

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. I, 13 MARZO 2020
N. 7150**

Pres. Federico – Rel. Vella – P.M. Soldi
Corporazione dei Piloti del Porto di Palermo (avv. B. Spallina e S. Bonaccorso) c. *Tirrenia di Navigazione S.p.A. in Amministrazione straordinaria* (avv. R. Cappiello e E. Vergani)

Pilotaggio – Prestazione eseguita in favore di nave in pericolo – Differenza dal soccorso – Compenso di soccorso – Esclusione.

RIASSUNTO DEI FATTI – Il Tribunale di Roma respinse l'opposizione allo stato passivo della Tirrenia di Navigazione s.p.a. in amministrazione straordinaria proposta dalla Corporazione dei Piloti del Porto di Palermo che aveva presentato una propria istanza di ammissione per un credito di euro 1.800.000,00, col privilegio ex art. 552, n. 4, cod. nav., a titolo di compenso per le operazioni di salvataggio prestate alla motonave «Vincenzo Florio» (di cui proprietario e armatore era la Tirrenia di Navigazione S.p.A.) il giorno 30 maggio 2009. Avverso detta decisione la Corporazione dei Piloti del Porto di Palermo propose ricorso per cassazione.

Nel pilotaggio obbligatorio, la nave deve essere assistita dai piloti che, nell'esercitare i loro compiti, attuano il fine di interesse pubblico della sicurezza della navigazione. Tenuto conto che, in un porto ove il servizio di pilotaggio è obbligatorio, tale attività deve essere assicurata e posta in essere anche e soprattutto quando sussista una situazione di pericolo, quale l'incendio di una motonave, dando legittimamente origine (solo) al compenso spettante per il pilotaggio secondo le tariffe conformi alle prescrizioni dettate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la puntuale ricostruzione

in fatto delle operazioni in concreto svolte dalla corporazione dei piloti – al fine di inquadrarla in ordinaria attività di pilotaggio ovvero in straordinaria attività di salvataggio – è un presupposto essenziale ai fini della domanda di compenso ex art. 13 Convenzione di Londra, in ipotesi da ripartire ai sensi del successivo art. 15 con gli altri soggetti che abbiano svolto nell'occasione attività di soccorso (1).

MOTIVI DELLA DECISIONE – A livello normativo, occorre premettere che il codice della navigazione prevede, per quanto qui rileva, che «nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio, è istituita, mediante decreto del Presidente della Repubblica, una corporazione di piloti» (art. 86, comma 1) e che, «nei luoghi dove è riconosciuta l'opportunità, il pilotaggio può essere reso obbligatorio con decreto del Presidente della Repubblica», mentre «nei luoghi dove il pilotaggio è facoltativo, il direttore marittimo può, per particolari esigenze, renderlo temporaneamente obbligatorio», entro i limiti della zona individuata con il d.P.R. o il provvedimento del direttore marittimo (art. 87).

Le attribuzioni e gli obblighi del pilota sono indicati nell'art. 92 c. nav. – in base al quale «I. Il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla. II. Nelle località dove il pilotaggio è obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori della zona di cui all'articolo 87, o sia ormeggiata nel luogo ad essa assegnato. III. Nelle località dove il pilotaggio non è obbligatorio il pilota deve prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave» – mentre l'art. 91 c. nav. prevede che le relative prestazioni sono retribuite sulla base di apposite «Tariffe di pilotaggio, approvate dal ministro dei trasporti, sentite le associazioni sindacali interessate».

(1) V. la nota di ALFREDO ANTONINI, a p. 176.

Delle responsabilità del pilota si occupa invece l'art. 93 c. nav., per cui «I. Il pilota è responsabile per i danni cagionati da atti da esso compiuti o fatti da esso determinati durante il pilotaggio quando venga provato che l'evento dannoso occorso alla nave, a persone o a cose deriva da inesattezza delle informazioni o delle indicazioni fornite dal pilota medesimo per la determinazione della rotta. II. La responsabilità del pilota è comunque limitata all'importo complessivo di Euro un milione per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dai tipi di sinistro occorsi, ferma restando la responsabilità dell'armatore secondo i principi dell'ordinamento. III. Il limite previsto dal secondo comma non si applica nel caso in cui sia accertata la responsabilità del pilota per dolo o colpa grave»).

Infine, il codice della navigazione prevede sanzioni penali specifiche a carico del pilota, a titolo di «Rifiuto di servizio» *ex art.* 1114 («I. Il pilota, che non risponde al segnale di chiamata di una nave ovvero si rifiuta di prestare l'opera sua, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a Euro 516,00. II. Se la nave è in pericolo, la pena è della reclusione da uno a tre anni») e di «Abbandono di pilotaggio» *ex art.* 1115 («Il pilota, che in caso di pilotaggio obbligatorio cessa di prestare la sua opera prima del momento previsto nell'articolo 92, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a Euro 516,00»).

L'art. 14, comma 1-*bis*, l. 28 gennaio 1994, n. 84, ha sottolineato che il pilotaggio nautico costituisce un servizio di interesse generale atto a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, al pari degli analoghi servizi-tecnico nautici – ormeggio, rimorchio e battellaggio – destinati a soddisfare non solo le esigenze della nave a favore della quale sono prestati, ma anche gli interessi della comunità portuale e di tutti coloro che possono subire conseguenze dagli eventi che intervengono nelle acque portuali.

Tale rilievo pubblicistico è stato rafforzato dall'art. 3 della l. n. 230 del 2016, il quale ha previsto che «l'obbligato-

rietà dei servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata con decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti», che «l'Autorità marittima può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta» e che è «fatta salva la validità dei provvedimenti disciplinanti l'obbligatorietà dei Servizi tecnico-nautici, di cui al comma 1-*bis* dell'articolo 14 della l. 28 gennaio 1994, n. 84, modificato dal comma 1 del presente articolo, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge».

Alla luce del riferito quadro normativo è stato dunque marcato come, proprio in forza delle primarie esigenze di sicurezza della navigazione, l'ordinamento italiano preveda, di regola, l'obbligatorietà del pilotaggio nei porti italiani, il quale è oggetto, per ciascun porto, di un apposito Decreto Ministeriale di attuazione (v. Cons. St. 20 dicembre 2018, n. 7188).

Con riguardo invece alle «operazioni di assistenza svolte sotto il controllo di autorità pubbliche», la Convenzione di Londra del 1989 sul salvataggio di navi in pericolo stabilisce, all'art. 5, che essa «non pregiudica le disposizioni del diritto nazionale o di una convenzione internazionale concernenti le operazioni di assistenza effettuate da autorità pubbliche o sotto il loro controllo», riconoscendo comunque ai soggetti che vi prendono parte «i diritti e i rimedi giuridici previsti dalla Convenzione nell'ambito delle operazioni di assistenza».

In proposito, ai fini del «soccorso a navi in pericolo e a naufraghi», il codice della navigazione stabilisce, nell'ambito «dell'attività amministrativa e della polizia nei porti», che «l'autorità marittima che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso e, quando non abbia a disposizione né possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire» (art. 69, comma 1); a questi fini «l'autorità marittima o, in mancanza, quella comunale possono ordinare che le navi che si trovano nel porto o nelle vicinanze siano

messe a loro disposizione con i relativi equipaggi», nel qual caso «le indennità e il compenso per l'opera prestata dalle navi sono determinati e ripartiti ai sensi degli articoli 491 e seguenti» (art. 70).

L'art. 107 c. nav. precisa che (anche) in tal caso «i rimorchiatori devono essere messi a disposizione delle autorità portuali che lo richiedano per qualsiasi servizio necessario all'ordine e alla sicurezza del porto». La violazione dell'obbligo di cooperare al soccorso ordinato dall'autorità integra il reato previsto dall'art. 1113 c. nav.

Nel caso di specie, il Tribunale di Roma ha evidenziato che «la Corporazione dei Piloti del porto di Palermo svolge servizio di pilotaggio obbligatorio in regime di monopolio legale e di concessione amministrativa nell'area del porto di Palermo e che tutte le operazioni di soccorso sono state dirette dai responsabili della Capitaneria di Porto, una volta ottenuta l'autorizzazione della A.G. competente», con riguardo all'incendio sviluppatosi il 29 maggio 2009 a bordo della M/n «Vincenzo Florio» (di cui Tirrenia di Navigazione S.p.A. è proprietario e armatore), la quale il giorno successivo venne rimorchiata da due rimorchiatori della ditta SOMAT («Paul» e «Giampi») dal luogo in cui si trovava (a circa 22 miglia dal porto di Palermo) sino all'ormeggio di fortuna /frattanto allestito presso la diga foranea del porto di Palermo, dove le operazioni di spegnimento dell'incendio furono condotte dalla ditta olandese SMIT fino al 10 giugno 2009.

Nel ricorso si legge che l'intervento della Corporazione dei Piloti del porto di Palermo consistette, in particolare, nel far salire a bordo del rimorchiatore «Giampi» il capo pilota (con l'ausilio del secondo pilota a bordo del pilotino «Sirio») «dall'imboccatura del porto di Palermo, vale a dire circa 2 miglia al largo del porto stesso, fino all'interno del porto presso la diga foranea», dove precedentemente il capo pilota aveva diretto le operazioni di posizionamento di due pontoni distanziatori, e successivamente diresse le operazioni di ormeggio della M/n.

Al riguardo il Tribunale di Roma ha invece accertato,

sulla base della «documentazione ritualmente versata in atti dall'opponente e dalla opposta» – comprese le dichiarazioni rese dai testimoni della vicenda – che deve «escludersi che l'azione svolta dal personale della Corporazione dei piloti del porto di Palermo possa essere qualificata come un'operazione di salvataggio», sottolineando in punto di fatto: che alla riunione pomeridiana del 29 maggio 2009 presso la Capitaneria di Porto di Palermo non risulta che fosse stato affrontato il tema del cosiddetto ormeggio di fortuna da parte del rappresentante della Corporazione dei piloti (cap. Bartolotta); che questi si limitò a partecipare alla riunione della mattina in cui fu deciso di far entrare la nave in porto per essere ormeggiata presso la diga foranea; che, su indicazione del capo servizio della Sicurezza della Navigazione (com.te Galioto) il capo pilota si dovette raccordare con il nostromo Fricano per l'esatto posizionamento dei pontoni distanziatori per permettere l'attracco; che due piloti si imbarcarono su un rimorchiatore e diressero le operazioni di accosto e di manovra di ingresso in porto del convoglio sino al completo ormeggio della nave; che tali operazioni, «sulla scorta dei decreti ministeriali nel porto di Palermo, vanno necessariamente eseguite sotto il controllo di piloti, quali esperti».

All'esito della valutazione di tutto il materiale probatorio acquisito, il Tribunale ha quindi concluso che la Corporazione si è limitata a eseguire i compiti di istituto e attuare il fine di interesse pubblico della sicurezza della navigazione, sotto la vigilanza del comandante del porto, sottolineando che, come «ogni nave che esce o entra nel porto di Palermo deve obbligatoriamente essere assistita e servirsi dell'opera dei piloti del porto di Palermo», la stessa attività «a maggior ragione deve essere assicurata e posta in essere quando sussista una situazione di pericolo come quella che ha originato il presente contenzioso», dando legittimamente origine (solo) al compenso spettante «secondo le tariffe conformi alle prescrizioni dettate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti», non anche all'ingente ed ulteriore somma ri-

chiesta a titolo di compenso per le operazioni di (preteso) salvataggio.

A fronte di una simile ricostruzione del quadro fattuale, le prime due censure sono palesemente inammissibili perché, al di là del mancato rispetto dei canoni che presidiano il novellato art. 360, comma 1, n. 5) c.p.c. per la denuncia di vizi motivazionali, esse sottendono una diversa ricostruzione dei fatti di causa e mirano ad una differente valutazione delle risultanze probatorie – specie con riguardo al carattere straordinario dell'intervento, alla estraneità delle operazioni poste in essere ai compiti istituzionali, alla entità del coinvolgimento nelle operazioni di soccorso pacificamente poste in essere da altri soggetti e al grado di difficoltà incontrate – però non consentite in questa sede, essendo «inammissibile il ricorso per cassazione che, sotto l'apparente deduzione del vizio di violazione o falsa applicazione di legge, di mancanza assoluta di motivazione e di omesso esame circa un fatto decisivo per il giudizio miri, in realtà, ad una rivalutazione dei fatti storici operata dal giudice di merito» (da ultimo, Cass., sez. un., 27 dicembre 2019, n. 34476).

Al riguardo è stato più volte rimarcato come spetti al giudice del merito, «in via esclusiva, il compito di individuare le fonti del proprio convincimento, di assumere e valutare le prove, di controllarne l'attendibilità e la concludenza, di scegliere, tra le complessive risultanze del processo, quelle ritenute maggiormente idonee a dimostrare la veridicità dei fatti ad esse sottesi, dando così liberamente prevalenza all'uno o all'altro dei mezzi di prova acquisiti, salvo i casi tassativamente previsti dalla legge», con la conseguenza che «la parte non può limitarsi a censurare la complessiva valutazione delle risultanze processuali contenuta nella sentenza impugnata, contrapponendovi la propria diversa interpretazione, al fine di ottenere la revisione degli accertamenti di fatto compiuti» (*ex plurimis*, Cass., sez. un, 8053/2014 e 24148/2013; Cass. 25332/2014, 21439/2015, 11892/2016, 19547/2017, 23153/2018, 6519/2019). Nello svolgimento di tale attività decisionale, il giudice di merito «non incontra

altro limite che quello di indicare le ragioni del proprio convincimento, senza essere tenuto a discutere ogni singolo elemento o a confutare tutte le deduzioni difensive, dovendo ritenersi implicitamente disattesi tutti i rilievi e circostanze che, sebbene non menzionati specificamente, sono logicamente incompatibili con la decisione adottata» (*ex multis*, Cass., sez. un., 10313/06; Cass. 28887/2019, 24155/2017, 13448/2015, 2498/2015).

Del resto, la puntuale ricostruzione in fatto delle operazioni in concreto svolte dalla Corporazione dei piloti – al fine di inquadrarla in ordinaria attività di pilotaggio ovvero straordinaria attività di salvataggio – è un presupposto essenziale ai fini della domanda di compenso *ex art.* 13 Convenzione di Londra, in ipotesi da ripartire ai sensi del successivo art. 15 con gli altri soggetti che, pacificamente, hanno svolto in quell'occasione attività di soccorso alla M/n Vincenzo Florio (cfr. Cass. 8092/2008, che, nel distinguere tra l'intervento di rimorchiatore richiesto dall'autorità marittima per ragioni di ordine e sicurezza del porto *ex art.* 107 c. nav. e per soccorso di navi in pericolo o a naufraghi *ex art.* 69 e 70 c. nav., ha escluso il compenso per assistenza in favore di un rimorchiatore che aveva provveduto a spegnere, dal mare, un incendio sul molo).

* * *

Pilotaggio e soccorso: differenza causale fra le due fattispecie.

1. La vicenda, di cui si è occupata la Corte di cassazione con l'ordinanza sopra riportata, si riferisce all'incendio scoppiato a bordo di un traghetto nel porto di Palermo.

Intervennero due rimorchiatori, unitamente ad altre unità dei Vigili del fuoco e della Capitaneria di porto, per lo spegnimento dell'incendio e per il rimorchio della nave in una zona portuale in cui potesse essere ormeggiata in sicurezza; un pilota appartenente alla locale Corporazione

dei piloti partecipò a una riunione operativa presso la Capitaneria di porto e indi due piloti, imbarcatisi su uno dei rimorchiatori, diressero le operazioni di accosto e di ingresso in porto del convoglio.

Ammessa la società armatrice, divenuta insolvente, alla amministrazione straordinaria, la Corporazione dei piloti chiese il riconoscimento, in sede concorsuale, del compenso per l'attività prestata, che qualificò di salvataggio in quanto ulteriore rispetto alle ordinarie attribuzioni dei piloti. Il giudice delegato alla procedura respinse la domanda, ritenendo necessario per l'accertamento del credito (*an e quantum*) un procedimento giurisdizionale a cognizione piena. Il Tribunale di Roma, decidendo sull'opposizione, la respinse, per un verso escludendo che l'attività svolta dai piloti potesse essere qualificata come operazione di salvataggio, sulla base dei dati di fatto disponibili, e per altro verso ritenendo che l'attività dei piloti non avesse portato ad alcun utile risultato, posto che essi non avevano esulato dai propri compiti istituzionali e che l'incendio era ancora presente a bordo della nave dopo l'ormeggio della medesima nel porto. Avverso la suddetta decisione, la Corporazione dei piloti ha proposto ricorso per cassazione.

La Corte di cassazione, con l'ordinanza in esame, ha dichiarato inammissibile il ricorso, ritenendo che nella sostanza le censure sollevate proponessero una diversa ricostruzione dei fatti rispetto al quadro descritto nel decreto impugnato, e che le stesse, dietro l'apparente deduzione di un vizio di violazione o di falsa applicazione di legge o di difetto di motivazione, mirassero a una rivalutazione dei fatti storici rispetto a quella operata dal giudice di merito. Seppur non utile a fini interpretativi delle disposizioni sull'assistenza e sul salvataggio di cui al codice della navigazione e alla convenzione di Londra del 1989, in quanto contenente una motivazione solo di rito che non è entrata nel merito dei profili giuridici della questione, abbiamo ritenuto di pubblicare tale ordinanza, soprattutto in considerazione della rarità delle pronunce reperibili sino ad oggi sull'argomento.

2. Gli elementi di fatto posti alla base del decreto della Sezione fallimentare del Tribunale di Roma, oggetto del ricorso, sono stati i seguenti: «Dagli atti risulta che detto personale è intervenuto alla riunione pomeridiana in data 29 maggio 2009 presso la Capitaneria di Porto di Palermo in cui non risulta che, tra le altre problematiche, sia stato affrontato il tema del c.d. ormeggio di fortuna da parte del rappresentante della Corporazione dei piloti del porto di Palermo (cfr. testimonianza); risulta altresì che il rappresentante della oppo- nente si è limitato a partecipare alla riunione della mattina in data 29 maggio 2009 presso la Capitaneria di Porto di Palermo in cui è stato deciso, giusta autorizzazione della A.G. precedente, presente alla riunione, di fare entrare la nave in porto per essere ormeggiata presso la diga foranea; risulta inoltre che, su indicazione del capo servizio della Sicurezza della Navigazione, il capo pilota si è dovuto raccordare con il nostromo per l'esatto posizionamento dei pontoni distanziatori per permettere l'attracco e che, infine, due piloti della Corporazione dei piloti del porto di Palermo alle ore 14.30 del 30 maggio 2009 si sono imbarcati su un rimorchiatore ed hanno diretto le operazioni di accosto e di manovra di ingresso in porto del convoglio sino al completo ormeggio della nave "che sulla scorta dei decreti ministeriali nel porto di Palermo vanno necessariamente eseguite sotto il controllo dei piloti, quali esperti al compimento di tali operazioni" (cfr. dichiarazioni del capo della sezione tecnica della Capitaneria di porto di Palermo)».

Quanto alle conseguenze giuridiche, il Tribunale ha ritenuto di poter affermare «che ai sensi della suddetta ricostruzione degli accadimenti la Corporazione opponente ha eseguito quei compiti di istituto propri dell'ente che, è bene ricordare, attua un fine di interesse pubblico, quale quello della sicurezza della navigazione, sottoposti alla vigilanza del comandante del porto. Ciò significa che ogni nave che esce o entra nel porto di Palermo deve obbligatoriamente essere assistita e servirsi dell'opera di pilotaggio svolta dal personale della Corporazione dei piloti del porto di Paler-

mo, il che significa che tale attività, a maggior ragione, deve essere assicurata e posta in essere quando sussista una situazione di pericolo come quella che ha originato il presente contenzioso; il compenso per tale attività è reso secondo le tariffe conformi alle prescrizioni dettate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti».

Ancora, sul piano del diritto: «Per operazione di salvataggio deve intendersi, alla stregua della previsione di cui all'art. 1, lett. a della Convenzione di Londra del 28 aprile 1989 in tema di soccorso in mare (la c.d. *Salvage 1989*), ratificata dall'Italia e resa esecutiva con la legge 12 aprile 1995, n. 129, "ogni atto o attività intrapresa per assistere una nave o ogni altro bene in pericolo in acque navigabili o in qualsiasi altro corso d'acqua" e in base all'art. 12 di detta convenzione occorre che sia conseguito, ai fini del diritto al compenso in favore dei soccorritori, un utile risultato; quest'ultimo aspetto, nella fattispecie, non può ritenersi integrato con riferimento all'opponente se, esclusi i suoi compiti di istituto innanzi descritti, l'incendio era ancora presente a bordo della nave quando essa è stata ormeggiata in porto».

3. Stante il principio dell'intangibilità del fatto nel giudizio di legittimità e stante la correttezza del percorso argomentativo del giudice di merito, la decisione è da ritenersi corretta.

Il problema, analogo a quello che si pone nel caso del rimorchio, attiene alla qualificazione come pilotaggio o come soccorso del contratto stipulato nel singolo caso; ossia, attiene alla eventuale riqualificazione del contratto di pilotaggio come contratto di soccorso, in relazione alla causa concreta, riferibile rispettivamente al compimento delle manovre nel porto e al superamento della situazione di pericolo in cui si trova la spedizione marittima. Sul punto, con riferimento al rimorchio, rinvio a quanto ho sinteticamente osservato nel mio *Corso di diritto dei trasporti*, III Edizione, Milano, 2015, 112.

Orbene, pacifica essendo nella specie la situazione di pericolo (peraltro non valorizzata dal giudice di merito ai fini

causali), è corretta l'impostazione data al problema, basata sulla valutazione dell'attività svolta nel concreto, come ordinariamente rientrante nelle obbligazioni del contratto di pilotaggio, oppure come eccedente rispetto ad esse.

4. La suddetta ordinanza della Corte di Cassazione è stata annotata da G. BERLINGIERI (JR.), *Pilotaggio non fa rima con salvataggio*, in *Dir. mar.* 2021, 561. cfr. anche ID., *The Italian Supreme Court of Cassation denies the entitlement of pilots to salvage remuneration*, in *Comparative Maritime Law*, Zagabria, 2022, 83.

È pacifico che fra i soggetti attivi del soccorso rientrano tutti coloro che hanno cooperato alle operazioni e all'utile risultato, fra cui i piloti (per tutti, A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Digesto*, IV edizione, vol. XIII Commerciale, 114).

I precedenti giurisprudenziali sono riportati nella nota sopra citata e sono: Cass. 27 maggio 1953, in *Dir. mar.* 1955, 14; App. Cagliari 30 marzo 1911, *ibid.*, 1911, 164; Trib. Messina 23 gennaio 1969, *ibid.*, 1969, 437; App. Venezia 7 giugno 1983, *ibid.*, 1984, 616; Trib. Brindisi 14 dicembre 1987, *ibid.*, 1988, 833; App. Lecce 12 aprile 1985, *ibid.*, 1986, 906; App. Lecce 11 aprile 1996, *ibid.*, 1997, 464. Inoltre, quanto all'opera di soccorso prestata dagli ormeggiatori, Trib. Brindisi 8 aprile 1991, *ibid.*, 1993, 1066 e App. Lecce 12 gennaio 1995, *ibid.*, 1995, 175.

Sull'argomento vedi l'intervento di C. SEVERONI, nel presente fascicolo di questa *Rivista*.

ALFREDO ANTONINI