

SAGGI

CECILIA SEVERONI

L'OBBLIGAZIONE DI CORRISPONDERE
IL COMPENSO DI SOCCORSO ALLA LUCE
DELLE ULTIME PRONUNCE DI LEGITTIMITÀ

The provision of paying the salvage reward represents a pecuniary obligation identified by art. 12 of the 1989 London Salvage Convention. It assumes the nature of a pecuniary credit as consideration for «assistance operations successfully completed». It is therefore mainly a currency debt. More controversial, in our legal system, is the partial or solidary nature of the obligation to pay salvage reward. Due to the prevailing jurisprudence in our legal system, the principle of partiality of the obligation pursuant to art. 13 of the London Convention doesn't apply, given that the law itself admits the possibility for the adhering States to regulate the matter differently, which our legal system has done with art. 497c. nav. On the contrary, a prevailing doctrinal guideline, which we adhere to, recognizes the partial nature of the obligation. The reconstruction adopted above of the obligation to pay a salvage compensation as a subjectively complex obligation with partial implementation, can, indeed, be identified in the same art. 497 c. nav., which considers a fee due, and therefore a debt generated by the same case, but divided among the various parties interested in the salvage, according to a mechanism, identified by art. 497 c. nav. «according to the law», i.e. using the system of constitution of the debt mass deducible from the contribution to common averages, without being totally assimilated by it.

SOMMARIO: 1. Inquadramento dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso nell'ordinamento giuridico italiano. – 2. Il compenso di soccorso come debito di valuta: comparazione con l'obbligazione risarcitoria scaturente dall'azione di responsabilità verso l'amministratore di s.p.a. – 3. Natura parziaria o solidale dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso. – 4. In particolare, sulla equiparazione del compenso dovuto ai soccorritori alla avaria-spesa. – 5. Conclusioni.

1. Inquadramento dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso nell'ordinamento giuridico italiano – La prestazione di corrispondere il compenso di soccorso rappresenta una obbligazione pecuniaria individuata dall'art. 12 della Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso, ai sensi della quale «*Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result*» (art. 12, 2 comma). La sua sussistenza è strettamente legata al risultato utile delle operazioni di assistenza, perché, come espresso dal comma menzionato e ribadito dal primo comma dello stesso articolo, «*Salvage operations which have had a useful result give right to a reward*» ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ *A latere debitoris*, l'obbligazione di pagare un compenso di soccorso è inquadrabile come situazione giuridica di svantaggio attiva, consistente in un *agere debere* inteso come obbligo di dare, nella fattispecie di corrispondere una somma di denaro, funzionalmente diretta al soddisfacimento del diritto soggettivo a ricevere la stessa prestazione pecuniaria nei confronti dei titolari della correlata pretesa all'interno di un rapporto giuridico di debito-credito (sulla ricostruzione dell'obbligo di eseguire la prestazione in termini di situazione giuridica di svantaggio attiva si vedano le considerazioni di L. BIGLIAZZI GERI-U. BRECCIA-F.D. BUSNELLI-U. NATOLI, *Diritto civile*, I, Torino, 1992, 270 ss.). Tale caratteristica di rappresentare il corrispettivo di una obbligazione pecuniaria emerge netta dall'analisi storica dell'istituto *de quo*. La posizione *a latere creditoris* è riconducibile parimenti ad una situazione giuridica soggettiva inquadrabile nella categoria del diritto soggettivo, cui sottostà un interesse giuridicamente rilevante, quello ad una ricompensa per il salvataggio dei beni in pericolo, qualificato normativamente, poiché mediante disposizione di legge si è provveduto ad attribuirgli il

La Convenzione di Londra tiene, dunque, in espressa considerazione il profilo debitorio del rapporto scaturente dal soccorso, differenziando, nei due distinti commi, la posizione giuridica di vantaggio, il diritto di credito al compenso (art. 12.1), dalla situazione giuridica di svantaggio ad essa correlata (art. 12.2 in cui si precisa che nessun compenso è dovuto in assenza di risultato utile, con ciò evidenziando la posizione di debito) ⁽²⁾.

connotato della giuridicità, a cui corrisponde una attività del soggetto agente in vista del soddisfacimento dell'interesse individuato. In tale attività si concretizza l'essenza del diritto soggettivo, che è dunque un *agere licere*, che sotto il profilo del contenuto si pone come *facultas agendi* in vista della realizzazione dell'interesse. Sull'argomento si rinvia alle considerazioni di C. SEVERONI, *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico ed interessi privati*, Miano, 2005, I, 14, ed ivi i riferimenti dottrinari sull'inquadramento generale del diritto soggettivo proposto dal menzionato L. BIGLIAZZI GERI-U. BRECCIA-F.D. BUSNELLI-U. NATOLI, *Diritto civile*, I, cit., 285; U. NATOLI, *Il diritto soggettivo*, Milano, 1943; D. BARBERO, *Il diritto soggettivo*, in *Foro it.* 1939, IV, 1 ss.; W. CESARINI SFORZA, *Diritto soggettivo* (Voce), in *Enc. dir.* XII, 1964, 659 ss.

⁽²⁾ La Convenzione di Londra è conforme sul punto a quanto già espresso all'art. 2 della precedente Convenzione di Bruxelles del 1910 per l'unificazione di alcune regole in materia di assistenza e di salvataggio marittimi, che aveva precisato il contenuto delle posizioni di debito-credito del rapporto giuridico obbligatorio da cui sorge il diritto al compenso, disponendo in ugual modo che «1. *Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.* 2. *Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile*». La Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910 aveva introdotto una disciplina normativa largamente recepita dai singoli ordinamenti, secondo una visione del compenso di assistenza e salvataggio che incorporava sia la componente del compenso come retribuzione per l'opera prestata e come premio per il soccorso di beni aventi valore economico, sia la componente del rimborso spese e del risarcimento danni, che dunque erano liquidati solo ove fosse prodotto un utile risultato (principio del *no cure no pay*). La Convenzione di Bruxelles aveva, infatti, previsto un articolato sistema di determinazione del compenso di soccorso, basato su una nozione omnicomprensiva ed unitaria dello stesso: il termine *rémunération* era impiegato per riunire componenti concettualmente distanti dalla parte premiale, quali il

La riconduzione alla Convenzione di Londra dell'obbligo

rimborso delle spese incontrate ed il risarcimento dei danni subiti. Nel sistema di diritto uniforme introdotto nel 1910 la valutazione del compenso era dunque una valutazione globale, che riuniva la componente risarcitoria con la componente compensativa. Quanto a quest'ultima parte premiale, la dottrina (R. Russo, *Assistenza e salvataggio (dir. nav.)*, in *Enc. dir.* 1958, III, 818) distingueva ulteriormente il profilo della retribuzione e quindi del corrispettivo diretto dell'opera di soccorso effettuata, dalla componente del premio per il salvataggio di beni economicamente valutabili. Con la piena affermazione del principio del *no cure no pay*, nell'ipotesi di insuccesso delle operazioni di soccorso il rischio economico dell'intera operazione, comprensivo di spese e dei danni subiti, veniva a gravare non sul proprietario dei beni per cui si era attivato il soccorso, ma sul soccorritore. La Convenzione di Bruxelles del 1910 non presentava una definizione di diritto al compenso, pur dedicandogli una parte importante delle proprie disposizioni (artt. da 2 a 10). Nondimeno, all'art. 8 erano elencati gli elementi da considerare ai fini della quantificazione del compenso, tra cui si sottolinea la espressa indicazione delle spese sopportate e dei danni subiti. Con la conseguenza di ammettere che nella nozione di remunerazione non entri la sola componente di corrispettivo per l'opera effettuata, ma che vi alberghino voci eterogenee quali il rimborso delle spese ed il risarcimento dei danni subiti. Il sistema di determinazione del compenso di cui alla Convenzione di Bruxelles del 1910 appare dunque differente da quello riportato dal successivo codice della navigazione, per il quale, invece, il rimborso spese ed il risarcimento danni sono due voci separate dal concetto di compenso di soccorso e vengono liquidate autonomamente, sottraendosi al criterio dell'essere subordinate all'utile risultato delle operazioni di soccorso. Ai sensi dell'art. 491 c. nav. su *Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile*, «L'assistenza e il salvataggio di nave o di aeromobile, che non siano effettuati contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, danno diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti o salvati, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonché, ove abbiano conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso». Di analogo tenore è l'art. 492 c. nav. su *Indennità e compenso per salvataggio di cose*: «Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o del proprietario delle cose, dà diritto, nei limiti stabiliti nell'articolo precedente, al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese, nonché, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo».

di corrispondere un compenso di soccorso per fattispecie verificatesi in Italia deriva dalla circostanza che la stessa normativa si applica ai procedimenti giudiziari o arbitrari in materie oggetto della Convenzione stessa, instaurati in uno Stato parte della Convenzione: in questo senso si comporta come *lex fori* sostanziale, regolando il rapporto anche ove non vi siano i connotati della internazionalità dello stesso, salva la residua facoltà per gli Stati parte della Convenzione di riservarsi il diritto di non applicare le disposizioni in essa contenute in ipotesi di operazioni di soccorso condotte in acque interne quando vi siano coinvolte navi per la navigazione interna, oppure nessuna nave vi sia coinvolta, ovvero laddove tutte le parti interessate abbiano la nazionalità di quello Stato, o si tratti di un bene di interesse storico o archeologico che si trovi nel fondale marino.

Nel nostro ordinamento la Convenzione di Londra si applica ad ogni ipotesi di soccorso condotto nei confronti di navi o di altre proprietà in pericolo, oltre che alle persone in pericolo di perdersi (art. 10.1)⁽³⁾, in acque navigabili o meno, comprese le acque interne, salvo che le parti prevedano la regolamentazione del rapporto di soccorso secondo una legge diversa dalla Convenzione (art. 6.1: «*This Convention shall apply to any salvage operations save to extent that the contract otherwise provides expressly or by implication*»).

Nel quadro ricostruttivo qui delineato l'obbligo di corrispondere un compenso di soccorso si caratterizza come prestazione corrispettiva rispetto ad una posizione di diritto soggettivo al compenso di soccorso che è fatta oggetto di

⁽³⁾ Sul concetto di pericolo corso dai beni da soccorrere si vedano le considerazioni di E. VINCENZINI, *Profili internazionali del soccorso in mare*, Milano, 1985, 80 ss. oltre a S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, 1964, 44, 115 ss. Sul tema si vedano anche E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio*, Padova, 1957, 20; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, Milano, 1994, 421, nonché in generale M. P. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996; C. SEVERONI, *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico ed interessi privati*, Milano, 2005, voll. I e II; G. CAMARDA, *Il soccorso in mare*, Milano, 2006.

compiuta regolamentazione nel capitolo III della Convenzione, artt. da 12 a 19. Questi ultimi inquadrano gli elementi costitutivi del diritto al compenso di soccorso (art. 12), nonché quelli ostativi, modificativi o estintivi dello stesso (artt. 16 e 17, 18, 19), inclusa la previsione di una speciale forma di retribuzione per l'opera prestata nella limitazione o prevenzione di danni all'ambiente⁽⁴⁾ (art. 14), ed i criteri per la concreta determinazione del compenso (art. 13) e per la sua ripartizione tra più soccorritori (art. 15)⁽⁵⁾.

(4) Con l'introduzione dell'art. 14 Conv. Londra viene prevista una nuova prospettiva di soccorso non agganciata al concetto di *property in danger* ma alla minaccia di un danno all'ambiente (sul concetto di danno all'ambiente ci sia consentito il rinvio a C. SEVERONI, *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico ed interessi privati*, Milano, II, 2005, 134 ed ivi ulteriori riferimenti dottrinari). L'indennità speciale di soccorso prevista dall'art. 14 spetta, infatti, a colui che ha prestato assistenza effettuando operazioni di soccorso nei confronti di una nave che, di per sé o in virtù del suo carico, minaccia di provocare danni all'ambiente, se non ha potuto ottenere un compenso ai sensi dell'art. 13. Ne deriva che l'indennità può essere ottenuta solamente e nella misura in cui la stessa sia data da una somma maggiore di quella ottenibile secondo i criteri ordinari di assegnazione del compenso (art. 14.4). Se ad esempio la nave soccorsa ha un valore residuo molto basso al termine del soccorso, ma il soccorso ha evitato una minaccia di danno all'ambiente circostante il compenso ordinario sarà comunque basso poiché non può eccedere il valore dei beni soccorsi. In tal caso il computo dell'indennità speciale può dar luogo ad un valore superiore a quello ottenibile secondo i criteri ordinari. Il diritto all'indennità speciale sorge anche nel caso estremo che il soccorso non abbia dato alcun utile risultato e dunque non dia diritto ad alcun compenso in base all'art. 13.

(5) La parte centrale della Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso (cap. III, art. 12-19), è dedicata, appunto, alla situazione giuridica soggettiva del diritto al compenso, intesa come cardine dell'intero sistema, ed elemento in grado di dinamizzare i soggetti coinvolti o da coinvolgere nel fatto del soccorso al fine di meglio tutelare i valori in pericolo (vita umana, nave, carico, nolo, ambiente). Tale situazione giuridica soggettiva si produce per effetto dell'avverarsi di una serie di eventi, quali la presenza di condizioni di pericolo per persone e cose e, seppur con alcune non secondarie eccezioni, il buon esito delle operazioni di soccorso, che la norma ha selezionato tra i

Nel processo di qualificazione normativa della fattispecie in analisi l'articolato di diritto uniforme indica i beni cui la norma offre tutela, ampliando per talune ipotesi l'ambito oggettivo rispetto al precedente testo convenzionale, con i concetti di *vessel*, *property* ed in via indiretta di *environment*, cui si correlano il *reward*, la *remuneration*, la *compensation* di cui all'art. 1 della Convenzione di Londra; viene quindi precisato il concetto di diligenza (*due care*) cui tutti (soggetti soccorritori e soggetti soccorsi) sono tenuti nell'esecuzione della operazione di soccorso (art. 8.1, lett. a, c, d ed 8.2, lett. a e c), compresa la tutela dell'ambiente (art. 8.1, lett. b e 8.2, lett. b).

Per ciò che in particolare concerne il concetto di proprietà in pericolo la tutela viene estesa ad «*any other property in danger which is not and has not been on board the vessel*» (art. 19), e dunque il soccorso di un bene in pericolo ricade nella disciplina internazionale anche se non collegato ad una nave in pericolo, o invece ricollegabile ad una nave che non versi in pericolo, salva la limitazione disposta dagli artt. 3 e 4, che escludono dall'ambito di applicazione della Convenzione le piattaforme fisse e galleggianti, le unità di trivellazione impiegate nella esplorazione, sfruttamento o

vari fenomeni sociali ritenendoli meritevoli di tutela nell'ordinamento giuridico (Sul concetto di fatto giuridico, selezionato dalla norma e tutelato dall'ordinamento giuridico, si vedano, peraltro, le considerazioni fondamentali di A. FALZEA, *Fatto giuridico*, in *Enc. dir.* XVI, 941; A. CATAUDELLA, *Fattispecie*, in *Enc. dir.* XVI, 926). In particolare, si dà atto che il diritto al compenso è situazione giuridica soggettiva che si produce con le medesime caratteristiche individuate dalle norme della Convenzione, per effetto di fattispecie genetiche diverse ed a prescindere dalla natura spontanea, contrattuale, per obbligo di legge o di autorità, del soccorso prestato. Più nello specifico, il diritto sorge in caso di risultato utile delle operazioni di soccorso (art. 12.1), viene quantificato in relazione ad alcuni criteri indicati dall'art. 13, a favore di una serie di soggetti individuati, titolari del diritto al compenso (art. 15.1) ovvero titolari dell'obbligo corrispondente (art. 13.2 o 14.1 nel caso di soccorso di nave che minaccia danno all'ambiente).

produzione delle risorse minerarie presenti nel fondale marino ⁽⁶⁾ (art. 3) e le navi da guerra o altre navi non commerciali di proprietà di uno Stato o esercite dallo stesso (art. 4).

Attesa, dunque, la ricostruzione della prestazione di corrispondere il compenso di soccorso come obbligazione pecuniaria nei termini sopra espressi, occorre ulteriormente procedere alla sua qualificazione come debito di valuta, per il quale il rischio di deprezzamento ricade sul creditore, oppure come debito di valore, sottratto al rischio di svalutazione.

2. Il compenso di soccorso come debito di valuta: comparazione con l'obbligazione risarcitoria scaturente dall'azione di responsabilità verso l'amministratore di s.p.a. – Il debito

⁽⁶⁾ Su tali limitazioni si vedano le considerazioni di G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1994, III, 518. E. VINCENZINI (*La Convenzione internazionale di Londra del 1989 sul salvataggio ed il contratto L.O.F. 1990*, Milano, 1992 19, 26) valuta l'esclusione dell'applicazione della Convenzione di Londra alle piattaforme ed alle unità di trivellazione come contrastante con la *ratio* che muove la nuova disciplina di diritto uniforme di tutela dall'inquinamento ambientale. Le piattaforme e le unità di trivellazione costituiscono infatti, al pari delle navi cisterna, un fattore di rischio di fuoriuscita di agenti inquinanti in grado di porre in pericolo l'ambiente circostante. Per M.P. Rizzo (*La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, cit., 163), le ragioni di una tale esclusione delle piattaforme e delle unità di trivellazione dall'ambito di applicazione della Convenzione sono di carattere meramente tecnico. La norma vorrebbe, infatti, escludere la possibilità di un soccorso portato da unità senza alcuna preparazione specifica per operazioni che vanno ad incidere su strutture molto complesse e quindi che necessitano di una assistenza altamente specializzata. G. BRICE, invece (*Maritime Law of Salvage*, 1999, III ed., 213) sottolinea che l'esclusione operata dall'art. 3 vale solo laddove le strutture menzionate siano impiegate nell'esplorazione, sfruttamento o produzione di risorse minerarie estratte dal fondale marino: dunque, ogni altro utilizzo diverso da quello indicato (come ad esempio nell'ipotesi in cui la piattaforma sia oggetto di riparazione o sia trasportata per essere consegnata dal costruttore) rende applicabile la disciplina della Convenzione di Londra.

pecuniario, che, come si è concluso sopra, sorge a seguito di una operazione di soccorso che abbia prodotto un utile risultato, viene tradizionalmente ricondotto nel capo VII, sez. I, del libro IV del c.c. che tratta delle obbligazioni pecuniarie, in cui il termine «pecuniario» è inteso come debito di denaro ⁽⁷⁾, cosicché si può aggiungere che, dal momento che il denaro è un bene portatore di un valore economico, l'obbligazione pecuniaria è volta a far acquisire questo bene alla sfera giuridica del creditore ⁽⁸⁾.

Nel nostro ordinamento «I debiti pecuniari si estinguono con moneta avente corso legale nello Stato al tempo del pagamento e per il suo valore nominale» (art. 1277 c.c.). In virtù del richiamato principio nominalistico, le obbligazioni pecuniarie si estinguono mediante pagamento in moneta «per un importo pari all'ammontare nominale del debito, a prescindere dal valore reale della valuta», cosicché il rischio del deprezzamento della valuta grava sul creditore ⁽⁹⁾.

Il principio nominalistico, cui sono assoggettate le obbligazioni di valuta, aventi fin dall'origine ad oggetto la prestazione di un importo nominale di denaro, non si applica ai debiti di valore, che risultano pur essere debiti pecuniarri, determinabili, tuttavia, esclusivamente in ragione di un dato valore economico ⁽¹⁰⁾, per cui «la quantità di specie

⁽⁷⁾ Su cui in termini generali, si vedano le considerazioni di T. ASCARELLI, *Obbligazioni pecuniarie. Art. 1277-1284*, in *Commentario del Codice Civile Scialoja-Branca*, 1959 *passim*; G. CIAN-A. TRABUCCHI, *Commentario breve al Codice Civile*, Padova, 1997, *sub art.* 1277 c.c.

⁽⁸⁾ C.M. BIANCA, *Diritto civile*, vol. 4, *L'obbligazione*, Milano, 1993, 145.

⁽⁹⁾ C.M. BIANCA, *Diritto civile*, vol. 4, *L'obbligazione*, cit., 148. Sostengono, del pari, G. CIAN-A. TRABUCCHI, *Commentario breve al Codice Civile*, cit., *sub art.* 1277 c.c. che «se l'oggetto della prestazione viene quantitativamente determinato in funzione di un multiplo o di una frazione di unità legale monetaria di misura il creditore sopporta il rischio delle variazioni del potere di acquisto del bene al quale si riporta l'unità di misura, e quello delle alterazioni di quest'ultima».

⁽¹⁰⁾ C.M. BIANCA, *Diritto civile*, vol. 4, *L'obbligazione*, cit., 149.

monetarie dovute non è fin dall'origine indicata con un dato numerico, bensì individuata attraverso il riferimento a un parametro costituito dal valore pecuniario di altri beni»⁽¹¹⁾, come ad esempio risulta nel caso della somma di denaro necessaria a risarcire la perdita di certi beni, in relazione alla quale l'ammontare è equivalente al valore effettivo del danno da reintegrare.

Ne deriva che le obbligazioni di valore sono sottratte al rischio della svalutazione, in quanto il loro importo è calcolato in relazione ad un valore economico reale.

Fatta questa premessa, possiamo affermare che il compenso di soccorso riveste natura prevalente di credito pecuniario e rappresenta il corrispettivo di «operazioni di assistenza portate a termine con successo» (art. 12, comma primo, Conv. Londra). Si tratta dunque prevalentemente di una obbligazione di valuta.

Non possiamo, però, dimenticare, come indicato sopra, che nella valutazione globale del compenso ai sensi della Convenzione di Londra 1989 sono inserite voci eterogenee, tra le quali rientra anche il computo delle perdite subite dai soccorritori. Perlomeno per quanto riguarda questa componente, dunque, l'ammontare dovrebbe essere equivalente al valore effettivo del danno da reintegrare ed il soggetto debitore dovrebbe versare una somma che sia di ristoro alla diminuzione patrimoniale sofferta dal soccorritore che ha subito la perdita.

La più recente pronuncia di legittimità che si è occupata di qualificare la natura dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso⁽¹²⁾ ha rilevato, con riguardo alla

⁽¹¹⁾ G. CIAN-A. TRABUCCHI, *Commentario breve al Codice Civile*, cit., sub art. 1277 c.c.

⁽¹²⁾ Ci si riferisce a Cass. 13 marzo 2020 n. 7149, in *Riv. dir. nav.* 2021, con nota di M.P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 345 ss. nonché con nota adesiva di G. BERLINGIERI JR, *L'obbligazione di pagamento del compenso di salvataggio nelle Convenzioni di Bruxelles del 1910 e di Londra del 1989*

problematica qui in analisi, che non debba fuorviare «il riferimento contenuto nell'art. 13, lett. f), a “costi sostenuti e perdite subite” (accanto al “tempo impiegato”) “da coloro che hanno prestato assistenza” (così come ai “rischi corsi” di cui alla lett. g), poiché si tratta semplicemente di alcuni dei tanti criteri concorrenti per la quantificazione di un compenso che conserva il suo carattere di remunerazione pecuniaria per un'attività svolta».

Per quanto l'affermazione colga la natura prevalentemente remunerativa del compenso, nondimeno potrebbe essere più conforme al dettato letterale dell'art. 13 della Convenzione ritenere che, ove la componente risarcitoria sia facilmente identificabile nel contesto della cifra globale del compenso di soccorso, al debito di valore sia consentito un ristoro in base al valore effettivo del danno da reintegrare⁽¹³⁾.

Spiega, invece, la Suprema Corte che «Il quadro norma-

e nel diritto italiano, in *Dir. mar.* 2021, 834 ss.

⁽¹³⁾ In modo del tutto conforme all'orientamento secondo cui l'obbligazione risarcitoria, quale che ne sia la fonte giuridica, rappresenta un debito di valore e deve reintegrare per equivalente le perdite subite ai veda Cass. 9 luglio 2014 n. 15604 «L'obbligazione risarcitoria del danno da occupazione appropriativa costituisce debito di valore e deve reintegrare per equivalente, alla data di determinazione del dovuto, le perdite ed i mancati guadagni, conseguendone che, in aggiunta alla rivalutazione, sulla somma liquidata alla data di consumazione dell'illecito, da rivalutare anno per anno fino alla decisione, potranno spettare gli interessi compensativi per il ritardato pagamento di quanto dovuto, sempre che i mancati guadagni siano provati dal creditore»; del pari Cass. 29 agosto 1987 n. 7116, in *Giust. civ. mass.* 1987: «Il risarcimento del danno derivante dalla perdita di cose trasportate deve essere considerato come debito di valore, avendo la funzione di ristabilire l'equilibrio economico turbato dall'inadempimento del vettore e di porre il creditore nella stessa situazione patrimoniale in cui si sarebbe trovato se non si fosse verificato l'inadempimento; ne consegue che il relativo credito si sottrae al principio di cui all'art. 1277 c.c. ed è soggetto a rivalutazione monetaria, con liquidazione degli interessi legali sulla somma rivalutata».

tivo sopra sintetizzato depone, a partire dalla sua chiara impronta lessicale, per la configurazione del “compenso” dovuto nel cd. soccorso obbligatorio quale obbligazione pecuniaria, ai sensi dell’art. 12, comma 1 cit., e quindi credito di valuta (cfr. Cass. Sez. 3, 28/03/2008 n. 8092, in un caso analogo, sia pure antecedente l’entrata in vigore della Convenzione, in cui si fa esplicito riferimento al maggior danno da svalutazione monetaria *ex art. 1224 c.c.*, comma 2), piuttosto che di valore, non aparendo condivisibile l’assimilazione operata dal giudice *a quo* alla ben diversa fattispecie del debito risarcitorio gravante sull’amministratore *ex art. 2393 c.c.* – “sia che derivi da responsabilità per illecito contrattuale, sia che si ricolleggi a responsabilità extracontrattuale, sia che si configuri più genericamente come effetto di responsabilità *ex lege*, e tanto se si tratti di danno emergente come di lucro cessante” – in quanto tale “sensibile al fenomeno della svalutazione monetaria fino al momento della sua liquidazione, ancorché il danno consista nella perdita di una somma di denaro, costituendo questo, in siffatta particolare ipotesi, solo un elemento per la commisurazione dello ammontare dello stesso, privo di incidenza rispetto alla natura del vincolo”» (14).

L’affermazione confuta l’assimilazione del debito per compenso di soccorso, compiuta dal giudice *a quo*, nella distinta fattispecie del debito risarcitorio in capo all’amministratore di S.p.a.

(14) Principio affermato in Cass. 25 maggio 2005 n.11018, in *Giust. civ. Mass.* 2005, 5. In precedenza, lo stesso orientamento è seguito da Cass. 4 aprile 1998 n. 3483 in *Giur. it.* 1999, 328, secondo cui «La responsabilità degli amministratori verso la società, derivando da fatto illecito, determina un debito di valore che deve essere liquidato tenendo conto della svalutazione monetaria intervenuta fino alla data della decisione definitiva. Gli interessi vanno calcolati (ad un tasso stabilito valutando tutte le circostanze obiettive e soggettive del caso) in riferimento ai singoli momenti con riguardo ai quali la somma equivalente del bene, pertanto, si incrementa nominalmente» (Cass. 9 luglio 2014 n. 15604, in *Giust. civ. mass.* 2014).

Si tratta, in effetti, di due fattispecie differenti: la prima è in prevalenza un compenso per un'attività compiuta, sia che la sua fonte sia contrattuale, sia che derivi da un'attività di natura spontanea, o invece per obbligo di legge o di autorità.

L'azione sociale di responsabilità è invece intesa come responsabilità verso la società, fondata sulla colpevolezza, per inadempimento all'obbligo di corretta amministrazione e per violazione ai doveri ad essi imposti dalla legge e dallo statuto (art. 2392 c.c.), cui gli amministratori sono tenuti ad adempiere con la diligenza richiesta dalla natura dell'incarico e dalle specifiche competenze⁽¹⁵⁾. Gli amministratori sono investiti di un potere di amministrazione nell'interesse della società: gli stessi hanno dunque l'obbligo di esercitare la propria funzione nell'interesse della società. La cattiva gestione che comporti un deterioramento dello stato patrimoniale o del conto economico comporta un danno risarcibile ed un conseguente obbligo risarcitorio.

Giustamente, la Corte ritiene che nel caso in analisi si tratti di un obbligo di corrispondere un compenso, quindi di una obbligazione pecuniaria. Sul punto siamo concordi per la componente del compenso di natura retributiva. Ma, come abbiamo sottolineato in precedenza, la valutazione onnicomprensiva del compenso presuppone che al suo interno rientrino componenti risarcitorie, quali quelle espressamente indicate dall'art. 13, lett. f. della Convenzione di Londra. Ove queste siano identificate nel concreto, potrebbe essere corretto considerarle a parte, come debito di valore.

Nella identificazione del compenso di soccorso come credito di valuta la pronuncia indicata segue l'orientamento emerso in una precedente decisione della Suprema Corte, che ha qualificato come credito di valuta il credito dell'av-

⁽¹⁵⁾ Su questo aspetto, in termini generali, si vedano le considerazioni di P.M. SANFILIPPO, *Gli amministratori*, in *Diritto commerciale* (a cura di M. Cian), Torino, 2014, II, 474 ss.; G. PRESTI-M. RESCIGNO, *Corso di diritto commerciale*, Bologna, 2019, II, 486 ss.

vocato per compensi professionali, soggetto al principio nominalistico⁽¹⁶⁾; in precedenza, la stessa aveva valutato come debito di valuta l'obbligazione pecuniaria avente ad oggetto il pagamento di una somma di denaro in valuta estera convertibile in moneta italiana sulla base di un semplice calcolo aritmetico con riferimento al tasso ufficiale di sconto⁽¹⁷⁾.

3. *Natura parziaria o solidale dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso* – Maggiormente controversa, nel nostro ordinamento, è la natura parziaria o invece solidale, dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso nell'ipotesi in cui l'attività di assistenza abbia riguardato beni ed interessi di natura eterogenea.

La recente pronuncia di legittimità sopra richiamata ha riaperto i riflettori su tale problematica⁽¹⁸⁾, facendo riemer-

⁽¹⁶⁾ Il riferimento è a Cass. 30 luglio 2019 n. 20547.

⁽¹⁷⁾ Cass. 25 settembre 2015 n.19084, in *Giust. civ. mass.* 2015; più di recente Trib. Pisa 20 marzo 2020 n. 314, in *Guida al dir.* 2020, 28, 98. Significativamente, Cass. 25 settembre 2012 n. 16293 in *Guida al dir.* 2013, 3, 74 ss. ha distinto, sul punto, tra frutti naturali e c.d. frutti civili, prevedendo che «In tema di possesso o di detenzione, l'obbligo di restituzione dei frutti della cosa da parte del possessore o del detentore, in favore del proprietario, indipendentemente dalla buona fede o meno del primo, ha carattere di debito di valore relativamente ai frutti naturali, mentre dà luogo a un debito di valuta, in relazione ai frutti civili, costituenti il corrispettivo del godimento della cosa. Il debito di valuta è governato dal cd. principio nominalistico, quale irrilevanza delle variazioni del potere di acquisto della moneta tra il momento della nascita dell'obbligazione e quello della scadenza. Irrilevanti, nell'ipotesi di un debito di valuta, saranno sia la rivalutazione, sia la svalutazione della moneta. Sicché il debito di valuta non è soggetto a rivalutazione monetaria, ma, ai sensi dell'art. 1224 c.c., il creditore ha diritto agli interessi legali sulla somma dovuta, anche se non prova di aver sofferto alcun danno».

⁽¹⁸⁾ Cass. 13 marzo 2020 n. 7149, cit. *supra* in nota 11. La fattispecie deducibile dalla pronuncia in analisi traeva origine da una attività di assistenza resa nei confronti di una motonave su cui era scoppiato un incendio a bordo, di proprietà della Tirrenia Navigazione s.p.a.

gere distinte posizioni sia in giurisprudenza che in dottrina⁽¹⁹⁾.

Per il giudice di legittimità, che ha deciso nella fattispecie da ultimo menzionata, nel nostro ordinamento non si applica il principio della parziarietà dell'obbligazione *ex art. 13 della Convenzione di Londra*, posto che la norma stessa ammette la possibilità per gli Stati aderenti di regolare diversamente la materia, cosa che il nostro ordinamento ha fatto con l'art. 497 c. nav.

in amministrazione straordinaria. L'attività di soccorso era stata resa dai rimorchiatori di cui erano proprietarie e armatrici le società Rimorchiatori Siciliani s.r.l. e Purple Water Towing Ltd., che avevano richiesto il relativo compenso di soccorso per l'attività effettuata. Il Tribunale di Roma aveva successivamente accolto parzialmente, all'esito di c.t.u., l'opposizione allo stato passivo della Tirrenia Navigazione s.p.a. in amministrazione straordinaria, proposta da Purple Water Ltd. quale cessionaria dei crediti di Rimorchiatori Siciliani s.r.l. e Purple Water Towing Ltd., 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.n.*, n. 4, a titolo di compenso per l'operazione di salvataggio intrapresa. Avverso la suesposta decisione Tirrenia Navigazione s.p.a. in A.S. aveva quindi proposto ricorso per cassazione. La Suprema Corte, chiamata a decidere della natura parziaria o solidale dell'attuazione dell'obbligo di corrispondere un compenso di soccorso, ha statuito che «nel nostro ordinamento non si applica il principio della parziarietà dell'obbligazione *ex art. 13 della Convenzione di Londra*, posto che la norma stessa ammette la possibilità per gli Stati aderenti di regolare diversamente la materia, cosa che il nostro ordinamento ha fatto con l'art. 497 c. nav.». Per la Corte, infatti, «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».

⁽¹⁹⁾ Sulle opposte posizioni in dottrina e giurisprudenza ci sia consentito il rinvio alle considerazioni successive, ed ivi ulteriori note.

La Suprema Corte riprende il dettato della norma di diritto convenzionale (secondo il menzionato art. 13, comma secondo, della Convenzione di Londra infatti «*Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares*»), che 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.

Per il giudice infatti «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 "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 invece è l'armatore a rispondere come 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, mentre resta esclusa la solidarietà tra i diversi interessati al carico.

L'affermazione riprende il dettato dell'art. 497 c. nav., secondo cui «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», norma implicitamente richiamata dall'art. 13 della Convenzione, che, dopo aver previsto che il versamento del compenso di soccorso deve essere effettuato da tutte le parti interessate alla nave e agli altri beni tratti in salvo, in proporzione del rispettivo valore, aggiunge che uno Stato parte della Convenzione può tuttavia prevedere, nella sua legislazione interna, che il versamento del compenso venga effettuato da una sola delle parti interessate, fermo il diritto di regresso nei confronti delle altre parti per la loro rispettiva quota.

La questione giuridica da dirimere riguarda pertanto la natura parziaria o invece solidale dell'attuazione dell'obbligazione relativa al pagamento del compenso di soccorso, ai sensi della normativa interna, individuata nell'art. 497 del codice della navigazione richiamato; ovvero se la stessa configuri un compenso di soccorso a carico *pro quota* di tutte le parti interessate alla spedizione, oppure lo ponga a carico di un solo soggetto, con diritto di rivalsa nei confronti degli altri.

Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso marittimo a carico di più soggetti debitori possono nascere come obbligazioni soggettivamente complesse ⁽²⁰⁾, laddove siano

⁽²⁰⁾ Su cui si veda principalmente A. ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, in *Dir. trasp.* 1997, 11, 29; ID., *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Dig. comm.*, XIII, Torino, 1996, 93 ss., 123, e più in generale l'inquadramento fornito da F.D. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa. Profili sistematici*, Milano, 1974; ID., *Obbligazioni soggettivamente complesse*, in *Enc. dir.* XXIX, Milano, 1979, 329. Le obbligazioni soggettivamente complesse nascenti dal soccorso possono avere ad oggetto, nell'ambito della Convenzione di Londra, il compenso comprensivo di risarcimento danni e spese (art. 13, lett. f), oppure il solo rimborso spese o risarcimento danni ove si reputi un'applicazione residua del codice della navigazione (art. 491-493), o anche l'indennità speciale per le sole spese (art. 14.1), eventualmente maggiorata di un compenso ulteriore (art. 14.2). Parimenti unica può

presenti una pluralità di soggetti (condebitori, ma vi può essere anche l'ipotesi di più soggetti concreditori), accomunati da una comunione del debito (o del credito), cui corrisponde dal punto di vista oggettivo la unicità della prestazione (*eadem res debita*) e la unicità della fonte di obbligazione (*eadem causa obligandi*).

Le modalità di attuazione dal lato debitorio della obbligazione in parola, ovvero se la stessa debba ricevere attuazione parziaria (ovvero da ciascun debitore per la sua parte) o invece attuazione solidale (da ciascun debitore per l'intero), pongono maggiori incertezze interpretative.

Dottrina e giurisprudenza hanno adottato entrambi gli orientamenti, seppur con differente grado di consenso.

In dottrina, un orientamento maggioritario riconosce la natura parziaria della obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso ⁽²¹⁾, salva l'ipotesi di obbligazione

essere la fonte da cui deriva l'obbligazione, rappresentata dal contratto nel soccorso contrattuale o dalla fattispecie legale – atto o attività diretta al soccorso di cose o persone come fonte costitutiva di specifici obblighi – nel soccorso spontaneo o in quello obbligatorio. Per A. ANTONINI, (*Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, cit., 36) «l'unità della prestazione dipende dal carattere unitario dell'oggetto della medesima, ossia dalla rilevanza unitaria di questo nei confronti di tutti i soggetti dell'obbligazione; rilevanza unitaria che non è scalfita dalla divisibilità dello stesso e dalla riconnessa eseguibilità della prestazione tramite una pluralità di attività, ad opera o nei riguardi di più soggetti»; l'ammontare del compenso di soccorso è indicato in una cifra unitaria e globale.

⁽²¹⁾ In questo senso S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 204; A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Dig. comm.*, cit., 124: per l'Autore la natura parziaria delle obbligazioni in esame è desumibile in primo luogo, dalla disciplina sulle avarie comuni, ove è stato possibile «individuare i soggetti passivi dell'obbligazione in tutti gli interessati alla spedizione, anziché nel solo armatore della nave». Inoltre, le disposizioni in materia di privilegi evidenziano che «non è l'intero debito per il compenso di assistenza o salvataggio ad essere assistito dal privilegio separatamente affermato dalla legge sulla nave e sul nolo, sulle merci e sull'aeromobile, ma solo la parte

avente ad oggetto il pagamento dell'indennità speciale che ha come unico debitore l'armatore della nave inquinante⁽²²⁾, o il proprietario della nave secondo una distinta ricostruzione⁽²³⁾, ed è pertanto soggettivamente semplice dal lato debitorio.

Per ciò che concerne in particolare l'attuazione parziaria del debito relativo al compenso di soccorso, il principio

dello stesso costituente il debito (meglio, la quota dell'unico debito) di spettanza del proprietario della nave, dell'aeromobile e delle merci, e dell'avente diritto al nolo». Da ultimo l'Autore sottolinea che lo stesso legislatore internazionale ha affermato la natura parziaria, intesa come regola generale della responsabilità di ciascun interessato in proporzione del valore dei rispettivi beni. Si veda ancora, E. PIOMBINO, *Sull'individuazione dei debitori del compenso di assistenza e salvataggio*, nota a Trib. di Brindisi 14 dicembre 1987, *Impresa F.lli Barretta, Corporazione Piloti del Porto e Gruppo Ormeggiatori del Porto di Brindisi c. Cap. F. Margaritis, Filikos Shipping Corporation e Ente Nazionale per l'Energia Elettrica*, in *Dir. mar.* 1988, 835. Nella fattispecie la pronuncia ha negato la sussistenza di un vincolo di solidarietà tra i titolari dei beni soccorsi, sulla scorta degli articoli 552, n. 4 e 561, n. 3, c. nav. che stabiliscono distinti privilegi speciali sulla nave e sul carico a garanzia per i crediti di assistenza e salvataggio. Poiché, infatti, il soccorritore trova garantito il proprio credito sulle singole cose tratte in salvo, se ne deduce che a tale adempimento siano tenuti i singoli partecipanti alla spedizione; E. PIOMBINO, *Solidarietà tra beni salvati e contribuzione in avaria comune: qualche rilievo critico*, nota a Trib. Genova 14 gennaio 1992, *Gilnavi s.p.a. di Navigazione e Mashala Shipping CO. Ltd. C. Ethiki Hellenic General Insurance Co. S.a.*, in *Dir. mar.* 1993, 127; ID. *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, in *Dir. mar.*, 1993, 956; ID., *Ancora in tema di solidarietà tra debitori del compenso di salvataggio*, in *Dir. mar.*, 1996, 179. Qui l'Autore sostiene che «il salvataggio si traduce in tanti distinti rapporti obbligatori intercorrenti tra il soccorritore e ciascuno dei proprietari dei beni salvati».

⁽²²⁾ In questo senso si veda A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Dig. comm.*, cit., 122.

⁽²³⁾ Per M.P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 351, con la locuzione *owner of the vessel* nell'art. 14, par. 1, si identifica chiaramente il proprietario della nave, come risulta dall'esame testuale della norma nonché da ulteriori elementi desumibili dal testo convenzionale.

di ripartizione della obbligazione pecuniaria del compenso di soccorso *ex art. 13 Conv. Londra* fa propria la regola di matrice anglosassone relativa alla ripartizione degli oneri economici del soccorso conosciuta come “*pro rata rule*”, secondo cui nave, carico, nolo, altre proprietà ed ogni interesse soccorso partecipano autonomamente ed in proporzione al proprio valore, alla determinazione del compenso di soccorso (24).

Per l'orientamento prevalente, che sposa la tesi dell'attuazione parziaria dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso, è ravvisabile una unica prestazione dovuta, ovvero il «*payment of a reward*», originata da una

(24) *The M. Vatan, Queen's Bench Division (Admiralty Court) [1990] 2 Ll. L. Rep., 336 ed in Dir. mar. 1991, 149, cit.:* «*It is well-established law that the owners of property salvaged are alone chargeable with the salvage reward. The owners of a ship are not liable to pay for the salvaging of the cargo; the owner of the cargo is not liable to pay any part of the ship's proportion of the salvage reward, or, indeed, any part payable by the owners of other parcels of cargo, of which there may be many. This is based upon considerations of public policy. The individual owner of each part of the salvaged property is liable to pay that proportion of the total salvage reward which the value of his property bears to the total value of all the property salvaged*». I fatti che hanno portato alla pronuncia sopra indicata riguardano il salvataggio di una petroliera, avente un valore di \$ 3,600,000, e di una grande parte del carico trasportato il cui valore si aggirava attorno ai \$ 73,357,622. Il soccorso era avvenuto a condizioni (*Lloyd's Open Form* o LOF), cui però era stata aggiunta la clausola secondo cui «*cargo owners are not authorising us to give instructions regarding cargo salvage*»; ciò aveva di fatto compromesso la possibilità per i soccorritori di richiedere, in sede arbitrale, ai proprietari del carico la loro parte di compenso. L'arbitro, cui era stata affidata in prima istanza la determinazione del compenso di soccorso, aveva ritenuto di doversi discostare dalla regola *pro rata* in un'ottica di tutela delle ragioni dei soccorritori, altrimenti troppo penalizzati dalla impossibilità di richiedere una parte corposa del compenso. Di fronte alla Admiralty court la decisione arbitrale era stata, tuttavia, riformata ammettendo che «*the fact that the salvors have not yet recovered a salvage reward from the owners of the cargo cannot be a good reason for ordering the owners of the ship to pay \$ 500,000 more than their pro rata share of the proper reward for the services rendered*».

medesima *causa obligandi* (art. 12, comma primo: *salva-ge operations which have had a useful result give right to a reward*), in capo a più debitori, portatori di distinti interessi nel soccorso, individuabili come «*all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values*» (art. 13, comma secondo).

In giurisprudenza risulta, invece, consolidato l'orientamento che riconosce l'attuazione solidale dell'obbligazione in parola ⁽²⁵⁾: per il giudice di legittimità, che è tornato sull'argomento anche in una distinta e successiva pronuncia ⁽²⁶⁾, «il soccorso prestato alla spedizione marittima rientra

⁽²⁵⁾ La giurisprudenza di legittimità più risalente (Cass. 20 ottobre 1953 n. 3458 in *Dir. mar.* 1954, 425 ss. con nota di F. BERLINGIERI SR, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*) ravvisa nell'armatore il soggetto obbligato a corrispondere il compenso e l'indennità per l'assistenza ed il salvataggio, salva rivalsa nei confronti del proprietario dei beni salvati. Si veda poi la successiva Cass. 5 agosto 1987 n. 6715, in *Dir. mar.* 1988, 1120: «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», con nota critica di E. VINCENZINI, per il quale il compenso di soccorso nasce già ripartito tra i soggetti passivi, salvo diversa pattuizione che stabilisca il contrario, e che ponga in capo all'armatore l'intera obbligazione. Della stessa opinione S. FERRARINI, *Profilo dell'assistenza e del salvataggio nel codice della navigazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1952, 659, 669. In senso conforme alla menzionata pronuncia App. Roma 31 marzo 1951, in *Foro it.* 1951, I, 1084 con nota adesiva di G. PESCATORE. Nello scritto *Profilo dell'assistenza e del salvataggio nel codice della navigazione*, cit., 671, quest'ultimo Autore affronta il problema del riferimento compiuto dall'art. 497 c. nav. alla disciplina delle avarie comuni. L'articolo in esame contiene, infatti, il termine "riparto", e fa riferimento alla regolamentazione delle avarie comuni, circostanza da cui dedurre che il debitore principale del compenso sia individuato in un unico soggetto, con conseguente successivo riparto di spesa. Sul punto si veda anche F. BERLINGIERI SR, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, nota a Cass. 20 ottobre 1953, in *Dir. mar.* 1954, 426, 437.

⁽²⁶⁾ Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, in *Dir. mar.* 1997, 434 ss. con nota

nell'ambito degli atti e fatti che, riguardando la spedizione,

di C. PERRELLA, dal titolo *La Cassazione conferma il proprio orientamento in materia di solidarietà tra beni salvati: una decisione accurata, ma che non convince*. L'Autore riporta le argomentazioni poste a base della decisione riportata. Tra queste, analiticamente elencate, indica che: «a) il tenore letterale dell'articolo 497 cod. nav. laddove prevede che «la spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o di salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sull'avaria comune anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto», circostanza che induce a ritenere che la spesa non sia «nel suo contenuto obbligatorio originariamente frazionata, ma tale divenga in un momento successivo dopo l'esborso in sede di ripartizione». b) la norma ora richiamata inoltre sancisce la piena equiparazione della remunerazione dovuta ai soccorritori alla avaria-spesa, senza distinzione tra soccorso spontaneo o obbligatorio contrattuale o non contrattuale. c) l'armatore può qualificarsi come "obbligato principale" in funzione della sua funzione istituzionale di soggetto organizzatore della spedizione marittima, che in quanto tale risponde delle obbligazioni nascenti dal soccorso prestato alla spedizione intesa come comunione di interessi e rischi. d) la teoria della solidarietà non viene inoltre smentita dalla previsione nel nostro ordinamento di due distinti privilegi sulla nave sul carico in favore del soccorritore ed a garanzia del credito per l'indennità e compensi di assistenza e salvataggio posto che è ammissibile nel nostro ordinamento una "dissociazione tra la titolarità passiva del debito sostanziale e la titolarità del diritto sul bene dedotto in garanzia" (...) e) la sussistenza di una solidarietà passiva limitatamente agli obblighi gravanti sugli aventi diritto al carico si rivela infine rispondente alla funzione di rafforzare il credito del soccorritore il che rileva in particolare per le ipotesi in cui siano numerosi gli aventi diritto al carico». Di contrario avviso è l'Autore indicato: soprattutto per ciò che concerne il riferimento letterale al concetto di ripartizione suggerito dall'espressione «la spesa viene ripartita» come relativa ad una divisione tra i beneficiari conseguente al materiale esborso delle somme e che presuppone che detta spesa non sia originariamente frazionata, si può argomentare dal riferimento ad analogo termine «ripartire» contenuto nell'art. 496 cod. nav., anch'esso relativo alla ripartizione del compenso tra i componenti dell'equipaggio per l'ipotesi che la nave soccorritrice non sia armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso. Di contrario avviso è Trib. Brindisi 8 Aprile 1991, *Impresa F.lli Barretta c. Sergio Aloisio, Bibolini*

impegnano la responsabilità dell'armatore in base all'art. 274 cod. nav. e pertanto l'armatore può essere escusso direttamente e immediatamente per l'intero ammontare della remunerazione relativa al soccorso alla nave e al carico, mentre la responsabilità di ciascuno degli aventi diritto al carico resta limitata al pagamento della remunerazione relativa al soccorso di cui hanno fruito le cose di rispettiva pertinenza e non si estende alla remunerazione spettante per il soccorso della nave».

Tale solidarietà è riscontrabile solo in riferimento alla posizione dell'armatore della nave per gli obblighi gravanti sugli aventi diritto al carico, mentre questi ultimi sono tenuti al compenso relativo al soccorso dei propri beni salvati, senza alcun vincolo di solidarietà tra loro. L'ultima delle menzionate pronunce di legittimità ribadisce poi che l'obbligazione ha fonte unitaria, così come unica è la finalità di soccorso della spedizione in pericolo, così come la prestazione di corrispondere il compenso nasce unica in capo all'armatore quale obbligato principale, e poi si fraziona quando l'esborso è stato sostenuto. La tesi poggia sulla presunzione che l'interesse prevalente sia quello dell'armatore, che rischia il nolo, e non tiene in dovuta considerazione l'interesse del proprietario della nave, che invece rischia

società di navigazione S.p.a. e Ente Nazionale per l'Energia Elettrica - ENEL, in *Dir. mar.* 1993, 1066, con nota di E. VINCENZINI, *Noterelle sparse in tema di assistenza e salvataggio*. Sostengono la tesi della insussistenza dei vincoli di solidarietà tra gli interessati sulla nave e sul carico, per cui ciascun interessato è responsabile solo in proporzione del valore dei rispettivi beni anche Queen's Bench Division (Admiralty Court) 11 e 12 dicembre 1989, in *Dir. mar.* 1990, 149 con nota adesiva di E. PIOMBINO, *Solidarietà tra debitori del compenso di assistenza e salvataggio: orientamenti giurisprudenziali e soluzioni adottate dalla pratica (L.O.F. 1990)*, in *Dir. mar.* 1991, 149; App. Lecce 12 gennaio 1995, cit., 175, con nota di E. PIOMBINO, *Ancora in tema di solidarietà tra debitori del compenso di salvataggio*. Tra gli autori che hanno sostenuto la tesi della solidarietà rileva in particolare G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1994, 763 ss.

quest'ultima o quello degli interessati al carico (27).

Sotto il profilo del legittimato passivo un ulteriore problema è rappresentato dalla concreta individuazione nel nostro ordinamento del soggetto obbligato al pagamento del compenso ove proprietario ed armatore non coincidano. Per un primo orientamento è l'armatore il soggetto maggiormente esposto al rischio riconnesso con l'esercizio della nave, identificandosi la sua posizione con quella di titolare dell'impresa e quindi di organizzatore dei fattori di produzione (28). In particolare, nel contratto di soccorso l'armatore tutela il proprio interesse in rischio, ma, dopo aver corrisposto il compenso di soccorso può agire in rivalsa nei confronti del proprietario della nave o dell'aeromobile per la quota di vantaggio conseguita da quest'ultimo con il salvataggio del bene.

Altra dottrina ritiene, invece, che sia il proprietario il soggetto maggiormente interessato alla conservazione della nave, mentre l'armatore concorre nel debito per la parte relativa al nolo per lui in rischio (29).

(27) M.P. RIZZO, (*Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 356) ritiene che sia preferibile adottare il criterio per cui ognuno risponde in proporzione del proprio interesse in rischio. In precedenza, si era espresso nei medesimi termini F. BERLINGIERI SR, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, in *Dir. mar.* 1954, 433.

(28) Sul punto si vedano, in particolare, G. PESCATORE, *Requisizione di nave e compenso di assistenza e salvataggio*, in *Foro it.* 1951, 1084; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., III, 752. Quest'ultimo Autore sostiene che ricade sull'armatore l'obbligo di stipulare un'ideale forma di assicurazione della nave per assicurare il rischio della sua conservazione, cosicché l'interesse prevalente è quello dell'armatore stesso, obbligato a restituire la nave al termine.

(29) G. BERLINGIERI SR, *Salvataggio e assistenza marittima in acque interne e aerea*, in *Dir. mar.* 1967, 317, 359; M.P. RIZZO, *La nuova disciplina*, cit., 118; ID., *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, nota a Cass. 13 marzo 2020, n. 7149, cit., 351; A. ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie*, cit., 29, ma per l'Autore l'armatore è comunque debitore della *special compensation*. Nell'ipotesi di soccorso

L'orientamento da ultimo esposto considera i risvolti economici dell'operazione di soccorso compiuta, in relazione ai quali si evidenzia un interesse dell'armatore, interessato al valore in rischio rappresentato dal nolo, non sempre prevalente sugli altri interessi oggetto di soccorso, in una realtà dei traffici marittimi in cui il valore del carico può rivelarsi spesso superiore a quello della nave ⁽³⁰⁾, mentre si reputa che il valore della nave in rischio per il proprietario sia spesso superiore a quello del nolo in rischio per l'armatore ⁽³¹⁾, così come l'armatore è spesso poco disponibile a

a nave che minacci un danno all'ambiente debitore per l'indennità speciale risulta, infatti, essere l'armatore della nave soccorsa (l'art. 14.1 utilizza la locuzione *owner of that vessel*). In tal caso la Convenzione apporta una parziale deroga al principio di cui all'art. 13.2 secondo cui l'obbligo di corrispondere il compenso di soccorso ricade su tutti i soggetti interessati al soccorso, ponendo a carico del solo armatore della nave l'obbligo di corrispondere una somma nei confronti di chi ha condotto operazioni di soccorso relativamente ad una nave che ha minacciato di produrre un danno ambientale ancorché la minaccia sia derivata dal carico inquinante (*a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment*).

⁽³⁰⁾ A. ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, cit., 31. Si vedano sul punto anche le riflessioni di C. PERRELLA, nota a Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, cit., 437. Per quest'ultimo Autore non sono più rispondenti alla realtà dei traffici le decisioni che affermano che l'obbligo dell'armatore di corrispondere per l'intero la remunerazione siano giustificate dalla presunzione che il suo sia l'interesse maggiormente rilevante tra quelli in rischio, mentre altre sentenze affermano la rispondenza esclusiva dell'armatore sul presupposto che questi sarebbe direttamente vincolato dalla convenzione stipulata dal comandante in virtù dei poteri di rappresentanza a questi attribuiti dalla legge *ex art. 295*, secondo comma, cod. nav. oppure in ragione del fatto che la sua responsabilità per le obbligazioni contratte dal comandante risulta *ex art. 274* cod. nav. Al contrario, per l'Autore sussistono nel nostro ordinamento dati normativi che portano ad escludere un vincolo solidale tra i beni salvati con riguardo al compenso spettante al soccorritore.

⁽³¹⁾ F. BERLINGIERI SR, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, in *Dir. mar.* 1954, 433. L'Autore non ritiene che sia

farsi carico di impegni anche per la quota del compenso eccedente quella gravante sulla nave ⁽³²⁾.

Per quest'ultimo orientamento, peraltro, al dettato poco chiaro del termine inglese «*owner of the vessel*», contenuto nel testo convenzionale, che viene riferito al soggetto interessato alla nave in rischio, ma che in altri casi è impiegato anche per indicare l'armatore, corrisponde una univocità del riferimento del testo ufficiale in lingua francese della convenzione al «*propriétaire du navire*», inteso appunto come proprietario della nave e non come «*armateur*» o armatore ⁽³³⁾.

4. *In particolare, sulla equiparazione del compenso dovuto ai soccorritori alla avaria-spesa* – La più recente pronuncia richiamata sul tema *de quo* affronta anche il problema della assimilazione del compenso dovuto ai soccorritori ad un atto di avaria spesa ⁽³⁴⁾, che nei rapporti interni viene ripar-

opportuno adottare il criterio della prevalenza dell'interesse nella individuazione del soggetto debitore del compenso di soccorso sotto il profilo giuridico, mentre reputa valido il criterio che vede ciascuno obbligato in proporzione del proprio interesse in rischio.

⁽³²⁾ E. PIOMBINO, *Sull'individuazione dei debitori del compenso di assistenza e salvataggio*, nota a Trib. Brindisi 14 dicembre 1987, cit., 837.

⁽³³⁾ M.P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 353.

⁽³⁴⁾ Al riguardo, occorre precisare che per dottrina consolidata (A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Contribuzione in avaria comune delle spese di riparazione della nave*, in *Dir. nav.* 1940, I, 78. Sul tema si vedano, in termini generali, anche le considerazioni di A. ANTONINI, *L'obbligazione contributiva nelle avarie comuni*, Padova, 1983; L. TULLIO, *La contribuzione alle avarie comuni*, Padova, 1984; Id., *Avarie comuni*, *Enc. giur.* IV/1991; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, 1994, III, 228 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 647 ss.; C. SEVERONI, *Le regole di York e Anversa sulle avarie comuni*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, III, 2010, 185 ss.), le avarie comuni si distinguono in avarie-danni ed avarie-spese, rappresentate, queste ultime dalle spese sostenute per evitare un sinistro, che non sono

tita tra tutti gli interessati alla spedizione soccorsa secondo il meccanismo di contribuzione alle avarie comuni ⁽³⁵⁾. L'accostamento presuppone il riferimento ad una disciplina basata sulla ripartizione proporzionale dei costi di un sacrificio comune tra tutti i partecipanti alla spedizione, al fine di scongiurare il pericolo di un pregiudizio per la sicurezza della stessa. Sono pertanto ammessi in avaria comune le spese e i danni che siano conseguenza diretta di un provvedimento ragionevolmente preso dal comandante della nave per la salvezza della spedizione stessa.

La riconduzione del compenso di soccorso nella disciplina sulle avarie comuni è giustificata, ad avviso della Corte nella pronuncia menzionata, dalla circostanza che l'art. 497 c. nav. «regolamenta specificamente la (sola) "incidenza"

in nesso di causalità necessaria con il sinistro, ma rappresentano un onere per diminuire il danno (E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio*, cit., 240). Per quest'ultimo Autore, «le spese per il pagamento delle indennità ed il compenso di assistenza e salvataggio costituiscono invece esse stesse un *sinistro-spesa*, un danno, cui il debitore non può sottrarsi e si è perciò che non possono essere riguardate come avarie (spese) comuni. Nella prassi marittima esse sono sempre tenute distinte da quelle incontrate per evitare o diminuire un sinistro». Per S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 207, l'art. 497 c. nav. non qualifica le spese ed il compenso di soccorso come spesa di avaria comune, piuttosto dichiara che per la loro ripartizione si osservano le regole di liquidazione seguite per le avarie comuni. Rappresentano invece delle avarie comuni i sacrifici di cose della spedizione assistita effettuati al fine del salvamento della spedizione stessa, come nel caso di «danni per l'estinzione dell'incendio, sforzi di macchina e danni allo scafo per il disincaglio, getto per alleggerire la nave o danni conseguenti ad operazioni di allibo, spese nel porto di rifugio dove la nave ha condotta al termine del soccorso». Sull'argomento 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, 834 ss.) riporta il commento all'art. 302 c. nav., effettuato dal Ministro Guardasigilli al Re, in cui il salvataggio è inserito tra le «avarie spese» ed è classificato tra le spese di avarie comuni.

⁽³⁵⁾ Ci si riferisce nuovamente a Cass. 13 marzo 2020 n. 7149, cit., *supra*, nota 11.

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. nav.), 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», occupandosi nello specifico dei criteri di ripartizione dell’obbligazione relativa tra i soggetti interessati alla spedizione soccorsa.

La tesi qui esposta poggia sull’assunto che l’art. 497 c. nav. disciplini l’incidenza della spesa già sostenuta per il compenso di soccorso.

La norma prevede, in realtà, che la spesa per le indennità e per il compenso *dovuti* alla nave soccorritrice, e quindi non ancora pagati, viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa *a norma* delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, senza alcuna pretesa di assimilazione integrale ma effettuando un rinvio alla disciplina sulle avarie comuni quanto ai criteri di ripartizione.

Il riferimento alla disciplina delle avarie comuni pone la necessità di premettere qualche considerazione sulle fonti e sulla natura dell’istituto. La disciplina richiamata sulle avarie comuni ha ricevuto regolamentazione sia in ambito internazionale, ad opera delle regole di York e Anversa ⁽³⁶⁾,

⁽³⁶⁾ Le regole di York e Anversa sono state elaborate in congressi privati di esperti di settore e quindi adottate uniformemente nella pratica mediante clausole di richiamo nei contratti di utilizzazione della nave; hanno contribuito a definire una prassi uniforme a livello internazionale nella regolamentazione della materia, secondo un modello costantemente accettato dagli armatori e dai liquidatori di avarie ed aggiornato in base alle varie esigenze emerse nella pratica. Si basano sul principio della equa ripartizione dei danni e delle spese subite a causa di un atto ragionevolmente posto in essere per salvare la comune spedizione marittima. L’atto di avaria consiste in un danno o una spesa, ragionevolmente ed intenzionalmente posto in essere al fine di provvedere alla sicurezza della spedizione. Sull’argomento ci sia

sia nell'ordinamento interno, agli artt. 469 ss. c. nav.

In particolare, la regola VI di York ed Anversa, ed. 2016, relativa alla *salvage remuneration*, dispone oggi, dopo alterne vicende che ne hanno modificato integralmente il dettato normativo, che le spese sostenute dalle parti della comune spedizione per il soccorso siano ammesse in avaria comune ad alcune condizioni: «*Expenditure incurred by the parties to the common maritime adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure and subject to the provisions of paragraphs (b), (c) and (d)*» (lett. a) ⁽³⁷⁾.

consentito il rinvio a C. SEVERONI, *Le regole di York e Anversa sulle avarie comuni*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, cit., 187 ss. ed ivi citazioni ulteriori.

⁽³⁷⁾ Precisano le *CMI Guidelines relating to General Average* del 6 maggio 2016, che «*The wording of Rule VI paragraph (b) is new to the York Antwerp Rules 2016. It arises from concerns that, if the ship and cargo have already paid salvage separately (for example under Lloyd's Open Form) based on salvaged values (at termination of the salvors' services), allowing salvage as general average and re-apportioning it over contributory values (at destination) may give rise to additional cost and delays, while making no significant difference to the proportion payable by each party. A variety of measures to meet these concerns have been considered, ranging from complete exclusion of salvage to using a fixed percentage mechanism. Such measures were found, during extensive CMI discussions to produce inequitable results or were impossible to apply across the range of cases encountered in practice*». In precedenza, il compenso di soccorso era stato escluso dalla contribuzione in avarie comuni, poiché si riteneva che il compenso nascesse già ripartito disgiuntamente a carico degli interessati ai beni salvati, ai sensi dell'art. 13, n. 2 della Convenzione di Londra (così ad esempio riportano A. LEFEBVRE D'OIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 654). Sul soccorso come avaria comune si vedano anche G. BERLINGIERI, *Soccorso ed avaria comune*, in *Studi per S. Scaduto*, I, Padova, 1970, 105 ss; S. FERRARINI, *Il salvataggio come avaria comune*, in *Trasp.* 12/1977, 3; E. PIOMBINO, *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, in *Dir. mar.* 1993, 944; C. SEVERONI, *La nuova regola VI di York e Anversa*, edizione

Il paragrafo b), in particolare, prevede ulteriori condizioni e dispone che «*Notwithstanding (a) above, where the parties to the common maritime adventure have separate contractual or legal liability to salvors, salvage shall only be allowed should any of the following arise: (i) there is a subsequent accident or other circumstances resulting in loss or damage to property during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values, (ii) there are significant general average sacrifices, (iii) salvaged values are manifestly incorrect and there is a significantly incorrect apportionment of salvage expenses, (iv) any of the parties to the salvage has paid a significant proportion of salvage due from another party, (v) a significant proportion of the parties have satisfied the salvage claim on substantially different terms, no regard being had to interest, currency correction or legal costs of either the salvor or the contributing interest*». Per il par. c), inoltre, le spese di soccorso indicate nel par. a) devono includere qualsiasi compenso di salvataggio in cui l'abilità e gli sforzi dei soccorritori nel prevenire o ridurre al minimo i danni all'ambiente, di cui all'articolo 13 paragrafo 1 (b) della Convenzione internazionale *Salvage* 1989, siano stati presi in considerazione; ma il par. d) dispone che la *special compensation* dovuta al soccorritore dall'armatore ai sensi dell'articolo 14 della Convenzione internazionale sul salvataggio del 1989 nella misura specificata nel paragrafo 4 di tale articolo o in base a qualsiasi altra disposizione simile nella sostanza (come la clausola SCOPIC) non è ammessa in avaria generale e non deve essere considerata una spesa di salvataggio di cui al paragrafo (a) di questa regola.

L'insieme delle eccezioni individuate dai paragrafi menzionati condiziona dunque la generale ammissione in contribuzione alle avarie comuni ed è di tale rilevanza da porre un generale temperamento all'ammissione in avaria comune delle spese sostenute per la comune spedizione. Al contrario,

1994, in *Studi per Fanara*, II, Milano, 2008, 351.

ad esempio, la generale ammissione in avaria comune, disposta dalla versione del 1974 delle stesse Regole, era sottoposta all'unico limite che le operazioni di soccorso fossero state effettuate con lo scopo di preservare dal pericolo le proprietà coinvolte nella comune avventura marittima ⁽³⁸⁾.

⁽³⁸⁾ L'edizione del 1974 delle Regole di York e Anversa aveva previsto, alla regola VI, una generale ammissione del compenso di soccorso in avaria comune, con l'intento di superare le difficoltà incontrate nella pratica dai liquidatori e di conferire una maggiore certezza giuridica nella definizione dei rapporti tra soccorso ed avaria comune: «*Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure*». Nella edizione del 1994, successiva alla Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso, questa previsione era stata rafforzata prevedendo tra le spese ammesse in contribuzione qualsiasi compenso di salvataggio in cui siano stati considerati l'abilità e gli sforzi dei soccorritori nel prevenire o ridurre al minimo i danni all'ambiente come indicato nell'articolo 13 paragrafo 1 (b) della Convenzione internazionale sul salvataggio: «(a) *Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure. Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International convention on Salvage, 1989 have been taken into account. (b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average*». Con l'introduzione nell'ordinamento giuridico internazionale della Convenzione di Londra si era, infatti, ritenuto di dover armonizzare la disciplina ivi prevista in materia di avarie comuni con la nuova regolamentazione del soccorso, prevedendo espressamente che potessero essere dedotte in avaria anche le spese sostenute, ai sensi dell'art. 13.1 (b), al fine di prevenire o limitare il danno all'ambiente, e che, di conseguenza, tutti gli interessi coinvolti nella comune spedizione partecipassero pro quota alle spese così individuate. La menzionata inclusione non era immune da critiche:

La regola è stata più volte modificata nel corso del tempo fino alla disposizione attuale che dovrebbe contribuire ad

ci si chiedeva ad esempio se fosse corretto rendere partecipe alle spese di avaria comune il proprietario di una parte del carico che in nessun modo aveva contribuito all'inquinamento, definito pertanto "*la cargaison innocente*" ovvero il carico innocente, da R. PARENTHOU, *La Convention internationale du 28 avril 1989 sur l'assistance et ses incidences sur l'avarie commune*, in *D.M.F.* 1990, 459. Il maggior compenso per soccorso ambientale concerneva, in tale ipotesi, la sola responsabilità dell'armatore della nave inquinante per i danni arrecati all'ambiente, mentre non aveva niente a che vedere con il pericolo corso da altri beni della spedizione marittima. Al contrario, il paragrafo b) della Regola VI (ed. 1994) escludeva dalla partecipazione alle avarie comuni l'indennità speciale *ex art. 14*, ingenerando le critiche di quest'ultimo Autore che riteneva che la stessa avesse la medesima natura di quella prevista dall'art. 13.1 (b), ma ricevesse un trattamento differente. Un altro Autore (G. BRICE, *Maritime Law of Salvage*, III ed. cit., 36) sottolineava come non fosse semplice individuare tra tutte le spese sostenute ai sensi dell'art. 13 quelle relative alla prevenzione dei danni. Nella edizione 2004 delle Regole di York ed Anversa si era ritenuto, quindi, di modificare la regola VI per escludere il compenso di soccorso dalla ammissione in avaria comune: «(a) *Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in General Average, save only that if one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not General Average contributory values), the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made. (b) Salvage payments referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Art. 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage 1989 have been taken into account*». Le ragioni di questa esclusione riguardano la tradizione giuridica, che in passato aveva diviso la Gran Bretagna rispetto a tutti gli altri paesi nei quali il soccorso era trattato come una ipotesi di avaria comune; al contrario, i liquidatori britannici avevano tenuto distinti i due istituti. Su questo argomento si vedano J. DONALDSON-C.T. ELLIS-D.J. WILSON, *Lowndes and Rudolf, The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londra, 1990, XI ed., 256 ss.

eliminare alcuni ritardi ed iniquità.

Con una nuova formulazione, dunque, le spese sostenute dalle parti per il soccorso, sia contrattualmente che di altro tipo, sono ammesse in avaria generale purché le operazioni di salvataggio siano state effettuate allo scopo di preservare dal pericolo i beni interessati dalla comune avventura marittima e nei limiti descritti dalla menzionata regola⁽³⁹⁾. L'ammissione delle spese sostenute per il soccorso in avaria comune, regola ripristinata dall'edizione 2016 delle regole di York e Anversa, ha avuto luogo per ragioni eminentemente pratiche, senza che ciò comporti una integrale equiparazione dei due istituti.

Il succedersi delle differenti versioni della regola VI, fino al dettato attuale, consente, inoltre, di comprendere come l'ammissione o meno delle spese per il soccorso nelle avarie comuni dipenda da un calcolo di maggiore equità che si può ottenere in un caso o nell'altro, secondo valutazioni che sono cambiate nel corso del tempo e che comunque testimoniano della non completa identificazione tra i due istituti.

La dottrina ha, infatti, prevalentemente negato che il compenso di soccorso rappresenti di per sé un debito di

⁽³⁹⁾ Aggiunge C. PERRELLA, nota a Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, *cit.*, 440, che vi sono alcune difficoltà ad avallare il richiamo dell'articolo 497 cod. nav. alla disciplina dell'avaria comune sotto il profilo dell'individuazione del soggetto tenuto al pagamento del compenso dovuto al soccorritore. In effetti è difficile ricomprendere nello schema dell'avaria comune indicata dagli articoli 469 e seguenti cod. nav. alcune fattispecie di soccorso in cui manca il requisito del «provvedimento ragionevolmente preso dal comandante per la salvezza della spedizione», come ad esempio avviene nell'ipotesi del soccorso di nave abbandonata dal proprio equipaggio effettuato per iniziativa del soccorritore stesso, o del soccorso condotto nonostante il rifiuto espresso del comandante della nave in pericolo. È preferibile ritenere che il riferimento all'avaria comune contenuto nel codice della navigazione richiami esclusivamente i meccanismi di ripartizione *ex artt.* 475 ss. senza provvedere alla individuazione dei soggetti tenuti in via principale al pagamento del compenso di soccorso.

avaria, poiché si ravvisano nell'atto di avaria le caratteristiche dell'atto volontario del singolo, in particolare, nel nostro ordinamento, del comandante della nave (art. 469 c. nav.), volto alla comune salvezza della spedizione, mentre il soccorso può essere contrattuale, qualificandosi come atto di avaria, ma può essere anche spontaneo, ed in questo caso manca il requisito della volontarietà dell'atto d'avaria, che per la regola A deve essere *intentional*.

Inoltre, se l'atto di avaria nasce come sacrificio del singolo per la comune salvezza della spedizione, dovendo per ragioni di equità essere ripartito tra tutti i partecipanti, nel soccorso, per la teoria che nega l'unità del debito tra i soccorritori e la solidarietà delle relative obbligazioni, il debito nasce ripartito fin dall'origine, salva l'ipotesi residuale dell'armatore che si obblighi per l'intero debito ⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Come riportato nel testo, la dottrina in più occasioni ha negato che distinte ipotesi di soccorso, come ad esempio il soccorso spontaneo, possano rappresentare atti di avaria comune (S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 206; E. PIOMBINO, *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, in *Dir. mar.* 1993, 944 ss.), ravvisandosi nell'atto di avaria le caratteristiche dell'atto volontario del singolo, ovvero del comandante secondo il nostro ordinamento, come indicato da L. TULLIO, *La contribuzione alle avarie comuni*, Padova, 1984, 115, secondo cui nel codice della navigazione il soccorso non richiesto non rappresenta una ipotesi di avaria comune, non in base alla assenza del requisito della intenzionalità, ma perché secondo il codice della navigazione l'atto di avaria deve essere posto in essere dal comandante della nave. Nel sistema delle Regole di York e Anversa invece è ravvisabile un atto di avaria intenzionale anche in ipotesi di soccorso non richiesto, integrandosi in specie nella deliberazione intenzionale del soccorritore di prestare soccorso, teso alla comune salvezza della spedizione, mentre il soccorso può essere contrattuale, ed in tale ipotesi riassume in sé gli elementi dell'atto di avaria (anche se, rileva S. FERRARINI (*Il soccorso in mare*, cit., 206), nel caso che il comandante della nave stipuli un LOF il debito nasce già ripartito e non vi è solidarietà per cui manca il danno da ammettere in contribuzione), ma può essere anche spontaneo (nel qual caso manca il requisito della volontarietà dell'atto d'avaria, che per le Regole deve addirittura essere *intentional*: Regola A). Tuttavia, anche ad ammettere la riconduzione del soccorso spontaneo tra gli

5. *Conclusioni* – Il richiamo effettuato dall'art. 497 c. nav. all'avaria comune regola, dunque, il momento attuativo nei rapporti interni tra interessati alla salvezza della spedizione, imponendo il principio per cui ogni soggetto interessato contribuisce alle spese in ragione dei beni per lui in rischio, in un'ottica di attuazione parziaria della relativa obbligazione.

La più recente pronuncia di legittimità che si è espressa sulla materia *de qua* ⁽⁴¹⁾ si è soffermata ad analizzare la centralità del ruolo dell'armatore nella spedizione marittima, rispetto alla quale questi figura come "soggetto organizzatore", mentre "il comandante è il capo" ⁽⁴²⁾. In ragione di ciò si

atti di avaria comune, viene negata l'assimilabilità dello stesso tra gli atti di avaria se l'attività di soccorso spontaneo è stata condotta nei confronti di una nave abbandonata dall'equipaggio in cui la comune avventura marittima deve ritenersi conclusa, ovvero nonostante il rifiuto ragionevole del comandante, nel qual caso mancherebbe la ragionevolezza richiesta dalla Regola A: in questo senso si è espresso E. PIOMBINO, *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, cit., 955, che si basa sull'opinione di S. FERRARINI, *Il salvataggio come avaria comune, (la Regola VI di York e Anversa 1974)*, in *Trasp.*, 1997, XII, 5. Per J. DONALDSON-C.T. ELLIS-D.J. WILSON, *Lowndes and Rudolf, The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londra, 1990, XI ed., 258, il caso di soccorso ad una nave abbandonata dall'equipaggio non era ricondotto nella prassi statunitense o inglese tra le ipotesi di avarie comuni prima dell'introduzione della Regola VI (ed. 1974) poiché i rappresentanti della nave e del carico non potevano dirsi in grado di porre in essere un sacrificio «intenzionale» ai sensi della Regola A.

⁽⁴¹⁾ Cass. 13 marzo 2020 n. 7149, *cit. supra*, nota 11.

⁽⁴²⁾ Anche per Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, *cit.*, 452, aderente all'orientamento in esame, non è impropria «la qualificazione dell'armatore in funzione della sua posizione istituzionale, come "obbligato principale" 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 (con la conseguenza che, in virtù del privilegio speciale, la nave costituisca oggetto di garanzia per l'intero), mentre la responsabilità di ciascuno degli aventi diritto al carico (o dell'unico avente diritto al carico come nel caso in esame) resta limitata al pagamento della remunerazione

richiama la responsabilità dell'armatore, ai sensi dell'art. 274 c. nav. «“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)»⁽⁴³⁾. La tesi qui propugnata, della centralità del ruolo dell'armatore e della nave nel contesto della spedizione non convince, però, una parte della dottrina, che rileva come la concessione della legittimazione a stipulare il contratto di soccorso all'armatore solo in nome proprio ed al comandante solo in nome e per conto dell'armatore da lui rappresentato porta a concludere che l'armatore possa agire in modo del tutto autonomo nella convenzione di soccorso, potendosi così disinteressare della sorte degli altri beni in rischio⁽⁴⁴⁾. Peraltro, è il comandante della spedizione ad assumere l'obbligo di garantire la sicurezza della spedizione in pericolo, in quanto capo della spedizione e non come rappresentante dell'armatore⁽⁴⁵⁾.

La ricostruzione sopra adottata dell'obbligazione di

relativa al soccorso di cui hanno fruito le cose di rispettiva pertinenza e non si estende alla remunerazione spettante per il soccorso alla nave».

⁽⁴³⁾ In Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, cit., 452, conforme all'orientamento deducibile nella ultima pronuncia di legittimità, si legge che «fermo restando che l'armatore non è l'unico responsabile perché tutti i beni, fruendo del soccorso, tutti i loro titolari sono soggetti passivi dell'obbligazione avente ad oggetto la remunerazione del soccorso stesso, deve riconoscersi che il soccorso prestato alla spedizione, unitamente considerata nel significato di cui sopra, rientra nell'ambito degli atti e fatti che, riguardando la spedizione, impegnano la responsabilità dell'armatore in base all'articolo 274 cod. nav.».

⁽⁴⁴⁾ C. PERRELLA, nota a Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, cit., 442.

⁽⁴⁵⁾ M.P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 358.

corrispondere un compenso di soccorso come obbligazione soggettivamente complessa ad attuazione parziaria, cui riteniamo di aderire, può essere, invero, individuata nello stesso art. 497 c. nav., che considera un compenso *dovuto*, e quindi un debito generato da una medesima fattispecie, ma ripartito tra i diversi interessati ai beni soccorsi ⁽⁴⁶⁾, secondo un meccanismo, individuato dall'art. 497 c. nav. "a norma", cioè impiegando il sistema di costituzione della massa debitoria desumibile dalla contribuzione alle avarie comuni, ma senza esserne totalmente assimilato.

Invero, la norma considera un'unica spesa per l'indennità ed i compensi che sorge come debito ripartito tra i soggetti interessati ai beni soccorsi, secondo il meccanismo fornito dall'art. 1314 c.c. per le obbligazioni parziarie.

Non convince, invece, la tesi che individua nell'armatore l'obbligato principale per l'intera obbligazione, e ravvisa un vincolo di solidarietà tra questi e gli altri interessati al carico limitatamente alla quota ad essi spettante; si rammenta che il sistema codicistico nel suo complesso scoraggia questa ricostruzione, e nega la sussistenza di un vincolo di solidarietà tra i titolari dei beni soccorsi, riprendendo il

⁽⁴⁶⁾ Al contrario, G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., III, 778, parte dal comune presupposto che «l'obbligazione relativa al compenso di salvataggio dovuto da tutti i compartecipi ad una spedizione marittima (...), dal momento che tutti questi soggetti sono astretti, s'è detto, dall'assoggettamento ad una comunione di interessi e di rischi (la c.d. *maritime common adventure* degli anglo-sassoni) integra, a nostro avviso, una comunione di debito, cioè un'obbligazione collettiva, caratterizzata peraltro da particolari connotati sotto il profilo della sua costituzione e nella sua attuazione cioè nel suo adempimento»; giunge, però, poi, alla conclusione che «una (primaria) modalità di adempimento fa capo ad uno di tali soggetti, istituzionalmente qualificato per essere il titolare dell'esercizio della nave, il quale è tenuto, per legge, (salvo diversa risultanza del titolo, se trattasi di soccorso *ex contractu*) a soddisfare l'intero debito. Ma poiché egli, così facendo, pur adempiendo ad una obbligazione personale, apporta un concreto beneficio a tutti gli altri comunisti, ecco che la legge gli accorda un diritto di rivalsa».

dettato degli articoli 552, n. 4 e 561, n. 3, c. nav. che stabiliscono distinti privilegi speciali sulla nave e sul carico a garanzia per i crediti di assistenza e salvataggio. Poiché, infatti, il soccorritore trova garantito il proprio credito sulle singole cose tratte in salvo, è ragionevole dedurne che a tale adempimento siano tenuti secondo un'ottica di parziarietà i singoli partecipanti alla spedizione ⁽⁴⁷⁾.

D'altro canto, la realtà delle spedizioni marittime mostra la presenza di numerosi interessi, di natura e valore eterogenei, rispetto ai quali risulta preferibile adottare il criterio per cui ognuno risponde in proporzione del proprio interesse in rischio, non sussistendo una comunione degli interessi esposti o la prevalenza di un interesse considerato principale, elementi alla base del principio di presunzione di solidarietà passiva che informa il nostro sistema dal lato dell'attuazione dell'obbligazione soggettivamente complessa. Di distinti interessi parla la stessa Convenzione di Londra che li pone in capo alla pluralità di debitori, portatori appunto di distinti interessi nel soccorso, individuabili come «*all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values*» (art. 13, comma secondo) ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁷⁾ Secondo A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Dig. comm.*, cit., 124 «È evidente che non è l'intero debito per il compenso di assistenza e salvataggio ad essere assistito dal privilegio separatamente affermato dalla legge sulla nave e sul nolo (art. 552, n. 4, c. nav.), sulle merci (artt. 561, n. 3 e 1024, n. 3 c. nav.) e sull'aeromobile (art. 1023, n. 4, c. nav.), ma solo la parte dello stesso costituente il debito (meglio, la quota dell'unico debito) di spettanza del proprietario della nave, dell'aeromobile e delle merci e dell'avente diritto al nolo. Le suddette disposizioni introducenti i privilegi speciali confermano il legame fra bene e compenso e la riconnessa esclusione della solidarietà debitoria».

⁽⁴⁸⁾ Come indicato da F.D. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa: profili sistematici*, cit., 124, anche in caso di obbligazione soggettivamente complessa non si può escludere che il legame tra interessi reciproci dei singoli sia rintracciabile unicamente sul piano economico, mentre la contitolarità del debito può essere letta sotto il profilo della facoltà di agire, come una scomposizione della relativa

Lo schema delle obbligazioni soggettivamente complesse presuppone, infatti, una corretta indagine sia sulla natura della prestazione che sul modo di attuazione del rapporto obbligatorio scaturente.

La divisibilità della prestazione risulta dall'art. 1314 c.c., che espressamente considera l'ipotesi in cui «più sono i debitori (...) di una prestazione divisibile e la obbligazione non è solidale»; in tal caso, non sussistendo vincolo di solidarietà, «ciascuno (...) dei debitori non è tenuto a pagare il debito che per la sua parte». Sul punto si è detto che l'articolo menzionato incrocia piani distinti, ovvero il profilo della natura della prestazione, che può essere divisibile o indivisibile, ed il piano dell'attuazione che può essere solidale, ma anche parziaria o congiunta ⁽⁴⁹⁾. Tra le prestazioni per natura divisibili vi è naturalmente l'obbligazione di prestare una somma di denaro, quale è quella individuata dall'art. 497 c. nav.

Per ciò che concerne invece l'attuazione dell'obbligo di corrispondere il compenso di soccorso, occorre distinguere, per ciò che riguarda la presente riflessione, l'attuazione parziaria, in cui ciascuno non è tenuto a pagare il debito che per la sua parte (art. 1314 c.c.), dall'attuazione solidale, in cui ciascuno dei debitori può essere costretto all'adempimento dell'intera prestazione. La solidarietà passiva, al contrario della solidarietà attiva, opera automaticamente come attuazione del rapporto obbligatorio tra più condebitori, ma solo «se dalla legge o dal titolo non risulta diversamente» (art. 1294 c.c.), in un'ottica di rafforzamento del principio di comunione degli interessi da cui «più debitori obbligati per un sol debito sono intimamente legati» ⁽⁵⁰⁾. La solidarietà passiva opera, dunque,

facoltà di agire in una serie di «iniziative» apparentemente autonome, affidate ai singoli contitolari (190).

⁽⁴⁹⁾ L. BIGLIAZZI GERI-U. BRECCIA-F.D. BUSNELLI-U. NATOLI, *Diritto civile*, 3, *Obbligazioni e contratti*, Torino, 1991, 47 ss.

⁽⁵⁰⁾ Rel. Cod. civ., n. 597.

segnatamente, nel settore della comunanza degli interessi tra condebitori, oppure dove vi siano più obbligazioni assunte nell'interesse esclusivo di uno dei debitori ed una obbligazione sia accessoria in funzione di garanzia rispetto all'obbligazione principale.

La legge può, però, disporre diversamente, come nella fattispecie qui in analisi, ove non si riscontrino né una comunione degli interessi esposti né la prevalenza di un interesse, considerato principale, rispetto agli altri che sono posti a garanzia ⁽⁵¹⁾. A voler considerare i risvolti economici dell'operazione di soccorso compiuta, si evidenzia un interesse dell'armatore che non sembra prevalere sugli altri interessi oggetto di soccorso (proprietario della nave, titolari del carico), in una realtà dei traffici marittimi in cui il valore del carico può rivelarsi spesso superiore a quello della nave, mentre si reputa che il valore della nave in rischio per il proprietario sia spesso superiore a quello del nolo in rischio per l'armatore, così come si è detto che l'armatore è spesso poco disponibile a farsi carico di impegni anche per la quota del compenso eccedente quella gravante sulla nave in un'ottica di comunione di interessi.

Il tenore dell'art. 497 c. nav., che parla di spesa per indennità e compenso *dovuti* (che quindi sorgono come debito unitario scaturente dalla medesima fattispecie) e *ripartiti* tra i soggetti interessati alla spedizione soccorsa, sembra, dunque, alludere ad una obbligazione soggettivamente complessa ad attuazione parziaria.

Ricorre, infatti, *l'eadem res debita*, rappresentata dall'u-

⁽⁵¹⁾ Tra le caratteristiche delle obbligazioni soggettivamente complesse riportate da F.D. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa: profili sistematici*, cit., 195, vi è il carattere dell'elasticità dello schema, «in grado di accogliere, senza alterazioni di struttura, quelle che potrebbero apparire come vere e proprie facoltà spettanti ad ognuno dei contitolari; anche se poi, mancando di un'autonomia sufficiente – sotto il profilo dell'interesse – per essere caratterizzate come diritti soggettivi, esse debbano riconoscersi piuttosto quali semplici forme di esercitabilità della facoltà (e quindi del diritto) comune».

nica prestazione dovuta (e non ancora pagata), generata da una fonte unica (*eadem causa obligandi*), ovvero il soccorso reso nei confronti dei beni in pericolo, riferita ad una pluralità di debitori che partecipa alla formazione della massa debitoria e contribuisce alla sopportazione dei danni e delle spese in ragione del valore dei beni in rischio (art. 469 c. nav.), ovvero secondo un'ottica di parziarietà, derogando espressamente al principio di presunzione di solidarietà passiva sopra richiamato.

