

ISSN 1123-5802

ANNO  
XXXVI  
N. 1

**ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**  
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza,  
Università di Roma  
**I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO  
DEL DIRITTO DEI TRASPORTI**

# DIRITTO DEI TRASPORTI

2023



  
**Pacini  
Giuridica**

**DIRETTORE EMERITO:** Leopoldo Tullio, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

**COMITATO DIRETTIVO:** Alfredo Antonini, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; Massimo Deiana, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; Massimiliano Piras, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; Alessandro Zampone, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

**COMITATO SCIENTIFICO:** Ignacio Arroyo Martínez, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; Michele M. Comenale Pinto, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; Enzo Fogliani, avvocato; Mario Folchi, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; Fernando Martínez Sanz, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; Gerardo Mastrandrea, presidente di sezione del Consiglio di Stato; Anna Masutti, prof. ordinaria di diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; Francesco Morandi, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; María Victoria Petit Lavall, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; Juan Luis Pulido Begines, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; Elisabetta Rosafio, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; Manuel Guillermo Sarmiento García, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; Stefano Zunarelli, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

**COMITATO EDITORIALE:** Luca Ancis, Univ. di Cagliari, direttore editoriale; Donatella Bocchese, Sapienza, Univ. di Roma; Rocco Lobianco, Univ. di Udine; Giuseppe Reale, Univ. del Molise; Chiara Tincani, Univ. di Verona; Simone Vernizzi, Univ. di Modena e Reggio Emilia; Daniele Casciano, Univ. di Udine; Valentina Corona, Univ. di Cagliari; Giovanni Pruneddu, Univ. di Sassari; Anna Sia, Univ. di Catanzaro; Giovanni Marchiafava, Univ. di Genova; Andrea Areddu, Univ. di Sassari; Maria Cristina Carta, Univ. di Sassari; Laura Masala, Univ. di Sassari; Laura Trovò, Univ. di Sassari; Alessandro Cardinali, Roma; Martina Carrano, Roma; Annalisa De Grandi, Sassari; Cristina De Marzi, Roma; Rachele Genovese, Sassari; Sara Giacobbe, Roma; Filomena Guerriero, Roma; Francesco Ibba, Sassari; Marcella Lamon, Sassari; Francesco Mancini, Roma; Elena Nigro, Roma; Cristina Pozzi, Parma; Fiorenza Prada, Udine; Daniele Ragazzoni, Roma.

# Referaggio

Referaggio non è una brutta parola, ma un neologismo che deriva dal latino *refertum agere* ed ha l'obiettivo di asseverare la dignità scientifica della pubblicazione.

**Procedura.** — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» o «Interventi» è sottoposto a un esame preliminare da parte del direttore della Rivista, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
- l'eventuale presenza di evidenti e grossolane carenze sotto il profilo scientifico;
- la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, si passa alla successiva fase di referaggio vero e proprio.

Lo scritto è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto dello scritto medesimo, italiani o stranieri. Il direttore della Rivista può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio: nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale; nel caso di scritti provenienti da professori ordinari del settore scientifico-disciplinare IUS-06; nel caso di scritti che sono stati oggetto di relazioni a convegni, perché in tal caso il revisore potrebbe identificare l'autore.

È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato dal direttore della Rivista ai due revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi dei revisori, i quali sono vincolati (alla pari del direttore della Rivista) a tenere segreto il loro operato.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto a referaggio con valutazione congiunta di un revisore e del direttore della Rivista. Al revisore è noto l'autore, ma questi può non conoscere il revisore, se costui così decide (*single blind peer review*).

**Criteri.** — I criteri seguiti dai revisori, che devono compilare un'apposita scheda di referaggio, sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- l'adeguatezza della bibliografia essenziale, ad eccezione degli scritti volutamente privi di riferimenti bibliografici;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, il contributo di novità è quello apportato alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

**Esito.** — L'esito del referaggio può portare alla:

— accettazione dello scritto per la pubblicazione;

— accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; in questo caso lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adeguatezza delle modifiche apportate è valutata dal direttore della Rivista;

— non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due valutatori, la decisione finale è presa dal direttore della Rivista.

## INDICE

### Saggi

- FRANCESCO STRADELLA, *La questione delle trasformazioni industriali nel porto franco di Trieste – The industrial transformations of goods in the Free Port of Trieste* ..... p. 1
- LUCA PICOTTI, *Guerra, sanzioni, commercio internazionale, trasporti: profili contrattuali e operativi – War, sanctions, international trade, transport: contractual and practical issues* .....» 39

### Interventi

- CECILIA SEVERONI, *Riflessioni sull'attività di pilotaggio resa in circostanze eccezionali – Considerations on the piloting activity performed in exceptional circumstances* ..... p. 75
- PIERANGELO CELLE, *Disapplicazione della proroga delle concessioni balneari e responsabilità penale – Non application of the prorogation of the marine concessions and criminal responsibility*.....» 101
- LUCA PANTALEO - FRANCESCO SEATZU, *Le «sentenze gemelle» del Consiglio di Stato in materia di concessioni balneari e la dottrina degli effetti diretti delle direttive – The «Twin Judgments» of the Council of State concerning beach concessions and the theory of direct effects of EU directives*.....» 119

## Fatti e misfatti

ROBERTO FUSCO, *L'inutilità del problema della «diretta applicabilità» dell'art. 12 della direttiva Bolkestein. Che ne parliamo a fare? .....* p. 141

ALESSANDRO ZAMPONE, *Le novità dell'art. 1696 c.c. e la disciplina sostanziale del trasporto multimodale. Forse il legislatore non è così sprovveduto! .....* » 144

## Giurisprudenza al vaglio

Cass., sez. I, 13 marzo 2020 n. 7149 ..... p. 149  
 con nota di ALFREDO ANTONINI, *Compenso di soccorso: la Cassazione ribadisce che l'armatore della nave soccorsa è obbligato in solido con gli interessati al carico – Reward for salvage operations: the Court of Cassation reiterates that the owner of the vessel in danger is jointly and severally obliged with the owners of the cargo .....* » 164

Cass., sez. I, 13 marzo 2020 n. 7150 ..... » 169  
 con nota di ALFREDO ANTONINI, *Pilotaggio e soccorso: differenza causale fra le due fattispecie – Pilotage and salvage: the difference between the two cases .....* » 176

Trib. Sassari 14 settembre 2022 n. 909 ..... » 181  
 con nota di GIANFRANCO BENELLI, *Brevi note sulla determinazione delle tariffe del servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e sull'aggiornamento della quota variabile – Brief remarks on the determination of fees for the ship-generated waste reception service and on the updating of the variable part .....* » 185

---

U.S. Court of Appeal, 2nd Circ., 10 settembre 2021 ....»	199
con nota di IHAB ARJA, <i>Willful misconduct of the air carrier and its principals does not result in forfeiture of the two-year statute of limitations under Article 29 of the 1929 Warsaw Convention and Article 35 of the 1999 Montreal Convention. A confirmation from U.S. case law</i> .....	206
Court of Appeal 18 novembre 2021.....»	219
con nota di DANIELE CASCIANO, <i>Demurrage e risarcibilità del danno ulteriore – Demurrage and liability for non-liquidated damages</i> .....	241
<b>Massimario</b> .....	p. 261
<b>Osservatorio legislativo</b> .....	p. 321
<b>Segnalazioni bibliografiche</b> .....	p. 327
<b>Materiali</b>	
Parere di ALFREDO ANTONINI, <i>Società esercente l'attività di raccomandazione marittima e obbligo di iscrizione nell'elenco dei raccomandatari</i> .....	p. 361
Quotazioni del DSP, del franco Poincaré e del franco <i>Germinal</i> .....	» 367
<b>Collaboratori</b> .....	p. 369

## INTERVENTI

### RIFLESSIONI SULL'ATTIVITÀ DI PILOTAGGIO RESA IN CIRCOSTANZE ECCEZIONALI

CECILIA SEVERONI

*A recent ruling by the Court of cassation on the qualification of the activity performed by a pilot in relation to a ship in distress emphasizes the perplexities demonstrated in the past on the subject, both in the various judicial decisions and in the doctrine, and it allows us a conclusive indication on the qualification of a service rendered by pilots to a ship in distress, which does not comply with that identified by the code, being difficult to be recognized as activity of assistance, paid according to increased fees. The pilot's activity is a service of general interest aimed at guaranteeing the safety of navigation; however, the pilot has full knowledge of the places where he ordinarily operates, and where he may be called upon to carry out an activity in circumstances of greater risk; therefore, it cannot be denied that in the presence of a danger, where the pilot renders an exceptional service, a higher remuneration may be recognized.*

SOMMARIO: 1. L'attività di pilotaggio all'interno dei porti. – 2. L'attività del pilota di assistenza ad una nave in pericolo. – 3. Qualificazione giuridica dell'attività del pilota di assistenza ad una nave in pericolo, e comparazione con le attività di rimorchio e di soccorso. – 3.1. Qualificazione della attività resa su istanza della capitaneria di porto. – 4. Riflessioni conclusive.

*1. L'attività di pilotaggio all'interno dei porti – Il servizio di pilotaggio indica genericamente la particolare attività del pilota tesa ad assistere il comandante della nave, cui sugge-*



risce la rotta e le manovre necessarie per garantirne il transito e l'approdo finale in sicurezza <sup>(1)</sup>.

Il concetto è espresso nell'art. 92 c. nav., in cui si indica in termini diretti che il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per eseguirla. La sua attività è inquadrabile in una particolare forma di *locatio operis*, resa in esecuzione di un contratto di pilotaggio, stipulato dall'armatore della nave con la corporazione dei piloti istituita nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, in cui sia riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio (art. 86 c. nav.) <sup>(2)</sup>, o con il pilota singolo.

Inoltre, ai sensi dell'art. 14 comma 1-*bis*, l. 28 gennaio 1994 n. 84, il servizio di pilotaggio, unitamente agli altri servizi tecnico nautici (ormeggio, rimorchio e battellaggio), costituisce un servizio di interesse generale atto a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, in quanto volto a soddisfare le esigenze di tutti i soggetti che interven-

---

<sup>(1)</sup> Sul pilotaggio si vedano in generale le considerazioni di S. CRISAFULLI-BUSCEMI, *Pilota pratico, Corporazione dei piloti, contratto di pilotaggio*, Padova, 1932; L. TULLIO, *Pilotaggio*, in *Enc. dir.*, XXXIII, 1983, 860 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, Milano, 1987, 769 ss.; G. COTTIGNOLA, *Studi sul pilotaggio marittimo*, Milano, 2003, 93 ss.; più di recente E. ROSAFIO, *Il contratto di pilotaggio*, in *Riv. dir. nav.* 2018, 471 ss., e da ultimo la materia è stata compiutamente affrontata da L. ANCIS, *Il pilotaggio – un istituto in evoluzione*, Napoli, 2022.

<sup>(2)</sup> In questo senso depono la giurisprudenza prevalente, tra cui Trib. Genova 7 luglio 2003, in *Dir. mar.* 2005, 956, 963, che configura l'attività del pilota come una attività «non subordinata quale quella configurata dall'articolo 2094 cod. civ., ma un'attività autonoma di consulenza e di assistenza di carattere professionale. Il pilota fa parte dell'equipaggio durante tale periodo, in cui presta servizio a bordo del mezzo nautico (art. 316, 321, 322 cod. nav.) e viene ad inserirsi nella gerarchia dell'organizzazione sulla nave (gerarchia di bordo). Oggetto del contratto di pilotaggio è la prestazione, da parte del pilota, verso corrispettivo, della sua opera di consiglio ed assistenza al comandante (attività di assistenza tecnica articolo 92 cod. nav.)». Il pilota suggerisce dunque la rotta ed assiste il comandante della nave nella determinazione delle manovre per eseguirla (Cass. 27 maggio 1953, in *Dir. mar.* 1955, 14), ma il pilota non assume il comando della nave né la direzione delle manovre, che rimangono a carico del comandante come unico responsabile.

gono all'interno delle acque portuali <sup>(3)</sup>. La sua funzione, definita *ex lege* come servizio di interesse generale, consiste dunque nel fornire una garanzia di sicurezza della navigazione in ambito portuale e negli ambienti circostanti in cui le autorità preposte lo ritengano necessario, così da produrre un beneficio per la sicurezza del porto nel suo complesso, oltre che un ausilio all'attività di conduzione della nave all'interno del porto <sup>(4)</sup>.

La corporazione ha personalità giuridica, ed è diretta e rappresentata dal capo pilota (art. 86, secondo comma c. nav.).

2. *L'attività del pilota di assistenza ad una nave in pericolo* – In particolari occasioni, però, l'attività del pilota as-

---

<sup>(3)</sup> Come precisato da ultimo da TAR Roma, sez. III, 10 dicembre 2019, n. 14094, secondo cui da tale qualificazione del pilotaggio come attività di interesse generale deriva l'obbligatorietà del pilotaggio nei porti italiani, alla luce delle primarie esigenze di sicurezza della navigazione. In particolari realtà portuali le asserite esigenze di interesse generale depongono a favore della specifica professionalità del pilota, dotato di specifica licenza (art. 90 c. nav.), destinata allo svolgimento di questo particolare servizio ed escludono di conseguenza la possibilità di autopilotaggio, che rappresenterebbe una forma di esclusione dal servizio obbligatorio, nel presupposto che, nella ristretta area portuale, i movimenti e le posizioni devono essere necessariamente conosciuti da un organismo unitario, che sappia coordinare l'azione dei singoli piloti e prevenire il verificarsi di collisioni o incidenti.

<sup>(4)</sup> L'affermazione è ripetuta in termini generali dal Commentario in *JurisClasseur Transport*, alla voce *Pilotage*, del 25 agosto 2014, fasc. 1181: «*Les pilotes maritimes exercent, une mission de service public qui consiste à guider les navires, à leur bord aux côtés du capitaine, lors des phases délicates d'entrée et de sortie des ports. Par leur expertise de la navigation locale, ils contribuent à la lutte contre les événements de mer, la préservation des côtes de toute pollution et à la fluidité du trafic dans les eaux resserrées des ports (...). Cette réglementation pose le principe de l'obligation de recourir au pilotage maritime aux abords des ports dans un périmètre défini localement. Ce principe connaît des exceptions prévues réglementairement (navires affranchis, seuil d'exemption, détention d'une licence de capitaine pilote)*». In questo senso si esprime anche TAR Catania, sez. IV, 7 aprile 2015, n. 947, che peraltro aggiunge che la qualifica del pilotaggio come servizio di interesse generale non comporta che il concessionario debba essere unico, ma che lo stesso o gli stessi debbano assicurare un alto livello di qualità del servizio, al fine di garantire la sicurezza nei porti.

sume una peculiare caratteristica. Si tratta delle ipotesi in cui il pilota è chiamato non più ad assistere il comandante nell'esecuzione delle manovre necessarie a condurre la nave all'interno del porto fino al suo approdo naturale, ma a compiere un'opera di vera e propria assistenza ad una nave che versa in condizioni di pericolo, per particolari eventi che si siano verificati all'interno della stessa, quali incendi, rottura di ormeggi<sup>(5)</sup> o di altre componenti funzionali alla navigazione, oppure per l'incidenza di eventi esterni, quali le condizioni meteo marine particolarmente avverse, che impediscono la conduzione della nave da parte dell'equipaggio o producono l'incaglio della nave<sup>(6)</sup>. Ancor più, se i menzionati eventi costringono l'equipaggio a lasciare la nave, facendo con ciò venire meno l'essenza stessa del rapporto tra pilota e comandante della nave, a cui il primo presta assistenza nell'effettuazione delle manovre tese a garantire la sicurezza di quest'ultima e l'approdo finale.

Di diverso tenore si è posta una recente pronuncia del giudice di legittimità, che ha riconosciuto gli estremi dell'ordinaria attività di pilotaggio, e non dell'attività di assistenza di nave in pericolo, nell'attività prestata da membri di una corporazione di piloti in una situazione di pericolo per la nave assistita, determinata da un incendio a bordo che aveva costretto i passeggeri, e poi l'equipaggio, compreso il comandante, all'abbandono della stessa<sup>(7)</sup>.

---

<sup>(5)</sup> App. Lecce 12 aprile 1985, in *Dir. mar.* 1986, 906, in cui si riconosce un compenso per l'opera di assistenza prestata dal pilota in ausilio dei rimorchiatori nel caso della rottura di un cavo di ormeggio a causa delle avverse condizioni meteo marine. Dello stesso tenore sono anche Trib. Brindisi 14 dicembre 1987, in *Dir. mar.* 1988, 833 e Corte d'Appello di Lecce 11 aprile 1996, in *Dir. mar.* 1997, 464.

<sup>(6)</sup> Trib. Messina 23 gennaio 1969, in *Dir. mar.*, 1969, 437, in cui viene riconosciuto un compenso di soccorso al pilota che aveva cooperato con i rimorchiatori nel disincaglio della nave.

<sup>(7)</sup> Ci si riferisce a Cass. 13 marzo 2020 n. 7150, in *Dir. mar.*, 2021 con nota critica di G. Berlingieri, dal titolo *Pilotaggio non fa rima con salvataggio*. Il caso aveva riguardato un'ipotesi di attività resa da membri della Corporazione dei piloti del porto di Palermo su ordine della Capitaneria di porto, che aveva portato allo spegnimento di un

Nella pronuncia indicata la Cassazione si è espressa per la prima volta sulla remunerazione del pilota per l'opera di assistenza, qualificandola come attività di pilotaggio, con una soluzione che non ha tenuto in idonea considerazione la situazione di pericolo in cui versava.

Prevalentemente di diverso orientamento è stata nel tempo la posizione della giurisprudenza, sia interna che internazionale, in merito alla qualificazione dell'attività resa dal pilota in situazione di pericolo per la nave assistita. Le pronunce di merito che si sono succedute sul punto, hanno considerato per lo più dirimente ai fini della qualificazione dell'attività de qua, la circostanza che si trattasse di pericolo sopravvenuto, non considerato dalle parti al momento in cui è stato richiesto il servizio del pilota, o di un rischio non valutato al momento della conclusione del contratto <sup>(8)</sup>.

---

incendio divampato a bordo della nave «Vincenzo Florio», di proprietà della Tirrena Navigazione S.p.a.: questa era stata condotta da due rimorchiatori della ditta SOMAT dal luogo in cui si trovava, distante circa 22 miglia dal porto di Palermo, sino all'ormeggio allestito presso la diga foranea del porto stesso, dove la società olandese SMIT aveva poi effettuato le operazioni di spegnimento dell'incendio, completate il 10 giugno 2009. Per ciò che concerne più nello specifico l'attività del capo pilota, questa era consistita nel salire a bordo del rimorchiatore «Giampi», mentre il secondo pilota aveva prestato ausilio a bordo del pilotino «Sirio» «dall'imboccatura del porto di Palermo, vale a dire circa 2 miglia al largo del porto stesso, fino all'interno del porto presso la diga foranea», dove in precedenza il capo pilota aveva collocato due pontoni distanziatori, dirigendo infine le operazioni di ormeggio della nave. Il giudizio di legittimità si è soffermato sulla qualificazione della tariffa spettante al soggetto che ha ricevuto dall'autorità marittima un ordine di eseguire una determinata attività in ambiente acqueo e comunque in prossimità del porto, al verificarsi di una situazione di pericolo, dopo aver analizzato e qualificato l'attività resa da membri della Corporazione dei piloti del porto di Palermo su ordine della Capitaneria di porto, che aveva portato in esito allo spegnimento di un incendio divampato a bordo della Vincenzo Florio.

<sup>(8)</sup> Di questo tenore sono le pronunce in precedenza citate: App. Lecce 12 aprile 1985, in *Dir. mar.* 1986, 906; Trib. Brindisi 14 dicembre 1987, in *Dir. mar.* 1988, 833; App. Lecce 11 aprile 1996, in *Dir. mar.* 1997, 464; Trib. Messina 23 gennaio 1969, in *Dir. mar.* 1969, 437. In *The Aldora* [(1971) 1 Lloyd's Rep. 617, 623] il giudice Brandon ha sostenuto che "The general principle governing claims for salvage by a pilot engaged to pilot a ship or by tugs engaged to render towage services

L'onere della prova che si tratti di attività di soccorso e non di pilotaggio grava comunque sul pilota.

In particolare, la dottrina inglese evidenzia singole ipotesi in cui l'attività non si riassume in una mera assistenza al comandante della nave nelle manovre verso l'approdo finale, ma acquisisce gli estremi di un'attività eccezionale, remunerabile con un compenso incrementato; riconosce, però, che vi possono essere anche ipotesi in cui l'attività del pilota si mantiene entro i confini della ordinaria prestazione di pilotaggio, non facendo sorgere il diritto al compenso di soccorso: «*However, there are many cases in practice when salvors have charge of a vessel and (say) refloat her in a port, or take her into as port at the end of a service, pilotage being compulsory in such port, where the pilot does no more than perform his ordinary functions and no claim is made by him for salvage*»<sup>(9)</sup>.

Anche la giurisprudenza statunitense ritiene netta la distinzione tra attività di pilotaggio e soccorso: nel caso di una imbarcazione incagliata e fatta galleggiare di nuovo e rimorchiata, tra gli altri, dai piloti, è stato concesso a questi ultimi un compenso di soccorso poiché si è ritenuto che la loro attività avesse oltrepassato i limiti dell'attività di pilo-

---

*to her, is that they are only entitled to claim salvage if, first, the ship is in danger by reason of circumstances which could not reasonably have been contemplated by the parties when the engagement to pilot or tow was made, and, secondly, risks are run, or responsibilities undertaken, or duties performed, which could not reasonably be regarded as being within the scope of such engagements. This principle is, in my view, a continuing principle on the sense that, where a salvage situation arises by reason of the existence of the two factors referred to above, it only remains in being so long as those factors continue to exist to some extent at least*". Esempi di decisioni in cui i piloti hanno ottenuto un compenso di soccorso per l'attività compiuta si ravvisano in *The Helenus and Montagu* [1982] 2 Lloyd's Rep. 261; *The Hudson Light* [1970] 1 Lloyd's Rep. 188; *The Driade* [1959] 2 Lloyd's Rep. 311, esempi riportati da G. BRICE in *MARITIME LAW OF SALVAGE*, 2011, 90 ss. Nel caso *THE EILEEN SIOCHI* [1948] 1 Lloyd's L. Rep. 128, 133, non fu concesso un compenso di soccorso sulla base della considerazione che non si era evidenziato un grado sufficiente di pericolo tale da giustificare un compenso incrementato.

<sup>(9)</sup> G. BRICE, in *Maritime Law of Salvage*, cit., 91.

taggio: «*a pilot, while acting... in the strict line of his duty... cannot be entitled to salvage. In this respect he is not distinguished from any other officer, public or private, acting within the appropriate scope of his duty. But a pilot, as such, is not disabled, in virtue of his office, from becoming a salvor. On the contrary, whenever he performs salvage services beyond the line of his appropriate duties, or under circumstances to which those duties do not justly attach, he stands in the same relation to the property as any other salvor; that is, with a title to the compensation to the extent of the merit of his services, viewed in the light of a liberal public policy*»<sup>(10)</sup>.

Passando alle singole legislazioni interne, per quanto concerne l'ordinamento italiano, la passata legislazione in materia aveva chiaramente previsto che ogni promessa di mercede maggiore di quella portata dalla tariffa di pilotaggio e fatta in un momento di pericolo della nave dovesse intendersi come inattendibile (art. 196 cod. mar. merc.), così come era fatto divieto ai piloti di lasciare le navi commesse con la loro direzione fino a che non fossero poste in salvo nel luogo di destinazione, e quando le navi erano in uscita, fino a che non venisse meno il pericolo (art. 202 cod. mar. merc.).

Il codice della navigazione attuale inserisce i piloti tra il personale addetto ai servizi portuali (art. 116), e lo considera parte dell'equipaggio durante il periodo in cui presta servizio a bordo (art. 316). Il pilota è dunque un componente dell'equipaggio nell'esercizio delle sue funzioni<sup>(11)</sup>. La sua attività è però configurabile come contratto d'opera, e non di arruolamento<sup>(12)</sup>, e si mantiene entro i limiti dell'attività di pilotaggio anche in presenza di circostanze rischiose,

---

<sup>(10)</sup> *Hobart v. Drogan*, 1836, 35 US (10 Pet.) 108. In *Jackson v. Costa Lines Inc*, 1980 F. Suppl. 393 è stato concesso il compenso di soccorso per l'attività di rigalleggiamento di una nave da crociera incagliata su cui era salito a bordo dirigendo le relative manovre di disincaglio.

<sup>(11)</sup> G. BERLINGIERI, *Salvataggio, e assistenza marittima in acque interne ed aerea*, in *Dir. mar.* 1967, 326.

<sup>(12)</sup> E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio*, Padova, 1967, 178.

salvo che si configurino circostanze eccezionali che conducano l'attività fuori dai parametri della normale prestazione di suggerimento della rotta da seguire e di assistenza al comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla <sup>(13)</sup>.

Il *code des transports* francese ha aggiornato la disciplina di riferimento in materia ed ha disposto, nell'attuale versione in vigore dal 2010, che il pilota debba dare priorità, anche se non richiesto e salvo il caso di forza maggiore, nonostante ogni altro obbligo di servizio, all'assistenza alla nave in pericolo, se si accorge del pericolo in cui si trova questa nave (C. trasporti, art. L. 5341-2: «*Même s'il n'en a pas été requis et sauf le cas de force majeure, le pilote doit prêter en priorité, nonobstant toute autre obligation de service, son assistance au navire en danger, s'il constate le péril dans lequel se trouve ce navire*»).

La conoscenza dei luoghi in cui esplica la propria attività è dunque parte di quel bagaglio di competenze che il pilota può efficacemente mettere a disposizione nell'assistenza alla nave. Nel sistema francese, l'obbligo che grava sul pilota è definibile come di ordine pubblico, ed è sanzionabile penalmente: il pilota che non adempie al proprio obbligo di assistere una nave in pericolo può essere punito con la reclusione fino a tre mesi e con la multa di euro 3.750 (C. trasporti, art. L. 5344-5).

In ogni caso, ove il pilota renda servizio ad una nave in pericolo acquisisce il diritto ad un compenso incrementato: «*En cas d'assistance à un navire en danger en application de l'article L. 5341-2, le pilote a droit à une rémunération spéciale*». Si tratta di una somma che deve tenere conto del lavoro compiuto e dei pericoli corsi a prescindere da qualsiasi contratto

---

<sup>(13)</sup> S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, Milano, 1964, 73, secondo il quale «la prestazione, dovuta per il contratto di pilotaggio, è comprensiva anche di una certa posizione di rischio per la nave, onde è necessario andar cauti prima di ammettere che il pilota abbia fornito prestazioni eccedenti quelle dovute in base al contratto di pilotaggio».

di pilotaggio stipulato con il comandante di un'altra nave<sup>(14)</sup>.

Tale compenso, però, non sembra corrispondere strettamente al compenso di soccorso, ma ad una somma più modesta rispetto al quadro dell'assistenza marittima, che tiene conto dei rischi sostenuti, dei servizi forniti, e della tariffa di pilotaggio applicabile, mentre spesso non considera gli altri elementi individuabili nel compenso di soccorso, ovvero il risultato ottenuto e il valore dei beni salvati (nave e carico)<sup>(15)</sup>.

La dottrina francese ha approfondito le ragioni per le quali non viene spesso riconosciuto un diritto al compenso di soccorso ai piloti<sup>(16)</sup>. Si ritiene infatti che il pilota goda di uno status privilegiato, cui corrisponde un obbligo di porsi interamente al servizio della nave pilotata: pertanto, i piloti non possono pretendere di aver prestato assistenza ad una nave al di fuori dell'ambito della propria attività professionale, che li pone totalmente al servizio della stessa. Inoltre, l'attività del pilota si sostanzia nell'assicurare l'entrata e l'uscita dal porto della nave pilotata, mentre si ritiene che la finalità di ottenere un compenso incrementato potrebbe, di fatto, favorire prassi meno trasparenti che pongano la nave in pericolo o ne protragano la situazione di rischio<sup>(17)</sup>.

---

<sup>(14)</sup> Vedi in particolare Cass. com., 4 marzo 1952, in *Dr. mar. fr.* 1952, 306, per la quale la remunerazione conferibile al pilota in caso di assistenza ad una nave in pericolo «*correspond aux travaux accomplis et aux dangers courus (...) en dehors de tout contrat de pilotage passé avec le capitaine d'un autre navire*».

<sup>(15)</sup> Su cui si veda il Commentario in *JurisClasseur Transport*, alla voce *Pilotage*, del 25 agosto 2014, fasc. 1181. Ma sul punto le decisioni della Corte suggeriscono che la distinzione tra i due regimi non sia così netta, con decisioni criticate in dottrina (vedi J. LE CLÈRE APP. DOUAI, 7 aprile 1960, in *Dr. mar. fr.* 1960, 416 ed ID., in *L'assistance aux navires et le sauvetage des épaves*, Parigi, 1954, 145).

<sup>(16)</sup> J. LE CLÈRE, *L'assistance aux navires et le sauvetage des épaves*, cit., 145 ss.

<sup>(17)</sup> J. LE CLÈRE, *L'assistance aux navires et le sauvetage des épaves*, cit., 145. L'Autore aggiunge che la legge 28 giugno 1928 dispone, all'art. 6, che «*le pilote doit nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance aux navires en danger, même s'il n'en a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire. Si l'on rapproche cet article 6 de celui qui précède, on voit que qu'il*



3. Qualificazione giuridica dell'attività del pilota di assistenza ad una nave in pericolo e comparazione con le attività di rimorchio e di soccorso – Occorre, dunque, comprendere su quali basi il pilota possa richiedere, ove gli venga riconosciuto uno specifico diritto, un compenso incrementato rispetto alle normali tariffe di pilotaggio.

Il concetto di assistenza contenuto nelle indicazioni normative («Il pilota suggerisce la rotta ed assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla»: art. 92 c. nav.) è riferito ad un'attività di tenere differente rispetto a quanto previsto dalla disciplina sul soccorso, per la quale, invece, requisito essenziale è il pericolo per la nave, i beni o le persone (circostanza ricavabile dagli artt. 489 ss. c. nav.).

In merito, va sottolineato che siamo di fronte ad una attività di soccorso ogni qual volta ricorra una situazione di pericolo<sup>(18)</sup>. Al riguardo depone il chiaro tenore letterale dell'art. 1, lett. a) della Convenzione del 1989 sul soccorso<sup>(19)</sup>, applicabile al caso di specie come *lex fori* sostanziale, per il quale «per operazione di assistenza s'intende qualsiasi azione o attività intesa ad assistere una nave o qualsiasi altro bene in

---

*voit dire qu'un pilote ne peut refuser d'assister un navire en danger en prétendant que ce n'est pas son tour de servir ou qu'il n'est pas disponible parce qu'il est retenu par la manœuvre d'un autre navire. Il a même une obligation plus grande: il doit prendre l'initiative de fournir son aide à tout navire en péril».*

<sup>(18)</sup> Sul concetto di pericolo corso dai beni da soccorrere cfr. 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 A. ANTONINI, *Salvataggio Assistenza, Recupero, e Ritrovamento di relitti, della navigazione*, in *Dig. disc. priv.*, sez. comm., XIII, 104; 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.

<sup>(19)</sup> La Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso (Convenzione *Salvage*) è stata attuata con l. 12 aprile 1995, n. 129 di ratifica ed esecuzione della Convenzione di Londra del 28 aprile 1989 sul salvataggio.

pericolo in acque navigabili o in altre acque», mentre «per nave s'intende qualsiasi bastimento o battello, o qualsiasi congegno o struttura in grado di navigare» (lett. b).

Trattandosi di un soccorso di nave non occorre, poi, che il grado di pericolosità sia quello elevato, proprio del soccorso obbligatorio alle persone, in relazione alle quali occorre che siano «in pericolo di perdersi» (art. 490 c. nav.); basta infatti un grado di pericolo anche inferiore, purché effettivo e non solo ipotizzato o supposto<sup>(20)</sup>, e sussistente al momento in cui è prestato il soccorso, anche allorché si tratti di operazioni preliminari alla sua effettuazione, circostanza che ricorre, ad esempio, ove il soccorritore accorra sul posto in cui si trova la nave *in distress* (21).

---

(20) Circostanza sottolineata già da Trib. Rotterdam, 9 dicembre 1932, in *Dor.* 1934, 338. La condizione di pericolo è oggetto di analisi da parte di J. LE CLERE, *L'assistance aux navires et le sauvetage des epaves*, cit., 220, per il quale deve essere considerata come condizione obiettiva derivante dalla nave o imputabile a fattori esterni a questa, e non come elemento soggettivo rimesso alla valutazione del comandante della nave in pericolo.

(21) In tal senso si esprime A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 637 ss. Già ai sensi dell'art. 1, della precedente Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910, relativa alla assistenza e salvataggio marittimi, requisito essenziale di applicazione era dato dalla circostanza che la nave si trovasse *en danger*, ovvero in una situazione di pericolo per sé o per gli elementi caricati, ed anche la giurisprudenza italiana, come, ad esempio, Lodo arbitrale 24 maggio 1968, in *Dir mar.*, 1968, 221, ribadiva costantemente che «Requisito essenziale, ai fini della Convenzione di Bruxelles 23 settembre 1910, perché possa aversi assistenza o salvataggio, è il pericolo corso dalla nave assistita, inteso come situazione di difficoltà in mare idonea a provocare danni, e, in ultima analisi, la perdita della nave, senza che questa possa uscirne con i propri mezzi, ovvero possa uscirne solo a prezzo di rilevanti sacrifici e danni». Per la giurisprudenza inglese risalente (*The Charlotte*, 1848, Wm. Rob. 71 in G. BRICE, *Maritime Law of Salvage*, II ed. cit., 254), in effetti, «*It is not necessary, I conceive, that the distress should be actual or immediate or that the danger should be imminent and absolute; it will be sufficient if, at the time the assistance is rendered, the ship has encountered any damage or misfortune which might possibly expose her to destruction if the services were not rendered*». Sul punto è conforme anche la dottrina italiana, e tra questi riportiamo S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 186, secondo cui il pericolo deve essere serio e reale, ma non necessariamente imminente. Si è, nel tempo, ritenuto, ad

Pertanto, ove la nave non sia in grado, ricorrendo esclusivamente ai propri mezzi, di prevenire, evitare o contenere il pericolo, si prefigurano gli estremi del soccorso indicati dalla normativa di diritto uniforme, così come sussistono gli estremi del pericolo nell'ipotesi di nave incagliata che sia incapace di disincagliarsi con i propri mezzi <sup>(22)</sup>. Al riguardo l'elemento discriminante per poter identificare una situazione di pericolo non è tanto l'incaglio della nave in sé

---

esempio, che anche l'attività di affiancamento alla banchina di una nave che ha rischiato di rompere gli ormeggi e di urtare contro la banchina stessa in una situazione di condizioni meteorologiche avverse sia da considerarsi attività di assistenza, poiché il grado di pericolo richiesto affinché si configuri una situazione rilevante ai fini della riconduzione alla disciplina sul soccorso non è dato dal grado massimo, ma da una situazione appunto di *distress*, ovvero di impaccio in cui versi la nave, tale da esporla al pericolo di danno e da ingenerare una giustificata apprensione secondo una valutazione *ex ante* dell'evento stesso. In questo senso si è espresso App. Lecce 11 aprile 1996, in *Dir. mar.* 1997, 464, 468, secondo cui «La esposizione a pericolo non si identifica con la produzione di danno, sicché il soccorso-assistenza svolge una funzione tecnologicamente mirata a prevenire, evitare o contenere il danno stesso, cui la nave sia incapace di sottrarsi con i propri mezzi, mediante un complesso di attività di vario tipo e la partecipazione alle relative operazioni dell'equipaggio della nave soccorsa». Anche la nave non più in grado di manovrare, all'ormeggio ma appoggiata sul fondo ed appruata è da ritenersi in pericolo, anche se la stessa si trova in acque tranquille ed in prossimità della laguna. In questo senso si esprime Cass. 27 aprile 1990, n. 3534, in *Dir. mar.*, 1991, 688, secondo cui «È assistenza il servizio reso a una nave che, pur non essendo del tutto incapace di manovrare, si trova in difficoltà a causa del cattivo assetto, con pericolo di arenamento».

<sup>(22)</sup> Cass. 22 giugno 1990 n. 6264, in *Dir. mar.* 1991, 694 con nota di E. PIOMBINO su *Salvataggio in assenza del pericolo di perdita: i riflessi sulla contribuzione in avaria comune e sull'assicurazione*. Per i giudici di legittimità «Sebbene non possa stabilirsi una identità necessaria tra incaglio di una nave e pericolo, versa in una situazione di pericolo una nave incagliata che non può disincagliarsi con i propri mezzi». Anche per la giurisprudenza statunitense (ed in particolare *Atco, inc. and T/B Atco Mary Lee, in rem v. Disch Construction*, U.S. District Court, Southern District of New York, 27 agosto 1992, 1993, A.M.C. 89 Civ. 7809, 2195) il maritime per il sussiste per la nave che, a causa del forte vento, perde potenza e trascina l'ancora sbandando: «*vessel that had lost power in Long Island Sound in strong winds listing and dragging her anchor, was in peril such that assistance of tug was salvage rather than towage*».

quanto l'incapacità di disincagliarsi con i propri mezzi <sup>(23)</sup>.

Nel tentativo di qualificare giuridicamente l'attività resa da un pilota nei confronti di una nave in pericolo, occorre, però, dare atto che anche l'attività di pilotaggio di per sé può comprendere una certa posizione di rischio per la nave assistita; occorre quindi predisporre un'indagine di merito che chiarisca, nelle singole ipotesi, se il pilota ha fornito prestazioni eccedenti quelle dovute in base al contratto di pilotaggio <sup>(24)</sup>.

Va dato atto, al riguardo, che la navigazione marittima risulta particolarmente complicata proprio in prossimità dei porti o nei canali di accesso. In queste fasi il pilota assiste il comandante della nave, suggerendogli la rotta e le manovre necessarie per garantirne il transito e l'approdo finale in sicurezza. Svolge la propria attività in virtù di un incarico allo stesso assegnato, che presuppone una perfetta conoscenza dei luoghi per accedere o uscire senza difficoltà dalle strutture portuali, per passare attraverso una chiusa, per condurre la nave in punti particolarmente difficili del fondale, con navi di differenti dimensioni o pescaggio, indipendentemente dagli ostacoli che possano essere presenti in porto, come lavori al suo interno, banchine non accessibili, ecc.

---

<sup>(23)</sup> Anche una analisi comparativa rivela la spiccata tendenza delle corti statunitensi a far rientrare il caso della nave che non abbia più forza propulsiva a causa di un guasto al motore causato da un incendio a bordo, e che stia andando alla deriva, come una ipotesi di mezzo in pericolo ai fini della disciplina in analisi. Il riferimento è al caso *Kimberly Ann Tyner, et al. v. F/V Bristol Enterprise, et al.*, U.S. District Court, District of Alaska (Anchorage), 14 gennaio 1997, A.M.C. A96-032-CV, 1714. Nella pronuncia qui indicata è riportata l'opinione di J. NORRIS (*The Law of salvage*, par. 63): «*A ship is a creature of the sea fulfilling her function when engaged in transportation while in her natural element. When driver ashore, when a fire, out of control, unnavigable or when she has encountered any of the numerous casualties to which a ship can fall heir to – in short, when she has met any accident or incident which interferes with her natural function – then a service rendered voluntarily with her consequent ultimate safety or recovery, in whole or in part, is a salvage service*».

<sup>(24)</sup> S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 73.

Tutto ciò rientra nell'attività di affiancamento della nave da pilotare propria della prestazione contrattualmente richiesta. Ma a tale situazione che potremmo definire ordinaria, potrebbero aggiungersi circostanze o eventi eccezionali tali da aggravare la normale prestazione di pilotaggio in termini di rischiosità, tra cui possiamo ricomprendere le maree, le correnti, le condizioni meteorologiche inaspettatamente avverse, ostacoli non individuabili all'accesso in banchina. Ugualmente, potremmo ipotizzare che la nave pilotata vada in aiuto di altra nave in pericolo, in prossimità della stessa; oppure che un incidente in porto esponga a particolare pericolo la nave su cui il pilota sta prestando servizio.

Dovranno, pertanto, essere analizzate le circostanze in cui si è svolta l'attività di pilotaggio, nonché la rischiosità dell'attività da prestare, come nel caso di pilotaggio reso in condizioni meteorologiche particolarmente sfavorevoli, o di correnti non segnalate, o in qualsiasi altra ipotesi di circostanze eccezionali e non prevedibili, così da concludere che la remunerazione conferibile al pilota in caso di assistenza ad una nave in pericolo dovrebbe in tale ipotesi corrispondere al lavoro svolto e ai pericoli corsi in modo ulteriore rispetto al contratto di pilotaggio stipulato.

A completamento del quadro ricostruttivo sin qui delineato occorre fare riferimento, in chiave comparativa e ricostruttiva, all'attività di rimorchio resa in circostanze eccezionali. L'attività di rimorchio, infatti, rimane tale e non si evolve in soccorso se non è presente alcun elemento di pericolo ed il rimorchiatore non fornisce una prestazione eccedente quella ordinaria di rimorchio <sup>(25)</sup>. Viceversa, si

---

<sup>(25)</sup> Sul concetto di eccezionalità della prestazione resa dal rimorchiatore in condizioni di pericolo per la nave assistita si vedano le considerazioni di S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 72, per cui la qualifica di soccorso spetta nell'ipotesi in cui il mezzo rimorchiato si trovi in condizioni di pericolo ed il rimorchiatore abbia reso una prestazione eccedente le caratteristiche di quella di rimorchio. Ci sia consentito inoltre il riferimento a C. SEVERONI, *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico ed interessi privati - Premesse storico - dogmatiche*, Milano, 2005, 132, nonché ad A. ANTONINI, *Salvataggio*

ritiene che l'attività resa nei confronti di un elemento rimorchiato che si trovi in condizioni di pericolo debba essere qualificata come soccorso, mentre nella prestazione di rimorchio l'elemento che configura la fattispecie è lo spostamento dell'elemento rimorchiato mediante applicazione di forza motrice.

Sotto il profilo definitorio, l'art. 17 della Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso, applicabile nel nostro ordinamento quale *lex fori*, dispone che «Nessun pagamento è dovuto ai sensi delle disposizioni della presente Convenzione, a meno che i servizi resi non eccedano ciò che può ragionevolmente essere considerato come la dovuta esecuzione di un contratto concluso prima della sopravvenienza del pericolo». Il riferimento al contratto di rimorchio non è espressamente indicato, come invece nell'art. 106 c. nav. per il quale «Il rimorchiatore che, al fine di assistere o salvare la nave rimorchiata, presta un'opera eccedente quella normale di rimorchio, ha diritto alle indennità ed al compen-

---

*Assistenza, Recupero, e Ritrovamento di relitti, della navigazione*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XIII, 104, ed ad E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio*, cit., 273, 282. Quest'ultimo sottolinea come le parti siano libere di qualificare diversamente il rapporto in presenza del pericolo, ma a tal fine tutti i contraenti devono essere consapevoli delle circostanze in cui le operazioni di soccorso si svolgono. Diversa è l'ipotesi di operazioni di rimorchio di nave in pericolo svolte in assenza di qualsiasi pattuizione contrattuale, nel qual caso le stesse devono essere qualificate come soccorso. Peraltro, la differenza tra l'ipotesi di rimorchio e la fattispecie del soccorso è sempre stata ben netta: a partire dalle pronunce più risalenti nella giurisprudenza statunitense, si è ribadita l'assenza nel primo caso del requisito del pericolo corso dal bene salvato: nel caso *Clifford v. M/V Islander*, 1985, A.M.C.1855, 1860, si sottolinea, allo scopo, che «*Simple towage, as distinct from salvage, is rendered merely to expedite a voyage, or when a vessel is stranded in a harbour, without reference to any circumstances of danger*». Un esempio significativo in cui la giurisprudenza ha riconosciuto gli estremi del pericolo per la nave da soccorrere è dato dal caso di una nave alla deriva, anche se a poca distanza dalla costa, oppure in darsena ma vicina ad un incendio, o ancora in secca su una scogliera, o in mare ma con l'equipaggio colpito da febbre gialla, come indicato nei casi *Faneuil Advisors, Inc., v. O/S Sea Hawk*, (O.N. 559409), etc., in *rem U.S. Court of Appeals*, 29 marzo 1995, 1995 A.M.C. n. 94- 1959, 1, 1504, 1509.

so previsti nell'articolo 491»<sup>(26)</sup>, e ciò consente una lettura estensiva del concetto di «servizi resi», in totale sintonia con la tendenza espansiva propria della convenzione de qua, al fine di ricompredervi anche i servizi di pilotaggio.

La disposizione considera, in particolare, l'ipotesi che il pericolo sopraggiunga a modificare una originaria prestazione di rimorchio, oppure di pilotaggio o di ormeggio, snaturandone la causa originaria in ragione di una «sopravvenienza del pericolo»<sup>(27)</sup>.

Si riconosce infatti che, per quanto non direttamente riferito al pilotaggio, l'art. 106 sia estensibile ad ogni servizio tecnico-nautico, quali il rimorchio ed, appunto, il pilotaggio, oltre all'ormeggio ed al battellaggio, finalizzato a garantire la sicurezza della navigazione<sup>(28)</sup>.

La situazione di pericolo sopraggiunto rimarca dunque, in termini generali, la distinzione tra soccorso, da una parte, ed i contratti di rimorchio ed, in certa misura, di pilotaggio, dall'altra: si tratta di una situazione che implica la probabilità che si produca un determinato evento, che può

---

<sup>(26)</sup> Anche nella Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di assistenza e di salvataggio marittimi, stipulata a Bruxelles il 23 settembre 1910, era espressamente previsto, all'art. 4, un compenso di assistenza e salvataggio ove fossero resi esercizi eccedenti la normale prestazione di rimorchio: «Il rimorchiatore non ha diritto a compenso per l'assistenza o il salvataggio della nave da esso rimorchiata, o del suo carico, se non quando abbia reso servizi eccezionali, che non possano essere considerati come l'adempimento del contratto di rimorchio».

<sup>(27)</sup> In questo senso si è espresso G. DI GIANDOMENICO, *Distinzioni ed interconnessioni fra soccorso e rimorchio nella Convenzione di Londra del 1989*, in *Dir. trasp.* 1996, 963 ss. Per l'Autore, infatti, «questo ampliamento della previsione normativa a tutti i contratti preesistenti è in sintonia con la generale tendenza espansiva della nuova convenzione rispetto alla vecchia: così essa ha operato ampliando i soggetti, l'oggetto del salvataggio, i luoghi geografici e gli ambienti di esso: non poteva non avere la stessa tendenza sul punto, anche perché sull'argomento la dottrina internazionale aveva già operato l'estensione per analogia del rimorchio agli altri contratti. Sì che la norma, che appare innovatrice, sarebbe da ritenere solo consolidatrice di una disciplina virtualmente già operante».

<sup>(28)</sup> G. BERLINGIERI, nota a Cass. 13 marzo 2020, n. 7150, cit., 568.

causare la lesione di un interesse, e dunque un danno <sup>(29)</sup>.

Per quanto più specificamente riguarda l'attività di pilotaggio, occorre, però, dare atto che questa può essere resa

---

<sup>(29)</sup> G. DI GIANDOMENICO, *Distinzioni ed interconnessioni fra soccorso e rimorchio nella Convenzione di Londra del 1989*, cit., 698. Per l'Autore «la situazione di pericolo resta come situazione di probabilità di un evento che lede un interesse supremo (perdita di vite umane) o anche solo economico: perdita totale (pericolo di perdersi) o parziale (pericolo *tout court*) della nave o dei beni». Anche la giurisprudenza più recente insiste sull'elemento distintivo tra le due fattispecie, dato dalla situazione di pericolo: «Ai fini del riconoscimento di un compenso di assistenza in favore del rimorchiatore che presta opera eccedente quella normale di rimorchio non è richiesto il pericolo di perdita o di grave avaria della nave rimorchiata, ma è sufficiente il verificarsi di una situazione di pericolo». Per Trib. Trieste 18 febbraio 2011, in *Dir. mar.* 2011, 4, 1283 «Costituisce opera eccedente quella normale di rimorchio la trazione esercitata dai rimorchiatori a seguito del mancato avviamento del motore della nave nella fase di ormeggio nel corso della quale si è verificata la rottura del cavo di rimorchio e deve quindi essere riconosciuto un compenso in base all'art. 491 c. nav. ove tale attività abbia impedito l'urto della nave contro i parabordi della banchina ed il loro danneggiamento». Per la giurisprudenza italiana più risalente si ha rimorchio e non assistenza se la nave è in grado di galleggiare, cosicché, ai fini del suo spostamento, è sufficiente l'applicazione di una forza esterna che basti a vincere la resistenza del mare: Trib. Messina 21 novembre 1961, in *Dir. mar.* 1962, 376 con nota di C. MEDINA per cui si può parlare di rimorchio solo quando l'elemento rimorchiato è in grado di galleggiare, cosicché basta applicare una forza esterna in grado di trasferire il mezzo nell'ambiente acqueo: «È pertanto da qualificare come prestazione di assistenza e non di rimorchio il disincaglio di una nave operato da rimorchiatori portuali ingaggiati, anteriormente all'incaglio, per un'operazione di rimorchio in porto». Parimenti, per Trib. Venezia 8 marzo 1991, in *Dir. mar.* 1992, 154, si ha rimorchio se il rimorchiatore ha prestato la sua opera dopo aver captato un messaggio via radio di principio di incendio domato dallo stesso equipaggio, in caso di condizioni meteo-marine buone e di pericolo di modesta entità. Per le corti statunitensi (*Bay & Delta Tractor Tug Company, et al. v. The barge Pacific trader*, U.S. DISTRICT COURT, Northern District of California, 16 dicembre 1997, 1998 A.M.C. n. C-95- 0107, 494) si ha un caso di rimorchio nell'ipotesi di spostamento di nave in condizioni meteorologiche avverse, se si rompe il cavo di traino ed è necessario sostituirlo per condurre la nave in un porto sicuro, mentre per i nostri giudici (Corte appello Bari, 27 ottobre 1978, in *Giur. merito* 1979, 305) «L'opera eccedente quella normale di rimorchio», che ai sensi dell'art. 106 c. nav. dà diritto al rimorchiatore alle indennità di assistenza e salvataggio, ben può consistere nell'operazione di ormeggio di una nave, che si trovi in pericolo per essere investita dalle onde nell'avamposto ed avere la rottura di alcuni cavi d'ormeggio».



in circostanze in cui si evidenzi una certa misura di rischio, senza che per tal motivo si trasformi in attività di soccorso; diverso è il caso in cui «il pilota salisse su una nave già in pericolo, perché, non vincolato da un precedente contratto, e pur potendosi trattare di prestazione obbligatoria (cod. nav. art. 92, primo e secondo cpv.) non vi sarebbero sufficienti ragioni per contestargli la qualifica di soccorritore»<sup>(30)</sup>.

*3.1. Qualificazione della attività resa su istanza della capitaneria di porto* – Una ultima considerazione, che emerge anche nella più recente pronuncia di legittimità in materia<sup>(31)</sup>, riguarda la circostanza se possa configurarsi un'attività di soccorso in capo ad un pilota che abbia reso un servizio per l'ordine e la sicurezza del porto, su apposita istanza delle autorità marittime, in relazione a primarie esigenze di sicurezza della navigazione.

Come più volte rimarcato in giurisprudenza e sopra anticipato, «la materia della navigazione in ambito portuale è espressamente devoluta al potere di ordinanza di polizia marittima, ai sensi degli art. 81 c. nav. e 59 reg. nav. mar.»<sup>(32)</sup>. È infatti l'art. 81 c. nav. a dichiarare espressamente che «Il comandante del porto provvede per tutto quanto concerne in generale la sicurezza e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze».

Nella disciplina convenzionale, le operazioni di assistenza svolte sotto il controllo di autorità pubbliche ricadono

---

<sup>(30)</sup> G. BERLINGIERI, *Salvataggio, e assistenza marittima in acque interne ed aerea*, cit., 327.

<sup>(31)</sup> Ci si riferisce a Cass. 13 marzo 2020, n. 7150, cit.

<sup>(32)</sup> Cons. reg. sic. 8 febbraio 2002 n.63, in *Dir. trasp.*, 2003, 276. Per i giudici «È compatibile con il sistema normativo vigente per la sicurezza nell'ambito portuale e con la potestà regolamentare di cui all'art. 102 c.n., un regolamento locale che istituisca, accanto all'ordinario servizio facoltativo di rimorchio a richiesta, anche un permanente servizio di prontezza operativa mediante impiego di rimorchiatore all'uopo adibito ed attrezzato che assicuri, ventiquattro ore su ventiquattro, un immediato intervento di soccorso ad ogni chiamata proveniente dall'Autorità marittima o direttamente dalle navi interessate».

sotto il dettato dell'art. 5 della Convenzione di Londra del 1989 sul salvataggio di navi in pericolo, che non pregiudica le disposizioni del diritto nazionale o di una convenzione internazionale concernenti le operazioni di assistenza effettuate da autorità pubbliche o sotto il loro controllo, e tuttavia, «coloro che prendono parte a operazioni di assistenza, sono legittimati ad avvalersi dei diritti e dei rimedi giuridici previsti dalla presente Convenzione nell'ambito delle operazioni di assistenza».

Il nostro ordinamento considera, inoltre, agli artt. 69 e 70 del c. nav., la potestà ordinatoria dell'autorità marittima, nel caso in cui «abbia notizie di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro». In tali ipotesi deve immediatamente attivarsi provvedendo al soccorso e, «quando non abbia a disposizione né possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire» (art. 69 c. nav.), anche ordinando «che le navi che si trovano nel porto o nelle vicinanze siano messe a loro disposizione con i relativi equipaggi» (art. 70 c. nav.). In tal caso, il compenso è regolato secondo la normativa sul soccorso.

Una ulteriore previsione, l'art. 107 c. nav., norma di chiusura del, titolo III, capo III sul rimorchio, regola l'ipotesi in cui «oltre che nei casi previsti nell'articolo 70, i rimorchiatori devono essere messi a disposizione delle autorità portuali che lo richiedano per qualsiasi servizio necessario all'ordine e alla sicurezza del porto».

Su punto, si registra un precedente giudizio di legittimità<sup>(33)</sup>, in cui l'attività di spegnimento di un incendio di beni sulla banchina da parte di una nave in acque portuali su ordine dell'autorità marittima, era stata configurata come un servizio per l'ordine e la sicurezza del porto *ex art. 107 c. nav.*, piuttosto che un caso di soccorso di navi in pericolo o a naufraghi *ex artt. 69 e 70 c. nav.* La pronuncia era stata resa

---

<sup>(33)</sup> Cass., 28 marzo 2008, n. 8092, in *Dir. trasp.* 2009, 464, con nota di C. SEVERONI, *Soccorso dal mare a beni sulla terra ferma.*

nel regime precedente all'introduzione della Convenzione di Londra 1989 sul soccorso, relativamente ad un caso di attività di spegnimento dell'incendio resa con rimorchiatori non nei confronti di una nave ma di beni sulla terraferma, per i quali era stata rigettata un'applicazione analogica della normativa sul soccorso. Occorre chiarire, però, che nel giudizio di appello relativo alla vicenda che ha, poi, portato al giudizio di Cassazione richiamato, i giudici avevano ritenuto che ad una attività resa dalla società concessionaria dei servizi di rimorchio non fosse applicabile neppure «la concessione in essere tra le parti che affida alla Tripnavi il servizio di rimorchio delle navi ai sensi degli articoli 101 e seguenti c. nav. per la medesima ragione dell'assoluta diversità dell'oggetto dell'obbligazione»<sup>(34)</sup>, con ciò di fatto ritenendo che l'attività di un rimorchiatore volta allo spegnimento di un incendio non potesse essere qualificata come rientrante nell'oggetto della concessione.

La più recente pronuncia di legittimità<sup>(35)</sup>, relativa ad una attività resa da piloti nei confronti di una nave in pericolo, ha inquadrato quest'ultima nella ordinaria attività di pilotaggio, che, secondo il dettato codicistico, è invece resa in virtù di un contratto che vincola il pilota a suggerire la rotta e ad assistere il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla<sup>(36)</sup>, nonostante la circostanza che l'equipaggio avesse abbandonato la nave, e che i piloti avessero di fatto diretto le operazioni dei rimorchiatori fino all'ormeggio in banchina, ed al conseguente spegnimento dell'incendio ancora presente a bordo. Il ra-

---

<sup>(34)</sup> Si veda App. Trieste 24 aprile 2003, in *Dir. trasp.* 2005, 269, 270 con nota di M. CARRETTA. Il giudizio di primo grado è stato pronunciato da Trib. Trieste 17 luglio 2000, in *Dir. mar.* 2001, 1500, con nota di C. SEVERONI, *Considerazioni sul soccorso recato dal mare a beni sulla terra ferma.*

<sup>(35)</sup> Cass. 13 marzo 2020, n. 7150, cit., con nota critica di G. BERLINGIERI, per il quale nell'opera dei piloti sono ravvisabili le caratteristiche dell'attività eccezionale, tesa a produrre il risultato del salvataggio della nave assistita, effettuato tramite rimorchio.

<sup>(36)</sup> L. TULLIO, *Pilotaggio*, in *Enc. dir.*, XXXIII/1983, 860.

gionamento riteniamo che sottintenda la finalità di pubblico interesse della sicurezza della navigazione in prossimità ed all'interno del porto propria dell'attività di pilotaggio, circostanza che gli viene riconosciuta dalla dottrina e che si inquadra nella amministrazione indiretta della navigazione marittima <sup>(37)</sup>. Si è detto però che l'attività di pilotaggio ha un oggetto differente dall'attività di soccorso a nave in pericolo, mentre la prestazione di soccorso è tutta tesa al risultato del salvataggio del mezzo, tanto e vero che la sua assenza non produce un risultato utile e quindi un compenso (art. 12.1 della Convenzione di Londra, per cui solo «*Salvage operations which have had a useful result give right to a reward*»).

Diversa è – riteniamo – l'ipotesi di attività resa nei confronti di una nave in pericolo che anche un pilota può trovarsi a dover fronteggiare: se in condizioni ordinarie il pilota fornisce una consulenza tecnica ed assiste il comandante della nave indicando la rotta e le manovre per effettuarla (art. 92 c. nav.), qui invece si sostituisce all'equipaggio nel portare una nave incapace di manovrare con i suoi mezzi fino ad un porto sicuro. Tanto è vero che, in circostanze ordinarie, il comandante della nave, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni altra circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà (art. 298 c. nav.). Quando la nave si presenti priva di equipaggio e del comandante, ciò significa che quest'ultimo ha dovuto abbandonare la nave in pericolo dopo essersi inutilmente adoperato impiegando i mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla (art. 303 c. nav.).

Se il comandante abbandona la nave, ciò è di per sé rappresentativo di una situazione di pericolo cui lo stesso non

---

<sup>(37)</sup> G. PESCATORE, *La corporazione dei piloti*, 1942, 102 ss.; E. VOLLI, *Pilotaggio (contratto di)*, in *Enc. Giur.*, XXII/1990, 2 e L. TULLIO, *Pilotaggio*, cit., 863.

ha potuto far fronte. Ne deriva che, nel caso di specie, l'autorità marittima ha avuto notizia di un pericolo per la nave da assistere, a tale conclusione convergendo le circostanze della presenza di un incendio a bordo e della contestuale assenza di un equipaggio in grado di domarlo.

Il riferimento alla fattispecie di cui all'art. 107 c. nav. riguarda una norma di chiusura prevista nel capo del codice della navigazione dedicato al rimorchio, ovvero un servizio reso in assenza di pericolo. Occorre però, ulteriormente comprendere se davvero l'art. 107 c. nav. richiamato, omettendo il riferimento all'art. 491 relativo ad un compenso rafforzato per il soccorso, abbia voluto veramente escludere il ricorso a questo articolo o piuttosto non dia conto che i servizi per l'ordine e la sicurezza nel porto possono essere di varie tipologie ed essere resi con differenti modalità, ivi compreso l'ordine di soccorso di una nave in pericolo, con conseguente applicazione della normativa sul compenso di soccorso <sup>(38)</sup>.

La dottrina ha ritenuto, in effetti, non pertinente il riferimento, nella fattispecie, alla obbligatorietà del pilotaggio,

---

<sup>(38)</sup> M. CARRETTA, *Remunerazione di un intervento di soccorso dall'acqua verso la terraferma, anteriormente all'entrata in vigore della Convenzione Salvage 1989*, in *Dir. trasp.* 2005, 276. Ulteriore argomentazione, a sostegno della tesi per la quale la potestà ordinatoria ex art. 107 c. nav. può essere impiegata a tutela dei medesimi interessi rispetto all'ordine impartito ex art. 70 c. nav., si ha a proposito del profilo sanzionatorio per l'inottemperanza agli stessi, che è il medesimo ed è previsto all'art. 1113 c. nav. secondo cui «Chiunque, nelle condizioni previste negli articoli 70, 107, 726, richiesto dall'autorità competente, omette di cooperare con i mezzi dei quali dispone al soccorso di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo ovvero all'estinzione di un incendio, è punito con la reclusione da uno a tre anni». La norma intende le attività oggetto degli ordini sopra riferiti, tutte volte indistintamente al soccorso di una nave, galleggiante o aeromobile o alla estinzione di un incendio. Infine, occorre ribadire che alla pronuncia ripresa dai giudici nell'odierno giudizio non era applicabile la Convenzione *Salvage*, che invece è applicabile al caso di specie come *lex fori*; in particolare, il menzionato art. 5 della stessa non fa venir meno il diritto al compenso in ragione del carattere obbligatorio dell'intervento su ordine della pubblica autorità, ma dispone che «i soccorritori che effettuano tali operazioni di salvataggio sono abilitati ad avvalersi dei diritti e dei mezzi di ricorso previsti dalla presente Convenzione per quanto riguarda le operazioni di salvataggio» (art. 5.2).

poiché anche in questa ipotesi le obbligazioni dei piloti rimangono quelle descritte dall'art. 92 c. nav. <sup>(39)</sup>, limitandosi a suggerire la rotta al comandante della nave che mantiene la direzione della manovra. Ove il pilota si trovi a dirigere la manovra rispetto ad una nave abbandonata dal comandante e dal relativo equipaggio, si può concludere che la sua attività acquisisce i caratteri della eccezionalità e deve essere remunerata con un compenso incrementato in ragione degli sforzi compiuti e del pericolo corso.

4. *Riflessioni conclusive* – La più recente pronuncia del giudice di legittimità sulla qualificazione dell'attività resa da un pilota nei confronti di una nave in pericolo <sup>(40)</sup> pone l'accento sulle perplessità, dimostrate in passato sull'argomento, sia nelle varie pronunce giudiziarie che in dottrina, e ci consente una indicazione conclusiva sulla qualificazione di un servizio reso dai piloti nei confronti di una nave in pericolo, che non è conforme a quello individuato dalla norma codicistica, eppure stenta ad essere riconosciuto come attività di assistenza, retribuita secondo canoni maggiorati.

Quello del pilota rimane un servizio di interesse generale atto a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo: è dunque diretto a fornire la sicurezza della navigazione nelle acque portuali, ed in ciò sta la peculiarità di una prestazione di per sé già comprensiva anche di una certa posizione di rischio.

Le pronunce che non riconoscono gli estremi dell'attività di soccorso nel servizio reso nei riguardi di una nave in pericolo in prossimità dei porti partono dalla considerazione della natura peculiare della prestazione del pilota, chiamato a fornire già in termini ordinari la sicurezza nelle acque portuali. Al riguardo potrebbe persino affiorare il timore che il pilota possa protrarre il pericolo in cui versa il mezzo da assistere al fine di ottenere un compenso maggiorato.

---

<sup>(39)</sup> G. BERLINGIERI, nota a Cass. 13 marzo 2020, n. 7150, *cit.*, 567.

<sup>(40)</sup> Cass. 13 marzo 2020, n. 7150, *cit.*

Il pilota ha, però, la piena conoscenza dei luoghi in cui opera ordinariamente, ed in cui potrebbe essere chiamato ad effettuare un'attività in circostanze di rischiosità maggiore; non si può, dunque, negare che in presenza di un pericolo, ove il pilota renda un servizio eccezionale, gli possa essere riconosciuto un compenso maggiore.

Al riguardo, in una prospettiva de iure condendo, si potrebbe pensare allora di introdurre nel nostro ordinamento una norma simile a quella prevista nell'ordinamento francese, che concede al pilota che abbia prestato soccorso alle navi in pericolo, una remunerazione speciale, anche non strettamente coincidente con quella di soccorso, ma comunque in grado di ricompensare gli sforzi profusi in una situazione di rischio che è certamente maggiore di quella che comunemente può essere presente durante il pilotaggio. Ne deriverebbe una soluzione di maggiore equità, che considererebbe la maggiore esposizione al pericolo anche per il pilota, senza però equipararlo *tout court* alla posizione del soccorritore.

La norma dovrebbe essere conciliata con la presenza nel nostro ordinamento del sopra menzionato art. 17 della Convenzione di Londra, applicabile come *lex fori* sostanziale, relativo a servizi resi in costanza di contratti esistenti, a norma del quale «*no payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose*».

La norma convenzionale richiede che il servizio reso ecceda quanto possa ragionevolmente essere considerato prestazione dovuta in base ad un contratto stipulato prima del verificarsi del pericolo.

Nella fattispecie, il concetto di servizio che eccede la normale esecuzione della prestazione individuata nel contratto stipulato si porrebbe in assoluta sintonia con quello di prestazione eccedente quella dovuta in base ad un contratto di pilotaggio, ove si verificano condizioni di rischiosità maggiori rispetto a quelle normalmente ipotizzabili in un servizio di pilotaggio.

---

In conformità con l'orientamento che ritiene che il pilota sia il soggetto professionalmente più capace, per la particolare conoscenza dell'area di pilotaggio, di prestare assistenza nel caso che si presentino condizioni eccedenti quelle ordinarie, presumibili in base al contratto di pilotaggio e comportanti anche una certa esposizione al rischio, possiamo farne derivare a suo favore, in una prospettiva evolutiva, una remunerazione particolare, incrementata in ragione degli sforzi profusi e del rischio corso, ipotizzabile in ragione di una prestazione eccedente quella dovuta in base alle normali condizioni del servizio.