relativo alla sussistenza del danno risarcibile, del fatto illecito (nella sua componente oggettiva e anche in quella soggettiva relativa alla colpevolezza dell'agente) e del nesso eziologico tra il primo e il secondo grava interamente sul danneggiato.

Nel caso, invece, in cui siano invocabili gli art. 2050 o 2051 c.c., la responsabilità si presume in capo al soggetto esercente l'attività pericolosa o a quello avente la custodia della cosa; sicché, fermo restando l'onere in capo al danneggiato di provare i presupposti applicativi di tali regimi di responsabilità extracontrattuale – dati dal carattere pericoloso dell'attività svolta o dalla custodia della *res* ⁽¹⁹⁾ – non-

⁽¹⁸⁾ In tali termini, cfr. F. SICCARDI, *Ever Given: scenari attuali e futuri*, in *Marine Aviation & Transport Insurance Review*, 2/2021, 1; F. SICCARDI, *Incaglio, salvataggio, contribuzione all'avaria comune e responsabilità: il caso Ever Given*, in *Dir. trasp.* 2022, 365, 377 ss.

⁽¹⁹⁾ Con riferimento all'art. 2050 c.c., è stato segnatamente evidenziato in giurisprudenza che l'attività può essere pericolosa, da un lato, perché così qualificata dalla legge di pubblica sicurezza o da altre leggi speciali, ovvero, dall'altro, per la sua stessa natura, per le caratteristiche dei mezzi adoperati o per la sua spiccata potenzialità offensiva, o per le modalità con cui viene svolta "in concreto". Nella seconda ipotesi, la prova della pericolosità, da fornirsi con una prognosi postuma *ex ante*, ossia sulla base delle circostanze di fatto esistenti al momento dell'evento, spetta al danneggiato; così, *ex multis*, Cass. 30 ottobre 2002 n. 15288; Cass. 15 ottobre 2004 n. 10334; Cass. 12 maggio 2005 n. 10027. Analogamente, anche la prova della custodia della cosa,

ché del nesso eziologico tra gli stessi e il danno, è il soggetto cui è attribuibile l'obbligo risarcitorio a essere gravato della prova liberatoria (rispettivamente di avere adottato tutte le misure idonee a prevenire il danno o del caso fortuito). Prova liberatoria che, come pure è stato correttamente osservato in dottrina ⁽²⁰⁾, in circostanze quali quella del blocco del Canale di Suez potrebbe risultare, se non impossibile, obiettivamente impervia, posto che la pericolosità dell'attività risulterebbe riconducibile alla natura dei mezzi adoperati per una precisa scelta imprenditoriale dell'operatore del trasporto marittimo ⁽²¹⁾, su cui parrebbe corretto far gravare le conseguenze pregiudizievoli connesse all'attività pericolosa da lui svolta sulla base del principio di inerenza delle stesse al rischio di impresa.

7. *Perimetro del danno risarcibile* – Ma il problema giuridico maggiormente rilevante che si pone sul piano della tutela risarcitoria aquiliana connessa al blocco della

costituendo un presupposto di operatività del regime di responsabilità di cui all'art. 2051 c.c., deve essere data dal danneggiato, ancorché tale rapporto con il bene possa, in determinati casi previsti dalla legge, essere presunto, con conseguente inversione dell'onere della prova in merito all'insussistenza dello stesso: così, ad esempio, con riferimento alla presunzione di demanialità stabilita dall'art. 22 della l. n. 2248/1865 in relazione al suolo delle strade comunali, che si presume di proprietà dei comuni, cfr. Cass. 6 ottobre 2021 n. 27054. Applicando tale principio all'ambito della navigazione marittima, si potrebbe così ritenere che la custodia della nave (o del galleggiante) sia presunta in capo al soggetto che ne risulti armatore in forza della dichiarazione debitamente trascritta nel registro di iscrizione della nave (o del galleggiante) ovvero, in mancanza di tale dichiarazione, che ne sia il proprietario (art. 265, 271 e 272 c. nav.), salva la prova contraria gravante rispettivamente sull'armatore iscritto o sul proprietario.

⁽²⁰⁾ F. SICCARDI, *loc. ult. cit.*

⁽²¹⁾ Segnatamente quella di far transitare una nave enorme in un canale ristretto, progettato per navi di ben altre dimensioni, al fine di massimizzare la capacità di trasporto e quindi la profittabilità dello stesso.

navigazione o delle attività portuali non è probabilmente l'individuazione del regime di responsabilità applicabile, quanto piuttosto quello, già accennato in precedenza (cfr. § 3 *supra*), inerente alla definizione del perimetro del danno risarcibile. Tema questo fondamentale nel quadro della responsabilità civile, la quale, come noto, si differenzia dalla responsabilità penale per il fatto di essere incentrata sul danno ingiusto, piuttosto che sul fatto illecito; tanto che, in mancanza di un danno risarcibile, non vi è responsabilità extracontrattuale in un sistema, quale quello delineato dal nostro ordinamento, che esclude la risarcibilità dei danni punitivi ⁽²²⁾.

Abbiamo visto come siano concepibili due distinte tipologie di evenienze dannose connesse all'interruzione della

⁽²²⁾ In merito al danno ingiusto quale fattore cardine del sistema della responsabilità aquiliana, si vedano, tra gli altri: G. PACCHIONI, *Il danno ingiusto secondo il vecchio ed il nuovo codice*, in *Scritti in onore di C. Ferrini*, Milano, 1947, II, 174; P. SCHLESINGER, *L'ingiustizia del danno nell'illecito civile*, in *Jus* 1960, 336; M. SPINELLI, *Le connotazioni della responsabilità civile e l'ampiezza del significato di danno ingiusto*, in *Studi Coviello*, Napoli, 1978, 660; F. CARIOTA FERRARA, *Considerazioni sul «danno ingiusto»*, in *Riv. dir. comm.* 1978, I, 276; G. VISINTINI, *I fatti illeciti. Ingiustizia del danno. Imputabilità*, I, Padova, 1987; G. VISINTINI, *Il danno ingiusto*, in *Riv. critica dir. privato* 1987, 177; G. VISINTINI, *Itinerario dottrinale sulla ingiustizia del danno*, in *Contratto e impr.* 1987, 73; P.G. MONATERI, *Colpa, dolo e danno ingiusto*, in *Danno e resp.* 2006, 1191. Per l'affermazione del principio in giurisprudenza, cfr. *ex multis* Cass. 19 settembre 2019 n. 23328. Sui *punitive damages*: A. PALMIERI-R. PARDOLESI, *I danni punitivi e le molte anime della responsabilità civile*, in *Foro it.* 2017, 2630 s.; P.G. MONATERI, *I danni punitivi al vaglio delle Sezioni Unite*, in *Foro it.* 2017, 2648; M. GRONDONA, *Le direzioni della responsabilità civile tra ordine pubblico e punitive damages*, in *NGCC* 2017, 1392; F. BENATTI, *Benvenuti danni punitivi ... o forse no!*, in *Banca borsa tit. cred.* 2017, 575; C. SALVI, *Le funzioni della responsabilità civile e il volto italiano dei danni punitivi*, in *Foro it.* 2018, 2504; L.E. PERRIELLO, *Polifunzionalità della responsabilità civile e atipicità dei danni punitivi*, in *Contr. impr. eur.* 2018, 451; F. EPISCOPO, *Il problema dei danni punitivi*, in *Codice della responsabilità civile* (a cura di E. Navarretta), Milano, 2021, 2128.

navigazione o delle attività portuali: quella del danno materiale e quella del danno cosiddetto «puramente economico».

I problemi si pongono soprattutto in relazione a questa seconda tipologia di danno. Il tema è, infatti, se sia o meno risarcibile in via aquiliana il danno solo economico; profilo che, in un mercato globalizzato, interconnesso e integrato, ha una portata potenzialmente dirompente, attesa la moltitudine di interessi e aspettative economiche che, come pure abbiamo avuto modo di considerare, possono, a vario titolo, subire un pregiudizio di tale genere a causa del blocco della nave o del porto.

La questione è destinata a ricevere, almeno sul piano astratto, inquadramenti distinti nei diversi ordinamenti.

Ad esempio, i sistemi di *common law* (sia nella giurisprudenza nordamericana, che in quella anglosassone, seppur con sfumature diverse) adottano una soluzione negativa tendenzialmente *tranchant*, basata sulla cosiddetta «*exclusionary rule*», in virtù della quale è esclusa la risarcibilità *in tort* delle «*pure economic losses*» (23).

(23) Il principio è stato affermato in termini granitici nel caso in cui la perdita economica sia il solo danno conseguito al fatto illecito (*pure economic loss* in senso proprio): in tal senso, cfr. le decisioni nei casi *Murphy v. Brentwood* [1991] AC 398; *Thomas and Thomas v. Taylor Wimpey and others* [2019] EWHC 1134 (TCC). Le corti inglesi sono, peraltro, pervenute alla medesima conclusione, escludendo la risarcibilità del danno solo economico *in negligence*, anche nel caso in cui lo stesso si aggiunga a un danno materiale prodottosi a carico del danneggiato (cosiddetta *relational economic loss*): in tal senso cfr. *Murphy v. Brentwood District Council*, cit., 485 (per Lord Oliver); *Spartan Steel & Alloys Ltd v. Martin & Co (Contractors) Ltd* [1973] QB 27. Il principio soffre solamente alcune limitate eccezioni, la principale delle quali è stata affermata dalla House of Lords nel caso *Hedley Byrne & Co Ltd v. Heller & Partners Ltd* [1964] AC 465, con riferimento a un'ipotesi di danno conseguito a un *negligent misstatement* nel caso in cui vi sia stata una previa «*assumption of responsibility*» del danneggiante; si vedano anche *Henderson v. Merrett Syndicates Ltd* [1995] 2 AC 465 e *White v. Jones* [1995] 2 AC 207. Per l'affermazione del principio della

Nel nostro ordinamento, la soluzione è in generale nel senso della risarcibilità in via extracontrattuale del danno puramente economico. È noto, infatti, il processo di progressivo ampliamento che ha ricevuto, nell'applicazione giurisprudenziale, il novero delle posizioni tutelabili in linea aquiliana, con particolare riferimento a quella del creditore o, più latamente, del portatore di legittime aspettative giuridiche ritenute meritevoli di tutela da parte dell'ordinamento⁽²⁴⁾.

Peraltro, se è ormai possibile considerare come un dato acquisito la risarcibilità, quantomeno *in via astratta*, del danno meramente patrimoniale, essa non è esente *in concreto* da temperamenti, che si ricavano da quanto previsto dall'art. 2056 c.c. per la determinazione del danno risarcibile. Ancorché, infatti, tra i criteri richiamati dalla norma da ultimo citata non vi sia l'art. 1225 c.c. (che limita l'alveo del danno risarcibile in linea contrattuale al solo danno che fosse prevedibile al momento in cui è sorta l'obbligazione, salvo il caso di dolo), una importante funzione di "filtro" è operata dall'art. 1227 c.c. e soprattutto dall'art. 1223 c.c.

Come noto, in particolare, tale ultima norma definisce il rapporto di causalità giuridica che deve sussistere tra danno-evento e danno-conseguenza, disponendo che siano risarcibili solo i danni che risultino conseguenza *immediata e diretta* dell'inadempimento ovvero, traslandone l'applicazione in sede aquiliana, del fatto illecito.

non risarcibilità delle *pure economic losses* in ambito marittimo, si veda il caso statunitense *Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint* 275 U.S. 303 (1927).

⁽²⁴⁾ Il riferimento è al riconoscimento della tutela extracontrattuale del diritto di credito inaugurata dalla sentenza della Cass. n. 174/1971 nel caso Meroni (che ha portato a un *revirement* rispetto a quanto in precedenza affermato da Cass. 2085/1953 nel caso Superga), sino all'espansione dell'area della tutela aquilana a coprire il cosiddetto diritto alla integrità patrimoniale (Cass. n. 2765/1982, nel caso De Chirico, e Cass. n. 4755/1986, nel caso Guerlain) e finanche l'interesse legittimo (Cass., sez. un., n. 500/1999).

Non è questa la sede per un approfondimento di tale tematica avente carattere generale nel quadro della teoria della responsabilità contrattuale e della responsabilità civile, e, segnatamente, per la disamina delle evoluzioni che vi sono state in giurisprudenza sotto il profilo della individuazione della legge o del metodo causale da applicare⁽²⁵⁾. È sufficiente solo ricordare come la giurisprudenza, sovente, sia pervenuta ad affermare che, ai sensi dell'art. 1223 c.c., risulterebbero risarcibili anche i danni indiretti e mediati, purché essi si presentino come effetto normale dell'inadempimento o del fatto illecito, secondo il principio di cosiddetta regolarità causale, ossia secondo una valutazione *ex ante* che porti a considerare il danno stesso come conseguenza

(25) Senza pretesa di esaustività, si rinvia, in dottrina, a: G. GORLA, *Sulla cosiddetta causalità giuridica: «fatto dannoso e conseguenze»*, in *Riv. dir. comm.* 1951, I, 405; M. BONA, *Il nesso di causa nella responsabilità civile a confronto con il decalogo delle Sezioni Unite penali in Franzese: vecchi e nuovi confini della causalità civile alla luce della sentenza Cass. civ., sez. III, 4 marzo 2004 n. 4400 sul danno da perdita di chances*, in AA.VV., *Il nesso di causa nel danno alla persona*, Milano 2005; M. BONA, *Causalità civile: il decalogo della Cassazione a due "dimensioni di analisi"*, in *Corriere giur.* 2008, 1, 62; L. CAPUTI, *Il nesso di causalità nella responsabilità civile: un problema irrisolto o sopravvalutato?*, in *Riv. crit. dir. priv.* 2007, 169; M. CAPECCHI, *Il nesso di causalità. Dalla condicio sine qua non alla responsabilità proporzionale*, Padova, 2012; M. INFANTINO, *La causalità nella responsabilità extracontrattuale. Studio di diritto comparato*, Napoli, 2012; M. PENNASILICO, *Dalla causalità alle causalità: il problema del nesso eziologico tra diritto civile e diritto penale*, in *Rass. dir. civ.* 2013, 1295. In giurisprudenza, per la teoria della «condicio sine qua non» si sono espresse, tra le tante: Cass. 27 gennaio 1997 n. 814; Cass. 10 ottobre 2008 n. 25028; Cass. 30 aprile 2010 n. 10607; Cass. 22 ottobre 2013, n. 2391; sulla teoria della «causalità adeguata», si vedano: Cass. 22 ottobre 2003 n. 15789, in *Giust. civ.* 2003, 10; Cass. 10 maggio 2004 n. 8842, in *Giust. civ.* 2004, 5; Cass. 6 aprile 2009 n. 8096, in *Riv. it. medicina legale*, 2006, 1217; Cass. 7 luglio 2009 n. 15895, in *Red. giust. civ.* 2009, 7-8; Cass. 14 aprile 2010 n. 8885, in *Giust. civ.* 2010, 538; Cass. 12 aprile 2011 n. 8430; Cass. 26 luglio 2012 n. 13214; sulla teoria del «più probabile che non», si rimanda a: Cass., sez. un., 11 gennaio 2008 n. 581; Cass. 19 maggio 2008 n. 23846; Cass. 5 maggio 2009 n. 10285.

ordinaria e quindi regolare del fatto del danneggiante; mentre risulterebbero inconferenti i danni eccessivamente remoti prodottisi per l'intervento di cause e circostanze estranee al comportamento dell'obbligato ⁽²⁶⁾.

Criterio questo che, se di per sé lascia aperta la possibilità del risarcimento del danno solo economico in ipotesi quali quelle che abbiamo considerato del blocco della nave o del porto, di fatto ne rimanda l'accertamento dei presupposti in concreto a una valutazione caso per caso. E, in tale quadro, non bisogna dimenticare che, come è stato pure evidenziato, «il concetto di conseguenza “immediata e diretta” è nel senso di non porre a carico del debitore/danneggiante tutte le conseguenze del fatto che potrebbero andare all'infinito» essendo «la *ratio* sottesa a tale interpretazione [...] quella di non rendere insopportabile al soggetto agente il rischio del suo agire» ⁽²⁷⁾.

Non è, quindi, difficile immaginare che l'approccio adottato dal giudice italiano, che sia investito di una causa risarcitoria avente ad oggetto il pregiudizio solo economico patito da un soggetto per effetto del blocco della navigazione o delle attività portuali, possa risultare obiettivamente rigoroso e, per così dire, selettivo nella determinazione di ciò che costituisce danno risarcibile ai sensi dell'art. 1223 c.c.

8. *Conclusioni* – In chiusura della disamina effettuata, occorre riportarsi al quesito che ci siamo posti all'inizio di questa breve trattazione, ossia *se ed, al caso, in quali misura e termini* possano trovare tutela in via extracontrattuale le

⁽²⁶⁾ Tra le varie, nella giurisprudenza di legittimità, cfr. Cass. 19 luglio 1982 n. 4236; Cass. 19 maggio 1999 n. 4852; Cass. 21 dicembre 2001 n. 16163; Cass. 4 luglio 2006 n.15274; Cass. 24 aprile 2012 n. 6474; Cass. 8 settembre 2016 n. 17760.

⁽²⁷⁾ A. SALERNO, *Le regole per la determinazione del danno risarcibile da illecito extracontrattuale*, Milano, 5 maggio 2017, 5, relazione consultabile online sul sito della Corte d'Appello di Milano; cfr. anche Trib. Torino 5 giugno 2019 n. 986.

posizioni dei terzi danneggiati in ipotesi di blocco della navigazione, ovvero di interruzione delle attività portuali, che risultino cagionate da una altrui condotta illecita.

Come emerso dalle considerazioni svolte, la risposta a tale domanda dipende dalla legge applicabile che viene in concreto in rilievo, oltre che dalla giurisdizione avanti alla quale l'azione risarcitoria è coltivata. Nel caso in cui il diritto applicabile fosse quello inglese o nordamericano, la massima parte dei danni prodottisi nei confronti di terzi, in un caso come quello dell'incaglio della *Ever Given*, verosimilmente non risulterebbe risarcibile *in tort*, considerata la natura puramente economica degli stessi. Qualora risultasse applicabile la legge italiana, la possibilità per il danneggiato di agire in via extracontrattuale per tale genere di pregiudizi non potrebbe, invece, essere considerata *a priori* preclusa.

In particolare, nel nostro ordinamento, la responsabilità del soggetto che con la propria condotta abbia causato l'interruzione della navigazione in circostanze comparabili a quelle del blocco del Canale di Suez del marzo 2021 potrebbe essere invocata, oltre che in forza della clausola generale di cui all'art. 2043 c.c., anche ai sensi dell'art. 2050 c.c., posto che l'esercizio della conduzione nautica in quelle condizioni avrebbe obiettivamente – per le caratteristiche assunte dalla stessa nel caso di specie, tenuto conto della tipologia di mezzi utilizzati e della situazione meteorologica nella quale è stata esplicitata – carattere di attività pericolosa. Per di più, in tale ordine di circostanze, per l'armatore risulterebbe particolarmente complesso esimersi da responsabilità, posto che la pericolosità dell'attività risulterebbe nel concreto derivante da una sua precisa scelta operativa, finalizzata alla massimizzazione della capacità di carico e trasporto, tramite l'impiego di un mezzo nautico avente dimensione e caratteristiche che (come avvenuto per la *Ever Given*) risulterebbero avere un chiaro rilievo eziologico in relazione alla verifica dell'evento.

Il maggiore problema si focalizzerebbe, quindi, sulla valutazione della sussistenza di un danno risarcibile ai sensi

dell'art. 1223 c.c., ossia di un pregiudizio che sia immediatamente e direttamente collegabile al blocco della navigazione, ovvero che di quest'ultimo costituisca comunque un effetto normale alla stregua del criterio della regolarità causale sotteso alla nozione di causalità giuridica rilevante ai fini della delimitazione dei pregiudizi risarcibili riconducibili all'evento dannoso; tema questo che va tenuto distinto rispetto a quello relativo al nesso di causalità materiale tra la condotta illecita e l'evento.

Sotto questo profilo, anche tenuto conto della sussistenza di un diritto generale alla libera navigazione del Canale⁽²⁸⁾, potrebbero plausibilmente trovare ristoro in via extracontrattuale, nel nostro ordinamento, i danni economici patiti dalle navi che vi si sono trovate bloccate, e probabilmente anche quelli subiti dalle navi che erano prossime ad accedervi, ma che non lo hanno potuto fare a causa della interclusione del passaggio nel periodo necessario per liberare le vie navigabili (quali, ad esempio, i maggiori costi sostenuti per il carburante e gli altri oneri connessi alla navigazione; i maggiori costi di esercizio incorsi per l'esecuzione di contratti di *charterparty* in essere; ecc.), nonché quelli patiti dalle merci su di esse caricate a causa dell'eventuale deperimento delle stesse generato dal ritardo in attesa della ri-

(28) Sul piano del diritto pubblico internazionale, il diritto di libero passaggio del Canale è stato stabilito dalla Convenzione di Costantinopoli del 29 ottobre 1888, la quale, all'art. 1, prevede che: «*The Suez Maritime Canal shall always be free and of commerce or of war, without distinction of flag. Consequently, the High Contracting Parties agree not in any way to interfere with the free use of the Canal, in time of war as in time of peace. The Canal shall never be subjected to the exercise of the right of blockade*». Successivamente alla nazionalizzazione del Canale avvenuta nel 1956, l'Egitto, con propria Dichiarazione unilaterale del 24 aprile 1957 trasmessa al Segretario Generale delle Nazioni Unite, si è impegnato a garantire l'universalità d'utilizzo del Canale. Con il decreto legge n. 30/1975 (successivamente in parte modificato dalla l. 4/1998) è stata disciplinata l'organizzazione della Suez Canal Authority, quale ente di gestione del Canale.

presa del traffico a Suez o a causa delle deviazioni di rotta.

A una soluzione diversa si potrebbe pervenire, invece, nel caso di danni ulteriori, che non risultino immediatamente prodotti dall'evento, ma che si siano verificati in capo a soggetti o in ragione di rapporti ulteriormente a valle rispetto a quelli testé citati, che quindi siano stati solo indirettamente incisi dal blocco della navigazione (come, ad esempio, avviene per la maggior parte delle perdite di *chance* economiche, per i danni patiti da operatori economici diversi da quelli direttamente coinvolti nel blocco, o ancora per il mancato utilizzo delle merci arrivate in ritardo nel quadro di rapporti distinti rispetto al contratto di trasporto).

In queste ipotesi, il risarcimento andrebbe escluso, in applicazione del criterio di selezione delle conseguenze dannose ristorabili alla stregua del criterio della causalità giuridica portato dall'art. 1223 c.c., e ciò anche a scampo di una altrimenti eccessiva dilatazione dell'alveo del danno risarcibile, che, ove consentita, porterebbe a una espansione incongrua e potenzialmente distorsiva dello strumento della tutela aquiliana.

