

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. I, 13 MARZO 2020
N. 7149**

Pres. Federico – Rel. Vella – P.M. Soldi
Tirrenia di Navigazione S.p.a. in Amministrazione straordinaria
(avv. S. Ballei, M. Mastropasqua ed E. Vergani)
c. Purple Water Limited (avv. M. Porzio e V. Porzio)

Soccorso e recupero – Convenzione di Londra del 1989 – Compenso di soccorso – Art. 13.2 Convenzione di Londra 1989 – Art. 497 c. nav. – Avaria spesa – Armatore obbligato principale verso i soccorritori per il soccorso alla nave – Armatore obbligato in solido con gli interessati al carico per il soccorso al carico – Esclusione della solidarietà tra i diversi interessati al carico.

RIASSUNTO DEI FATTI – Il giorno 29 maggio 2009 Rimorchiatori Siciliani s.r.l., impiegando due rimorchiatori, intraprese, in concorso con altri soccorritori, un'operazione di salvataggio della nave Vincenzo Florio della Tirrena Navigazione S.p.A. a bordo della quale era scoppiato un violento incendio. Il Tribunale di Roma accolse parzialmente l'opposizione allo stato passivo della Tirrena di Navigazione S.p.A. in Amministrazione straordinaria, proposta dalla Purple Water Ltd. quale cessionaria dei crediti di Rimorchiatori Siciliani, ammettendo al passivo il credito di euro 979.200,00 (rispetto a quello insinuato di euro 2.750.000,00) oltre interessi e rivalutazione monetaria, con il privilegio ex art. 552 c. nav., n. 4, a titolo di compenso per l'operazione di salvataggio intrapresa dai predetti rimorchiatori. Avverso tale decisione Tirrena di Navigazione S.p.A. in Amministrazione Straordinaria propose ricorso per cassazione cui la Purple Water Ltd. resistette con controricorso, proponendo a sua volta ricorso incidentale condizionato.

In tema di compenso per l'assistenza a una nave in pericolo, l'art. 13, § 2, della Convenzione internazionale di Londra del 28 aprile 1989 sull'assistenza (ratificata e resa esecutiva in Italia con la l. n. 129 del 12 aprile 1995, in vigore dal 14 luglio 1996) ammette che le legislazioni nazionali degli Stati aderenti mantengano o introducano una regola diversa dalla parziarietà della relativa obbligazione, consentendo che il versamento del compenso, unitariamente determinato ai sensi del § 1, venga effettuato da una delle parti interessate, con diritto di regresso nei confronti delle altre parti, limitatamente alla rispettiva quota. Nell'ordinamento italiano, il compenso dovuto ai soccorritori per il soccorso all'intera spedizione, unitariamente considerato, integra, ai sensi dell'art. 497 c. nav., una forma di «aviaria-spesa», la cui ripartizione nei rapporti interni tra tutti gli interessati alla spedizione avviene secondo il meccanismo della contribuzione alle avarie comuni. Nei rapporti esterni l'armatore, stante il ruolo istituzionalmente rivestito, anche alla luce degli artt. 491, 492, 274, 302 e 312 c. nav., risponde quale «obbligato principale» nei confronti dei soccorritori: in via esclusiva, per la componente del compenso correlata al soccorso della nave; in solido con ciascuno dei condebitori aventi diritto al carico, per la componente del compenso a questo correlata. Resta esclusa la solidarietà tra i diversi interessati al carico, attesa l'indipendenza e la non comunicabilità delle loro rispettive posizioni ⁽¹⁾.

MOTIVI DELLA DECISIONE – Con il secondo mezzo si lamenta la violazione o falsa applicazione dell'art. 13, par. 2 della Convenzione e dell'art. 497 c.n. «per avere il Tribunale di Roma avallato la tesi del Consulente Tecnico d'Ufficio ed erroneamente ritenuto Tirrenia obbligata a rispondere per le contribuzioni dovute dal carico e dagli altri interessi della spedizione in relazione al compenso di salvataggio richiesto

⁽¹⁾ V. la nota di ALFREDO ANTONINI, a p. 164.

da Purple Water Ltd.», dovendosi invece affermare il principio per cui non vi è una norma del diritto nazionale che, in deroga alla Convenzione, stabilisca una solidarietà tra i debitori del compenso di salvataggio, tale non potendo considerarsi l'art. 497 cod. nav., il quale stabilisce che «la spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto».

La censura è inammissibile.

Come più volte eccepito negli scritti della controricorrente (senza che – significativamente – vi sia stata alcuna replica, sul punto, nelle memorie avversarie), il motivo difetta di specificità e attinenza al contenuto del decreto impugnato, nel quale non è rintracciabile alcun passaggio attestante la pretesa addizione, al valore complessivo dei beni salvati, del «valore del carico salvato, pari ad Euro 3.475.600,00, determinando un ingiustificato incremento di oltre il 15% del compenso stabilito dal Tribunale di Roma», come si afferma a p. 20 del ricorso. Il giudice a quo si è infatti limitato a ritenere, a p. 7 del decreto, che «sulla scorta delle condivisibili conclusioni svolte in merito dal c.t.u.» – delle quali peraltro non si dà conto in ricorso – «il congruo compenso spettante all'opponente possa essere fissato nella cifra di Euro 900.000,00, maggiorata degli importi» riconosciuti per interessi e rivalutazione monetaria.

Le copiose deduzioni sulla natura parziaria – piuttosto che solidale – dell'obbligazione relativa al pagamento del compenso per le operazioni di salvataggio *de quibus* risultano perciò del tutto generiche e teoriche, in quanto prive del benché minimo aggancio motivazionale al decreto impugnato e di qualsivoglia specificazione integrativa, negli scritti difensivi del ricorrente, circa i contenuti della c.t.u. cui il tribunale fa esplicito rinvio.

Nondimeno, può accedersi all'invocata enunciazione del principio di diritto nell'interesse della legge, ai sensi dell'art. 363 c.p.c., comma 3, poiché essa può essere effettuata anche d'ufficio quando il ricorso è dichiarato inammissibile, ove la questione decisa sia ritenuta di particolare importanza (cfr. Cass. 20 maggio 2011 n. 11185, sulla competenza in tal senso anche delle Sezioni semplici, oltre che delle Sezioni unite). Nel caso di specie, la particolare importanza della questione deriva dall'esistenza di un nutrito fronte dottrinario e di una parte della giurisprudenza di merito contrari all'orientamento di questa Corte – per vero espresso in fattispecie alle quali non era applicabile la Convenzione di Londra sull'assistenza del 1989 – circa la natura dell'obbligazione relativa al compenso ai soccorritori, in caso di assistenza o salvataggio di nave.

Occorre innanzitutto ricordare che la Convenzione internazionale di Londra (come detto entrata in vigore il 14 luglio 1996, senza formulazione di «riserve» da parte dell'Italia ai sensi dell'art. 30), pur essendo applicabile nel nostro ordinamento quale *lex fori* sostanziale, non esclude l'applicabilità della legge nazionale in via suppletiva, con riguardo agli aspetti non disciplinati – nei limiti di compatibilità – o per i quali la stessa Convenzione fa salva la diversa disciplina della legge nazionale.

Quest'ultimo è il caso dell'art. 13, par. 2 della Convenzione, che, dopo aver posto la regola per cui «il versamento di un compenso stabilito in base al paragrafo 1 deve essere effettuato da tutte le parti interessate alla nave e agli altri beni tratti in salvo, in proporzione del rispettivo valore» (configurando perciò un'obbligazione parziaria), aggiunge che «uno Stato Parte può tuttavia prevedere, nella sua legislazione interna, che il versamento del compenso venga effettuato da una delle parti interessate, restando fermo che tale parte ha un diritto di regresso nei confronti delle altre parti per ciò che concerne la loro rispettiva quota», consentendo così agli Stati aderenti di contemplare un obbligato principale con diritto di rivalsa nei confronti degli altri coobbligati, ovvero forme di responsabilità congiunta o solidale (ed in effetti simili solu-

zioni risultano essere state variamente adottate, per quanto consta, negli ordinamenti tedesco, danese, olandese, francese, tedesco, greco, spagnolo e statunitense, mentre quello anglosassone ha influenzato l'innovazione della Convenzione di Londra rispetto alla Convenzione di Bruxelles del 1938, che poneva a carico dell'armatore della nave assistita l'indennità e i compensi dovuti ai soccorritori, prevedendo un'azione di rivalsa dei medesimi nei confronti dei proprietari delle cose).

Tale rinvio della Convenzione alla legislazione interna include – s'intende – anche disposizioni già esistenti, volendosi con esso rispettare i diversi principi previsti nei singoli ordinamenti degli Stati aderenti in punto di configurazione del lato passivo dell'obbligazione avente ad oggetto il compenso per l'assistenza a «una nave o a qualsiasi altro bene in pericolo in acque navigabili o in altre acque» (art. 1, lett. a); di qui la superfluità di una eventuale disposizione di legge meramente confermativa di norme preesistenti.

Pertanto, in assenza di ulteriori disposizioni di legge adottate dall'Italia dopo l'entrata in vigore della Convenzione, la questione è se la normativa interna – segnatamente il codice della navigazione – ponga il compenso del soccorritore a carico pro quota di tutte le parti interessate alla spedizione marittima, ovvero (come è appunto consentito dalla Convenzione) a carico di un solo soggetto, con diritto di rivalsa nei confronti degli altri. Il tema ha sempre registrato un vivace dibattito in dottrina, mentre la giurisprudenza di questa Corte ha costantemente escluso la natura parziaria di detta obbligazione, pur non adottando soluzioni univoche sulla sua (eventuale) natura solidale. Né rileva che si tratti di un orientamento formatosi in fattispecie sottratte *ratione temporis* alla Convenzione di Londra, trattandosi qui, come detto, solo di verificare se nel nostro ordinamento esista una regola diversa da quella della parziarietà, adottata – in modo non vincolante – dalla Convenzione.

Tra gli arresti più risalenti va menzionata Cass. 20 ottobre 1953 n. 3458, che identificava nell'armatore il soggetto tenuto a corrispondere l'indennizzo e il compenso dovuti

al soccorritore della nave, salvo il suo diritto di rivalsa nei confronti del proprietario del bene di cui fosse stata evitata la perdita (obbligato ad un proporzionale contributo alla spesa), sia che si trattasse del proprietario della nave (ovviamente, se ed in quanto soggetto diverso dall'armatore), sia che si trattasse dei proprietari del carico.

Successivamente, Cass. 19 luglio 1966 n. 1948 si spingeva a sostenere che, nell'ipotesi di soccorso obbligatorio in mare, i titolari dei beni partecipi alla spedizione marittima ed investiti dal rischio di danno fossero tutti obbligati solidalmente nei confronti del soccorritore per le competenze a questi spettanti (spese, danni, compenso), riconoscendo al coobbligato che avesse soddisfatto per intero il relativo credito un diritto di surrogazione legale nelle ragioni del soccorritore medesimo, ai sensi dell'art. 1203 c.c., n. 3.

A distanza di oltre vent'anni, Cass. 5 agosto 1987 n. 6715 tornava a riconoscere nel solo armatore – salvo rivalsa – il soggetto passivo dell'obbligazione di pagamento del compenso al soccorritore, affermando, sempre in una fattispecie di salvataggio obbligatorio *ex art.* 490 c.n., i seguenti principi: i) «con l'esecuzione dell'obbligazione legale di salvataggio sorge, per effetto dell'eliminazione totale o parziale del rischio, l'obbligo di corrispondere al soccorritore il compenso a carico dell'interessato alla spedizione marittima, il cui patrimonio era gravato da quel rischio e che dalla eliminazione, totale o parziale, di esso ha tratto immediato e diretto vantaggio»; ii) «il soggetto passivo del soccorso si identifica nell'armatore, salvo rivalsa nei confronti del proprietario del bene di cui sia stata evitata la perdita, per ottenere da lui un proporzionale contributo al compenso, si tratti del proprietario della nave in quanto soggetto diverso dall'armatore, o del proprietario del carico».

Dopo quasi due lustri, Cass. 9 settembre 1996 n. 8167 è addivenuta ad un'articolata mediazione tra i pregressi orientamenti, precisando che, in tema di assistenza e salvataggio della nave: i) in caso di soccorso obbligatorio o spontaneo – e «al di fuori dell'ipotesi in cui l'armatore abbia

stipulato un contratto di soccorso in nome proprio o il comandante abbia stipulato un analogo contratto in nome e per conto dell'armatore da lui rappresentato» – l'armatore della nave salvata è debitore per l'intero ammontare della remunerazione relativa al soccorso prestato alla nave e al carico; ii) l'armatore può essere qualificato, «in funzione della sua posizione istituzionale, come "obbligato principale" nei confronti del soccorritore, nel senso che l'armatore soltanto può essere escusso, direttamente e immediatamente, per l'intero ammontare della remunerazione relativa al soccorso alla nave e al carico, mentre ciascuno degli aventi diritto al carico resta debitore soltanto della remunerazione relativa al soccorso di cui hanno fruito le cose di rispettiva pertinenza»; iii) «vanno distinte, nell'entità totale del debito dell'armatore per le spese di soccorso, due componenti: una costituita dall'obbligazione remuneratoria correlata al soccorso della nave, della quale egli solo è tenuto a rispondere; un'altra, rappresentata dal coacervo delle obbligazioni remuneratorie inerenti al carico, in relazione alla quale concorrono la responsabilità dell'armatore, da una parte, e le responsabilità tra loro distinte e separate degli aventi diritto alle cose trasportate, dall'altra. In relazione alla seconda componente trova applicazione, in ordine a ciascuno dei rapporti configurabili tra l'armatore ed i singoli interessati al carico, il criterio della solidarietà tra i condebitori, ricorrendo i presupposti dell'identità della prestazione e dell'insorgenza dell'obbligazione dal medesimo fatto giuridico o da fattispecie diverse, ma tra loro collegate da un nesso che le fa configurare come un complesso unitario»; iv) «resta invece esclusa la solidarietà tra i diversi interessati alle merci, nei rapporti interni tra loro, attesa l'indipendenza e la non comunicabilità delle loro rispettive posizioni».

Da tale breve ricognizione emerge chiaramente come questa Corte abbia sempre escluso la natura parziaria dell'obbligazione relativa al compenso dovuto per il soccorso in mare, individuando come obbligato immediato e diretto l'armatore (con diritto di rivalsa nei confronti de-

gli altri interessati) e talora spingendosi a ravvisare una forma di solidarietà passiva tra i coobbligati, da ultimo circoscritta alla sola parte del compenso relativa al carico della nave.

Ad avviso del Collegio, questo consolidato orientamento, diretto ad escludere costantemente la natura parziaria dell'obbligazione per cui è causa, trova fondamento nelle disposizioni del codice della navigazione, e in particolare nell'art. 497 c.n. rubricato «Incidenza della spesa per le indennità e il compenso» – in base al quale «La spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto».

Occorre innanzitutto considerare che tale norma è preceduta da disposizioni che disciplinano, separatamente, la «Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di nave» (art. 491) e la «Indennità e compenso per salvataggio di cose» (art. 492), ma riguarda espressamente solo il primo caso – ossia l'assistenza o salvataggio di nave (non già di cose, a fronte di una nave in pericolo) – e regola specificamente la (sola) «incidenza» della «spesa» (evidentemente già sostenuta) per il relativo compenso, dettando i criteri per la sua «ripartizione» a carico di tutti gli interessati alla «spedizione soccorsa» (unitariamente considerata), mediante rinvio alla disciplina sulla «contribuzione» alle avarie comuni (artt. 469 ss. c.n.), applicata – in via estensiva – anche al caso in cui il comandante della nave non abbia richiesto l'assistenza, o addirittura questa sia stata prestata contro il suo rifiuto.

Lo stesso tenore letterale della norma testimonia, dunque, che essa non riguarda il momento genetico dell'obbligazione (il «compenso dovuto» al soccorritore), bensì la fase successiva al suo adempimento nei confronti del sog-

getto attivo dell'obbligazione (la «spesa» effettuata), occupandosi dei criteri della sua «ripartizione» in presenza di una pluralità di soggetti passivi, interessati dall'operazione di soccorso.

A livello genetico, invero, è certamente unica la fonte dell'obbligazione, *ex art.* 1173 c.c. (nel soccorso contrattuale il negozio giuridico; nel soccorso obbligatorio e in quello spontaneo, rispettivamente, l'atto dovuto e il fatto giuridico, secondo la fattispecie legale integrante le operazioni di assistenza). Inoltre, in tutte le forme di soccorso unico è lo scopo, ossia il cosiddetto salvamento si noti – dell'intera spedizione (non già delle sue singole componenti). Ma soprattutto la prestazione gravante sulla «spedizione soccorsa» (i.e. il pagamento del compenso al soccorritore) si presenta originariamente unica, dal momento che il compenso viene determinato, sulla base dei criteri previsti dalla legge (prima l'art. 491 c.n., ora l'art. 13 della Convenzione) quale entità unitaria, non già quale somma di distinte entità correlate al valore dei singoli beni in rischio, sebbene di tale valore si tenga conto tra i criteri determinativi.

Può dunque concludersi che, a fronte non già di una pluralità di prestazioni, bensì di una sola prestazione, l'art. 497 c.n. esprime l'esigenza di ripartire questo costo unitario tra i soggetti coinvolti, chiamati per legge a sopportarne il peso secondo la ratio che presiede all'istituto della contribuzione alle avarie comuni, nel quale l'obbligazione nasce unitaria e diventa frazionata solo al momento della sua ripartizione, dopo che la spesa sia stata sostenuta.

Appare quindi condivisibile la tesi, sostenuta da autorevole (per quanto minoritaria) dottrina, che la remunerazione dovuta ai soccorritori integri – senza distinzione tra soccorso spontaneo od obbligatorio, contrattuale o non contrattuale – una «avaria-spesa», posto che il meccanismo della contribuzione alle avarie comuni è espressamente esteso *ex lege* all'ipotesi di un soccorso non richiesto dal comandante e, quindi, di una corrispondente spesa non direttamente riconducibile a «provvedimenti ragionevol-

mente presi, a norma dell'art. 302, dal comandante, o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione» (art. 469 c.n.). Facendo dunque leva sulla declinazione del «costo» del salvataggio come «avaria-spesa», è stato così assegnato all'armatore un ruolo di debitore «in linea principale», in quanto soggetto responsabile delle obbligazioni concernenti la spedizione, con slittamento della ripartizione di quel costo tra tutti gli interessati, in via contributiva, alla fase successiva al pagamento del soccorritore; ciò senza tuttavia disconoscere la qualifica di debitori agli altri interessati, nei cui confronti l'armatore è autorizzato ad esercitare il diritto di rivalsa pro quota, applicando il paradigma legale della contribuzione alle avarie comuni.

Del resto, è noto che la Regola VI di York e Anversa, nella formulazione del 1974, aveva inquadrato il compenso di soccorso proprio nella contribuzione alle avarie comuni, sebbene, successivamente, quella regola sia stata circoscritta al caso del compenso pagato da una parte per conto delle altre parti coinvolte, proprio per la necessità di un coordinamento con la Convenzione di Londra del 1989, che però – si ricorda – ha lasciato liberi gli Stati aderenti di prevedere una regola diversa da quella fissata nell'art. 13, par. 2). E sempre al corpo delle regole di York e Anversa si deve la distinzione tra le «avarie-danni» (intese come perdita, danneggiamento o deterioramento per la salvezza comune di un bene coinvolto nella spedizione marittima) e le «avarie-spesa» (i.e. gli esborsi di denaro effettuati sempre per la salvezza comune).

La riconduzione del «costo» del salvataggio nel genus delle avarie comuni – segnatamente nella *species* «avaria-spesa» – appare un'operazione anche concettualmente corretta, poiché nella nozione di avarie comuni ex art. 469 c.n. (la cui disciplina, si rammenta, è stata espressamente estesa dall'art. 497 c.n. alla ripartizione del compenso per il soccorso prestato da terzi, a prescindere dalla richiesta del comandante della nave ed anche contro il suo rifiuto) rientrano non solo i danni, ma anche le spese prodotte dalle

misure adottate per la «salvezza della spedizione». Ferma restando, ovviamente, la diversità degli istituti in disamina (la cui assimilazione vive solo grazie all'espresso disposto dell'art. 497 c.n.), quello delle avarie comuni trovando notoriamente i suoi incunabula nelle antiche consuetudini di diritto marittimo recepite dalla *Lex Rhodia de iactu*, che nell'ipotesi di *factus mercium*, cioè il getto a mare di alcune merci da parte del capitano di una nave in pericolo, ripartiva proporzionalmente la perdita tra tutti i locatori proprietari delle merci trasportate sulla nave (sicché il proprietario delle merci perite poteva agire con l'*actio locati* contro il trasportatore, che a sua volta poteva agire in via di rivalsa con l'*actio conducti* contro i proprietari delle merci salvate). Del resto, la vasta letteratura in argomento non manca di sottolineare l'incredibile attualità di quell'antico *corpus* normativo, che nel diritto romano descriveva come «avaria comune» anche il riscatto pagato per la restituzione della nave e del carico sequestrati dai pirati, nel senso che il relativo rischio veniva a gravare su tutti i partecipanti alla spedizione, chiamati a ripartirsene il costo, secondo i rispettivi valori.

Posto che siffatta «avaria-spesa» genera un'obbligazione nei confronti di un terzo estraneo alla spedizione (il soccorritore), resta da individuare il fondamento normativo in base al quale la spesa graverebbe in prima battuta sull'armatore, per poi essere imputata nella «massa creditoria» (quale spesa ammessa a contribuzione) in vista della ripartizione contributiva che coinvolge tutta la «massa debitoria» (ossia tutti i partecipanti alla spedizione, in ragione del valore dei beni in rischio, ivi compreso l'armatore che ha sopportato la spesa ammessa in avaria comune, avendo anch'egli beneficiato del salvataggio del suo valore economico), attraverso il «regolamento contributivo», che consiste nell'addebitare a ogni partecipante alla spedizione, tenuto alla contribuzione, una quota dell'ammontare complessivo della massa creditoria, corrispondente al rapporto tra il valore stimato dei beni per cui esso concorre e l'ammontare

complessivo della massa debitoria (in tal modo lo stesso armatore, facente parte della massa creditoria che ha subito l'avaria-spesa, risulta creditore verso gli altri interessati alla spedizione delle quote di contribuzione corrispondenti all'ammontare della spesa stessa, detratta la propria quota di contribuzione, che si estingue per compensazione).

Le ragioni per cui l'armatore dovrebbe rivestire questo ruolo di «debitore principale» sono state già esplicitate da Cass. n. 8167/1996, muovendo da una duplice premessa, ampiamente condivisa dalla dottrina: i) la «rilevanza fondamentale che nel nostro ordinamento assume la nozione di spedizione marittima, intesa come comunione di interessi e di rischi, della quale l'armatore è il soggetto organizzatore, il comandante è il capo» – oltre a rappresentare l'armatore e ad agire in nome e per conto dello stesso – «e la nave è l'elemento strutturale materiale»; ii) la conseguente preminenza del ruolo dell'armatore, responsabile, *ex art. 274 c.n.*, comma 1, «dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione» (laddove il suo esonero da responsabilità, ai sensi del comma 2, per «l'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli artt. 489, 490, e degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione» riguarda il caso speculare in cui il capo della spedizione sia il soccorritore, non già il destinatario del soccorso: *cfr. Rel. c.n.*, n. 152).

Di qui la conclusione che l'armatore è «responsabile di ogni atto o fatto generatore di obbligazioni inerente all'esercizio della nave, in virtù della particolare struttura che tale esercizio assume nel nostro ordinamento e che si ripercuote su tutti gli istituti del diritto della navigazione, ivi compreso quello del soccorso, sia in relazione a un fatto giuridico semplice non negoziale quale il soccorso spontaneo, sia con riguardo a un atto dovuto quale il soccorso obbligatorio per legge o per ordine dell'autorità, sia infine quando si trovi in presenza dell'adempimento di un obbligo contrattualmente assunto».

Pertanto, pur essendo tenuti alla remunerazione del soccorso (salvo diversa previsione *ex contractu*) tutti i titolari dei beni che ne hanno beneficiato, tra di essi l'armatore assume il ruolo di «obbligato principale» in ragione di una serie di indici normativi che ne evidenziano il coinvolgimento – anche per il tramite del comandante, quale capo della spedizione unitariamente intesa nella cura dei restanti interessi, segnatamente: i) il potere-dovere di salvaguardare con ogni mezzo la spedizione dagli eventi che la mettano in pericolo (art. 302 c.n.); ii) l'analogo potere-dovere di provvedere, «quando ciò si renda necessario e compatibilmente con le esigenze della spedizione (...) alla tutela degli aventi diritto al carico», interloquendo con essi in vista dell'adozione delle più opportune misure speciali «per evitare o diminuire un danno» per «gli interessati nel carico» (art. 312 c.n.); iii) la sostanziale equiparazione (in termini di rilevanza) della volontà del comandante della nave rispetto a quella del proprietario della cosa salvata, nell'art. 492 c.n., che disciplina il diritto all'indennità e al compenso per il salvataggio di sole cose (appunto «che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o del proprietario delle cose»), senza che valga il reciproco nella «assistenza e salvataggio di nave e di aeromobile», ove rileva (ovviamente) solo la volontà del comandante (v. art. 491 c.n.).

Resta da esaminare se e fino a che punto possa configurarsi una forma di solidarietà tra i vari coobbligati.

Come anticipato, Cass. n. 8167/1996 ha distinto, all'interno del debito remuneratorio complessivo, la componente del soccorso alla nave – di cui l'armatore è l'unico obbligato passivo – e quella del soccorso al carico, sulla quale invece concorrerebbero, in regime di solidarietà, la responsabilità dell'armatore (per le ragioni sopra evidenziate) e le responsabilità di ciascuno degli aventi diritto alle cose trasportate (tra di esse invece indipendenti e autonome). Ciò in forza del principio per cui la solidarietà tra i condebitori si presume in tutti i casi di plurisoggettività passiva, ove dalla legge

o dal titolo dell'obbligazione non risulti diversamente (art. 1294 c.c.); ma con l'importante precisazione che, se in forza della solidarietà «ciascuno può essere costretto all'adempimento per la totalità e l'adempimento di uno libera gli altri» (art. 1292 c.c.), in questo caso la «totalità» va riferita al debito di ciascuno degli interessati al carico, e il meccanismo di regresso *ex art.* 1299 c.c. opera limitatamente a questa componente della remunerazione (quindi solo nel caso in cui il pagamento sia stato anticipato dall'armatore).

In altri termini, solo per la componente della remunerazione del soccorso relativa al carico sarebbero ravvisabili i presupposti tipici della solidarietà, ossia *l'idem debitum* – nonostante la prestazione esigibile da uno dei coobbligati rappresenti, quantitativamente, solo una parte di quella esigibile dall'altro – e la *eadem causa obligandi*, a fronte di fattispecie diverse ma pur sempre collegate da un nesso che le rende appartenenti ad un complesso unitario (cfr. Cass. 2120/1996 e Cass. 16391/2010), con conseguente concorso della responsabilità dell'armatore e degli altri interessati al carico.

A quest'ultimo approdo della propria giurisprudenza il Collegio ritiene di poter dare continuità, pur nella consapevolezza di un ampio fronte dottrinario e di taluni orientamenti di merito (non altrettanto perspicuamente argomentati) di segno contrario, ma con il conforto di un quadro comparatistico che, come detto, ha registrato analoghe soluzioni in molti ordinamenti degli Stati aderenti alla Convenzione di Londra.

Invero, l'opzione della solidarietà passiva sulla sola parte della remunerazione del soccorso afferente il carico non è astrattamente incompatibile con l'individuazione dell'armatore quale debitore principale per l'intero compenso dovuto al soccorritore, salva rivalsa nei confronti degli altri interessati – secondo il meccanismo della surrogazione legale *ex art.* 1203 c.c., n. 3) che opera «a vantaggio di colui che, essendo tenuto con altri o per altri al pagamento del debito, aveva interesse di soddisfarlo» poiché la sussidiarietà tra i diversi debiti è ammissibile anche all'interno della solida-

rietà, se risultante da un'espressa pattuizione o disposizione di legge (nel caso di specie riconducibile all'art. 497 c.n.). Peraltro, anche l'eventuale pagamento del proprietario del carico varrebbe come «spesa-avaria», da inserire nella massa creditoria ai fini del regolamento contributivo finale a carico della massa debitoria, secondo il meccanismo della contribuzione alle avarie comuni prescritto dall'art. 497 c.n.

Del resto, l'opzione della solidarietà passiva trova conforto sia a livello nazionale, nel principio del *favor creditoris*, stante la sua «tipica funzione di rafforzamento del credito, del quale agevola l'adempimento, non solo nel caso più semplice (...) in cui uno solo sia l'avente interesse alla salvezza del carico, ma anche e soprattutto nei casi in cui sulla nave sia trasportata una molteplicità di partite di merci di pertinenza di numerosi caricatori e ricevitori, consentendo di evitare di dover procedere all'assoggettamento a sequestro di tutte le singole partite e alla conseguente citazione in giudizio di tutti gli interessati» (Cass. 8167/1996); sia a livello internazionale, per il dichiarato «intento di incoraggiare le operazioni di assistenza» che proprio la Convenzione internazionale di Londra esplicita nell'art. 13, con riguardo ai criteri dettati per la determinazione del compenso al soccorritore.

Va altresì dato atto di come Cass. 8167/1996 si sia fatta carico di escludere che la previsione normativa di distinti privilegi sulla nave e sul carico (*ex art. 552 c.n., n. 4 e art. 561 c.n., n. 3*) possa inficiare la ricostruzione divisata, dal momento che l'ordinamento ammette una «dissociazione tra la titolarità passiva del debito sostanziale e la titolarità del diritto sul bene dedotto in garanzia» (con riferimento al terzo datore di ipoteca e, in *subjecta* materia, al «proprietario non armatore della nave che forma oggetto della garanzia patrimoniale del credito del soccorritore, costituente un marittime claim che conferisce al suo titolare di ottenere il sequestro della nave stessa fino a che il credito non sia soddisfatto»).

Può dunque enunciarsi il seguente principio di diritto:

– «In tema di compenso per l'assistenza a una nave in pericolo, l'art. 13, par. 2 della Convenzione internazionale di

Londra del 28 aprile 1989 sull'assistenza (ratificata e resa esecutiva in Italia con la L. n. 129 del 12 aprile 1995, in vigore dal 14 luglio 1996) ammette che le legislazioni nazionali degli Stati aderenti mantengano o introducano una regola diversa dalla parziarietà della relativa obbligazione, consentendo che il versamento del compenso, unitariamente determinato ai sensi del par. 1, venga effettuato da una delle parti interessate, con diritto di regresso nei confronti delle altre parti, limitatamente alla rispettiva quota.

– Nell'ordinamento italiano, il compenso dovuto ai soccorritori per il soccorso all'intera spedizione, unitariamente considerato, integra, ai sensi dell'art. 497 c.n., una forma di «avaria-spesa», la cui ripartizione nei rapporti interni tra tutti gli interessati alla spedizione avviene secondo il meccanismo della contribuzione alle avarie comuni.

– Nei rapporti esterni l'armatore, stante il ruolo istituzionalmente rivestito, anche alla luce degli artt. 491, 492, 274, 302 e 312 c.n., risponde quale «obbligato principale» nei confronti dei soccorritori: in via esclusiva, per la componente del compenso correlata al soccorso della nave; in solido con ciascuno dei condebitori aventi diritto al carico, per la componente del compenso a questo correlata.

– Resta esclusa la solidarietà tra i diversi interessati al carico, attesa l'indipendenza e la non comunicabilità delle loro rispettive posizioni».

* * *

Compenso di soccorso: la Cassazione ribadisce che l'armatore della nave soccorsa è obbligato in solido con gli interessati al carico.

Non era sembrato dubbio che, dopo l'entrata in vigore in Italia della convenzione di Londra del 1989 sul salvataggio (*Salvage Convention*, 1989), l'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso avesse natura parziaria: così risulta disposto dalla suddetta convenzione – applicabile in Italia come

lex fori sostanziale e quindi a preferenza delle disposizioni del codice della navigazione in materia (art. 2 della stessa) – la quale all’art. 13, comma 2, pone l’obbligo di pagamento a carico di tutte le parti interessate alla nave e agli altri beni salvati, salvo che una diversa previsione della legge nazionale preveda tale obbligo a carico di una sola di esse, cui è in tal caso riconosciuto il diritto di regresso; e, nel nostro ordinamento, non vi sono disposizioni di legge esplicite al riguardo.

Sicché, l’orientamento espresso in passato dalla Corte di cassazione – la quale, nell’ultima pronuncia sull’argomento precedente quella sopra riportata (Cass. 9 settembre 1996, n. 8167), ha stabilito che ogni interessato al carico risponde per la sua parte del debito verso il soccorritore e che l’armatore risponde in solido con ciascuno di essi, oltre che per la sua parte – sembrava doversi riferire a un regime normativo pregresso e non più in vigore.

La suddetta sentenza del 1996 ha ripreso la tesi di G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, Milano, 1994, 763: tesi a suo tempo da noi criticata (A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Digesto*, IV Edizione, Vol. XIII Commerciale, Torino, 1997, 116; ID., *Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, in questa *Rivista*, 1997, 40).

La Corte di cassazione, pur senza che la questione assumesse rilevanza nel caso concreto (avendo essa dichiarato inammissibile il ricorso sotto questo profilo), ai sensi dell’art. 363, terzo comma, cod. proc. civ. si è avvalsa del potere di esaminare la stessa ai soli fini della fissazione del principio di diritto nell’interesse della legge e ha dato conferma alla tesi della solidarietà, già affermata in risalenti sentenze e da ultimo precisata nella forma della solidarietà per così dire unilaterale e in funzione di garanzia, di cui alla sopra citata sentenza del 1996.

Lo ha fatto, ritenendo non applicabile il disposto dell’art. 13, comma 2, della convenzione del 1989 nella parte in cui dispone il carattere parziario dell’obbligazione, per la di-

chiarata ragione che la nostra legislazione deve essere interpretata nel senso della previsione della solidarietà a carico dell'armatore della nave soccorsa. Precisandone il *dictum*, la Corte di cassazione ha colto nel nostro ordinamento, pur in assenza di una disposizione sul punto, l'esistenza di una norma, desunta in via interpretativa da varie disposizioni del codice della navigazione.

Sul piano del diritto, riteniamo di dover dissentire dalla suddetta ricostruzione, per le considerazioni che abbiamo già sviluppato in passato negli scritti appena citati, nonché per quelle esposte da P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligo di corrispondere il compenso di soccorso*, in *Riv. dir. nav.* 2021, 345 (nota alla sentenza in riferimento; altra nota alla stessa è quella di G. BERLINGIERI (JR.), *L'obbligazione di pagamento del compenso di salvataggio nelle Convenzioni di Bruxelles del 1910 e di Londra del 1989 e nel diritto italiano*, in *Dir. mar.* 2021, 824).

Con riferimento all'argomento ricavato dalla Corte di cassazione dal richiamo della disciplina delle avarie comuni quanto alla ripartizione delle spese per il compenso di salvataggio (art. 497 cod. nav.), ossia che tale compenso costituirebbe un'avaria spesa, ripartibile ai sensi dell'art. 469 cod. nav. fra tutti gli interessati nella spedizione marittima, facciamo presente l'evoluzione della regola VI di York e Anversa riferita alla *Salvage Remuneration*: essa, mentre nel testo del 1974 (anteriore alla convenzione di Londra del 1989) prevedeva l'ammissione in avaria comune delle spese del soccorso, contrattuale o meno, e nella formulazione del 1994 confermava tale principio (salvo alcune integrazioni quanto al compenso o alla parte di esso riferito alle operazioni di salvataggio effettuate per la prevenzione dei danni all'ambiente ai sensi degli artt. 13 e 14 della convenzione), nel testo del 2004 ha affermato l'opposto principio per cui le spese restano a carico di chi le ha sostenute e non vengono ammesse in avaria comune, altresì prevedendo che, se una parte ha pagato quanto dovuto da un'altra parte, tale importo viene accreditato a quella che lo ha pagato e addebitato a

quella che avrebbe dovuto pagarlo (quindi, al di fuori della ripartizione contributiva); la stessa, nel testo del 2016 oggi vigente, con una modifica apparentemente radicale ma in realtà solo formale, ha stabilito che la spesa per il compenso è ammessa in avaria comune (lett. *a*), ma non, in linea di principio e salvo i casi particolari enumerati, se l'obbligazione è parziaria (lett. *b*).

Sicché, l'ammissione in avaria comune rinviene nel carattere solidale dell'obbligazione non il proprio fondamento, come parrebbe ritenere la sentenza in commento, ma il proprio presupposto, essendo infatti esclusa allorquando l'obbligazione è parziaria.

Fermo quanto sopra a livello giuridico e sistematico, sul piano dell'opportunità pratica (evidenziata nella stessa sentenza) il fatto di ritenere l'armatore responsabile dell'intero debito concernente il compenso di soccorso, anche per le quote dovute dai singoli proprietari del carico e salvo regresso nei confronti di ciascuno dei medesimi in relazione alla rispettiva quota, è certamente opportuno, per non dire ineludibile. Occorre infatti tenere conto delle caratteristiche dell'odierna navigazione marittima, e specificamente di quella di linea, allorquando la nave portacontainer trasporta partite di carico indirizzate a migliaia di destinatari, quanti sono i container trasportati, al cui interno le merci possono appartenere a una pluralità elevata di proprietari (come è nel caso di *groupage*). La situazione è, pertanto, ben diversa da quella tradizionale della navigazione non di linea (navi *trump*), allorquando il carico è di un unico proprietario (*charterer*) o di un numero ristretto di proprietari. Posto che i titolari dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso a *latere debitoris* sono tutti i proprietari delle merci salvate, oltre al proprietario della nave e all'armatore, non potrebbe ragionevolmente pretendersi che il soccorritore richieda a ciascuno di essi la rispettiva quota di contributo, oppure, prima della riconsegna del carico, agisca per sequestro conservativo nei confronti di tutti tali soggetti.

Sembra pertanto che, alla luce di questa sentenza (perfettamente in linea con quella precedente sopra citata, risalente a cinque lustri fa), il discorso sulla natura giuridica dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso sia concluso e definito, nel senso che: ne sono debitori l'armatore per quanto riguarda la nave e i proprietari delle merci per quanto riguarda il carico; questi ultimi rispondono ciascuno per la propria quota; l'armatore risponde della propria quota e di quella dei singoli proprietari delle merci, in solido con ciascuno di essi e salvo regresso.

A completamento, e ancorché la Corte di cassazione non abbia esaminato il caso né in questa, né in altre sentenze, riteniamo di poter aggiungere che, per l'indennità speciale di cui all'art. 14 della convenzione riferita alla salvaguardia dell'ambiente, debitore è solo l'armatore della nave soccorsa; infatti, il relativo importo, sia se dovuto (costituente un debito), che se pagato (costituente una spesa), non è ammesso in avaria comune (regola VI di York e Anversa, lett. *d*, nel testo del 2016) ed è coperto dall'assicurazione P&I, anziché dall'assicuratore corpi.

Sulla natura giuridica (solidale o parziaria) dell'obbligazione in esame, oltre che su altri aspetti trattati dalla sentenza sopra pubblicata, rinviamo al saggio di C. SEVERONI, *L'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso alla luce delle ultime pronunce di legittimità*, che sarà pubblicato in questa *Rivista*, n. 2/2023.

ALFREDO ANTONINI