



MARIA PIERA RIZZO*

SOCCORSO MARITTIMO E SOCCORSO AERONAUTICO**

SOMMARIO: 1. Il sistema multilivello delle fonti applicabili in materia di soccorso. – 2. Ambito di operatività della convenzione di Londra del 1989 sul soccorso e competenza residua del codice della navigazione. – 3. L'esigenza di una chiarificazione del quadro normativo di riferimento.

1. *Il sistema multilivello delle fonti applicabili in materia di soccorso*

L'istituto del soccorso marittimo ed aeronautico mi è certamente familiare in ragione dei miei studi pregressi; ciononostante l'approccio al tema non è stato una sinecura, come pensavo a primo acchito, data la coesistenza di un "intreccio" di disposizioni di origine sia interna che internazionale, e attesa l'esigenza di valutare l'adeguatezza del sistema normativo che ne deriva, e l'eventuale profilarsi di istanze di revisione.

A seguito della entrata in vigore in data 14 luglio 1996, internazionalmente e nei confronti dell'Italia, della convenzione di Londra del 1989 sul soccorso¹, il quadro normativo

* Professore ordinario di Diritto della navigazione, Università degli Studi di Messina.

** Testo riveduto e integrato della relazione al Convegno di Trieste del 16 settembre 2022 su «1942-2022. Gli 80 anni del codice della navigazione: passato, presente e futuro. Terza giornata di studi. Contratti e obbligazioni nell'esercizio della navigazione».

¹ La *International Convention on Salvage* è stata approvata dalla *International Conference on Salvage* in seduta plenaria il 28 aprile 1989 sulla base di un *draft convention* predisposto dal *Legal Committee* dell'IMO (*International Maritime Organization*, già IMCO), che – a sua volta – si è avvalso di un progetto elaborato nel quadro del CMI (*Comité Maritime International*). Per un approccio, di carattere generale, cfr., fra gli altri: E. GOLD, *Marine Salvage: Towards a New Regime*, in *Jour. Mar. Law Comm.*, 20, 1989, p. 487 ss.; C. DOUAY, *Le régime juridique de l'assistance en mer selon la Convention de Londres du 28 avril 1989*, in *Droit mar. fran.*, 1990, p. 211 ss.; D. GAETA, *La Convenzione di Londra 1989 sul soccorso in acqua*, in *Dir. maritt.*, 1991, p. 291 ss.; N. J. J. GASKELL, *The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990*, in *Tul. Mar. L. J.*, 16, 1991, p. 1 ss.; G. DARLING, C. SMITH, *LOF 90 and the New Salvage Convention*, London, 1991; E. VINCENZINI, *La Convenzione internazionale di Londra del 1989 sul salvataggio ed il contratto L.O.F. 1990*, Milano, 1992; M. P. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996; A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XIII, 1996, p. 93 ss.; G. CAMARDA, *Il soccorso in mare. Profili contrattuali ed extracontrattuali*, Milano, 2006. Su problematiche specifiche, vedi: R. CLETON, *The IMO Draft Salvage Convention*, in *Eur. Transp. Law*, 1, 1989, p. 3 ss.; G. BRICE, *The new Salvage Convention: green seas and grey areas*, in *Lloyd's Mar. Comm Law Quart.*, 1990, p. 32 ss.; M. KERR, *The International Convention on Salvage 1989 - How it came to be*, in *Int.*

preesistente costituito, com'è noto, dalla convenzione di Bruxelles del 1910 per l'unificazione di alcune disposizioni in materia di assistenza e salvataggio marittimi², e dalle previsioni del codice della navigazione regolanti l'assistenza e il salvataggio marittimi, vale a dire recati da una nave (artt. 489-500 c. nav.) ed aeronautici, *id est* prestati da un aeromobile (artt. 981 a 992 c. nav.), risulta significativamente mutato.

La convenzione di Londra, infatti, prevale negli Stati parte sulla convenzione di Bruxelles in quanto *ius superveniens*³, e sul codice della navigazione, oltre che a questo titolo, anche ai sensi dell'art. 117, comma primo della Costituzione. Per questa via è stata introdotta nel nostro ordinamento una regolamentazione organica dell'istituto del soccorso, che disciplina in maniera unitaria le operazioni espletate in acqua, prescindendo dal mezzo impiegato e dalla circostanza che la fattispecie presenti connessioni rilevanti con un solo

Comp. Law Quart., 39, 1990, p. 530 ss.; *Salvage The 1989 Convention. Conference Papers 12th february 1990*, organised by Conference Department Lloyd's of London Press Ltd., London, 1990; J. WOODER, *The New Salvage Convention: A Shipowner's Perspective*, in *Jour. Mar. Law Comm.*, 21, 1990, p. 81 ss.; M. ALLEN, *The International Convention on Salvage and LOF 1990*, in *Jour. Mar. Law Comm.*, 22, 1991, p. 119 ss.; G. CAMARDA, *Convenzione «Salvage» 1989 e ambiente marino*, Milano, 1992; D. GAETA, *Appunti di diritto marittimo*, in *Dir. maritt.*, 1992, p. 621 ss.; *The 1st International Salvage, the Marine Environment and Salvage Awards Seminar*, 27-28 June 1994, London, organised by Conference Division Lloyd's of London Press Ltd., London; A. ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, in *Dir. trasp.*, 1997, p. 11 ss.; C. SEVERONI, *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico e interessi privati*, I e II, Milano, 2005; P. CELLE, *Note sull'applicazione della Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso in mare*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale di *Il Diritto marittimo*, I, 2010, p. 328 ss.; M. P. RIZZO, *Poteri ed obblighi degli Stati costieri e operazioni di soccorso in mare in favore di navi a rischio di inquinamento*, in U. LA TORRE, A. M. SIA (a cura di) *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Soveria Mannelli, 2011, p. 195 ss.; C. SEVERONI, *Profili evolutivi del compenso per il soccorso in ambiente acquatico*, *Dir. trasp.*, 2014, p. 807 ss.; M. P. RIZZO, *Soccorso in mare e tutela dell'ambiente*, in *Dir. trasp.*, 2014, 775 ss.; IDEM, *Disciplina del rapporto di soccorso in acqua e tutela dell'ambiente*, in *Scritti in onore di Gaetano Silvestri*, III, Torino, 2016, p. 1977 ss.; P. ZAMPELLA, *Soccorso e clausola SCOPIC: la ripartizione degli oneri assicurativi tra assicuratori corpi e «P&I Clubs»* (nota a Corte di Cassazione, Camera commerciale, 14 giugno 2016, 14, 28966 (Francia)), in *Dir. trasp.*, 2017, p. 584 ss.; M. P. RIZZO, *Presupposto del pericolo e compenso di soccorso* (nota ad App. Genova del 17/12/2018), in *Dir. maritt.*, 2019, p. 808 ss.; IDEM, *Titolarietà e natura dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, p. 345 ss.

² Tale convenzione, firmata a Bruxelles il 23 settembre 1910, ha avuto un notevolissimo seguito. L'Italia ne è parte dal 1913. Per un accurato esame della convenzione e dei suoi effetti sulla armonizzazione delle normative nazionali di Inghilterra, Francia, Germania, Belgio, Olanda si veda la fondamentale opera di I. H. WILDEBOER, *The Brussels Salvage Convention*, Leyden, 1965; sulla convenzione cfr. anche P. MANCA, *Commento alle Convenzioni internazionali marittime*, Milano, 1975, III, p. 173 ss.; per un raffronto tra la disciplina convenzionale e la normativa del nostro codice della navigazione si vedano: R. RUSSO, *Assistenza e salvataggio (dir. nav.)*, in *Enc. dir.*, 1958, III, p. 799 ss.; S. FERRARINI, *Il soccorso in mare (assistenza - salvataggio - ricupero)*, Milano, 1964; G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Nss. DI.*, Torino, 1969, XVI, p. 342 e ss. e partic. pp. 343-357; per un aggiornamento di tale voce cfr. R. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Nov.mo dig. it. (Appendice)*, Torino, 1986, VI, p. 921 ss.; E. VINCENZINI, *Profili internazionali del soccorso in mare*, Milano, 1985, partic. pp. 11-131; ed in versione inglese la stessa opera, *International Regulation of Salvage at Sea*, London, 1987, partic. pp. 3-86; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Assistenza, salvataggio, recupero e ritrovamento di relitti*, in *Enc. giur.*, Roma, 1988, III, p. 11. Per un confronto tra la Convenzione e il diritto francese in materia di soccorso in mare si veda N. REUTER, *La notion d'assistance en mer*, Fontenay-le-Comte, 1975. Sulla convenzione di Bruxelles in rapporto al diritto statunitense si veda A. L. PARKS *The 1910 Brussels Convention, the United States Salvage Act of 1912, and Arbitration of Salvage Cases in the United States*, in *Tul. Law Rev.*, 57, 1983, p. 1457 ss.

³ Vedi, però, l'art. 30 della convenzione di Vienna del 1969 sul diritto dei trattati che, nel regolare l'applicazione di trattati successivi aventi per oggetto la stessa materia, al par. 5 dichiara impregiudicata qualsiasi questione di responsabilità che possa sorgere per uno Stato dalla conclusione o dall'applicazione di un trattato le cui disposizioni siano incompatibili con gli obblighi di cui sia destinatario nei confronti di un altro Stato per effetto di un altro trattato.

ordinamento (dello Stato del foro o di altro Stato) o con più sistemi giuridici di Stato parte o anche di Stati terzi. La convenzione si applica in forza di una propria norma strumentale, l'articolo 2, che condiziona ed impone il funzionamento della disciplina uniforme per le categorie di fatti e di rapporti in essa indicate al(l'unico) presupposto che lo Stato sede del giudizio sia parte alla convenzione⁴.

Data la sua formulazione, l'articolo 2 mette fuori gioco le norme di conflitto del foro e, per quel che riguarda l'ordinamento italiano, ha l'effetto di abrogare tacitamente l'art. 13 delle disposizioni preliminari al codice della navigazione, rubricato «Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero» compiuti in alto mare, nella parte in cui si riferisce alle operazioni di soccorso espletate in acqua, facendo invece salva la sua applicazione al ricupero di relitti e all'assistenza e al salvataggio portato da aeromobile in favore di altro aeromobile e/o di persone a bordo in località desertiche, non contemplati dalla convenzione.

Non sono tuttavia affatto trascurabili i margini di applicazione che la convenzione di Londra lascia alle legislazioni nazionali e, nel nostro caso, al codice della navigazione, del quale abroga alcune disposizioni nei limiti della riscontrata incompatibilità con le previsioni di matrice internazionale⁵, mentre buona parte della disciplina codicistica in materia conserva piena vigenza.

Ciò considerato, il mio breve intervento segue un percorso obbligato: muove da una sintetica ricostruzione del quadro normativo che in atto regola l'istituto del soccorso, ineludibile premessa per una riflessione sulla attuale tenuta delle disposizioni pertinenti del codice della navigazione, al fine di rilevare eventuali criticità che possano rendere necessaria (o anche solo opportuna) una loro revisione.

2. *Ambito di operatività della convenzione di Londra del 1989 sul soccorso e competenza residua del codice della navigazione*

Come già osservato, la convenzione di Londra abbandona la dicotomia assistenza e salvataggio per adottare la locuzione «salvage operation»; per tale si intende «any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever» (art. 1, lett. a). La predetta distinzione, che ha una rilevanza meramente concettuale, essendo marginali i suoi riflessi sul piano della disciplina, viene così meno nel soccorso prestato in acqua, quale che sia il mezzo utilizzato per il salvamento (nave, aeromobile, mezzi non nautici), che ricade nella sfera di applicazione della convenzione, permanendo, invece, in quello portato da un aeromobile in favore di altro aeromobile caduto o atterrato in regioni desertiche e/o delle persone in pericolo a bordo ai sensi degli articoli

⁴ Posto che l'art. 2 della convenzione di Londra è una norma di conflitto unilaterale introversa, che ha la sola funzione di determinare l'ambito di applicazione del diritto del foro, l'autorità giudiziale o arbitrale di Stato parte, adita in forza delle disposizioni sulla competenza giurisdizionale di quest'ultimo (nel nostro sistema, gli articoli 3 e 4 della legge 218 del 1995, l'art. 14 delle disposizioni preliminari al codice della navigazione, il regolamento (UE) 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale), è tenuta ad applicare la convenzione alle categorie di fatti e di rapporti che rientrano nella sua sfera di operatività. Cfr., al riguardo, M. P. RIZZO, *La nuova convenzione internazionale del soccorso in acqua*, cit., p. 43 ss.

⁵ Sull'abrogazione tacita per incompatibilità vedi, per tutti, R. GUASTINI, *Teoria e dogmatica delle fonti*, Milano, 1998, 190 ss.

981 ss. del c. nav. Al riguardo, ci sembra di poter ritenere, accedendo ad una interpretazione estensiva, che il termine desertico possa essere inteso nel senso ampio di località impervia.

Dalla definizione di *salvage operation* si evince che la convenzione non ricomprende nel suo ambito di operatività il recupero di relitti, applicandosi a navi che nel momento in cui il salvataggio interviene versano in una condizione di pericolo attuale, nonché ad ogni altro bene che si trovi in pericolo in acqua, purché non sia riconnesso in modo permanente e intenzionale alla terraferma⁶. Non rileva il tipo di acque in cui l'operazione viene effettuata, potendosi trattare sia di acque marittime, che di acque interne (porti, baie, ma anche fiumi, laghi, canali e persino stagni), navigabili e non.

Anche la convenzione di Londra mantiene fermo il principio del *no cure no pay*, accolto sia dalla convenzione di Bruxelles che, sia pure con qualche temperamento, dalla normativa codicistica⁷, alla cui stregua il soccorritore, in assenza di risultato utile, non ha diritto ad alcun compenso, ma essendo stata adottata al fine di incentivare la prestazione di soccorso in favore di navi a rischio di inquinamento, annovera tra i molteplici criteri, di cui tener conto per la determinazione della remunerazione ordinaria, l'abilità e gli sforzi dei soccorritori per prevenire o limitare i danni all'ambiente (art. 13, par. 1 lett. b).

Ma la novità di maggior rilievo che la convenzione introduce è data dalla previsione del diritto ad un'indennità speciale in capo al soccorritore che abbia prestato la sua opera in favore di navi che di per sé o per il carico trasportato minaccino di provocare danni all'ambiente (art. 14), a condizione che non abbia potuto ottenere una remunerazione ordinaria di importo perlomeno equivalente. Risultano così abrogati per incompatibilità gli articoli 491 e 492 del codice della navigazione disciplinanti, rispettivamente, l'indennità e il compenso per assistenza e salvataggio di nave o di aeromobile e di cose in pericolo in mare o acque interne.

La convenzione, va chiarito, non costituisce una normativa di applicazione necessaria né è altrimenti inderogabile, ma presenta carattere dispositivo, essendo tesa a legittimare l'esercizio dell'autonomia privata ai fini della regolamentazione del contratto di soccorso, per quanto la sua cedevolezza non si traduce nel diritto di escluderne in toto l'applicazione, bensì in quello meno penetrante di derogare alle sue disposizioni o di modificarne gli effetti, negli (invero pochi) limiti fissati dalla convenzione medesima. Ai sensi dell'art. 6.3 assume carattere cogente la statuizione che contempla speciali cause di annullamento e modifica del contratto (art. 7) nonché l'obbligo di prevenire o limitare i danni all'ambiente posto in essere dall'art. 8, par. 1, lett. b) e dall'art. 8, par. 2, lett. b), rispettivamente a carico del soccorritore e delle parti soccorse, formulato a tutela di un interesse spiccatamente collettivo, che trascende gli interessi delle parti private alle quali pure la sua realizzazione è affidata.

Entro tali limiti, gli stipulanti possono apportare deroghe al dettato convenzionale attraverso il *dépeçage* volontario, vale a dire la designazione di una o più leggi applicabili a parti determinate del rapporto contrattuale ai sensi dell'art. 3, par. 1, del regolamento (CE) 593/2008, ove applicabile, oppure esercitare l'autonomia privata attraverso la sottoscrizione di un LOF (*Lloyd's of Standard Form of Salvage Agreement*)⁸ o altro documento simile o la

⁶ Come pure al nolo a rischio per l'armatore.

⁷ Ai sensi degli artt. 491 e 492 c. nav., sia pure entro i limiti del valore dei beni assistiti o salvati, il soccorritore ha comunque diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate. Analogamente dispongono gli artt. 983 e 984 c. nav.

⁸ L'ultima edizione è quella del LOF 2020, approvata e pubblicata dal Consiglio dei Lloyd's. Vedi in <https://www.lloyds.com/resources-and-services/lloyds-agency/salvage-arbitration-branch/lloyds-open-form-lof>. Giova rilevare che il LOF 2020 richiama le previsioni della Convenzione internazionale di Londra del 1989 sul

conclusione di un contratto *ad hoc*.

Quanto alla competenza residua del codice della navigazione, limitandoci alle disposizioni più rilevanti, va detto che alcune sue previsioni (gli articoli 489 e 490, recanti obblighi di assistenza e salvataggio) permangono in vigore in quanto attuative di doveri che la convenzione stessa impone agli Stati parte. È questo il caso dell'articolo 10 della convenzione, alla cui stregua il comandante della nave è tenuto, purché possa farlo senza grave rischio per la nave e le persone a bordo, a prestare soccorso ad ogni persona in pericolo di perdersi in mare⁹, e che fa carico agli Stati parte dell'adozione di provvedimenti idonei a far osservare l'obbligo predetto. *A fortiori* sono fatti salvi, in quanto non incisi dalla disciplina uniforme, gli articoli 981 e 982 c. nav. che pongono analoghi obblighi in capo ai comandanti di aeromobili nelle situazioni dagli stessi previste.

Altrove, la convenzione, pur non mancando di disciplinare determinate fattispecie, consente che le stesse siano regolate alla stregua dei sistemi giuridici nazionali. Va considerato, in primo luogo, il disposto dell'articolo 16.1, che esclude sia dovuto alcun compenso nel caso di salvataggio di vite umane da parte delle persone salvate, ma fa salve le disposizioni nazionali che dispongano diversamente (nella sostanza, più favorevoli al soccorritore). Giova al riguardo osservare che in forza del par. 2 dell'art. 16¹⁰, continuano a trovare applicazione gli articoli 493¹¹ e 985¹² del codice della navigazione, come modificati a seguito della riforma della parte aeronautica del codice.

soccorso, come incorporata nel diritto inglese, ai sensi e per gli effetti di cui alla clausola D.

⁹ Il codice della navigazione pone in capo al comandante della nave (art. 490 ult. comma) e dell'aeromobile (art. 982 ult. comma) l'obbligo di tentare il salvataggio di persone in pericolo di perdersi non solo in mare, ma anche in acque interne; e, va ben al di là della normativa della convenzione laddove estende l'obbligo di assistenza o salvataggio anche in favore di navi o aeromobili nel caso che a bordo siano in pericolo persone (artt. 489-490 e 981-982), e nell'ipotesi di urto fra navi (art. 485 c.n.), fra aeromobili in volo o fra questi e navi in movimento (art. 485, applicabile per effetto di richiamo ex art. 966 c.n.) a favore di ciascuno dei mezzi entrati in collisione indipendentemente dal fatto che siano in pericolo di perdersi o che a bordo ci siano persone in pericolo, sanzionando penalmente l'omissione di assistenza a navi, aeromobili o persone in pericolo (art. 1158 cod. nav.). Rispetto al dettato, scarno, della convenzione, che si limita ad escludere la sussistenza dell'obbligo di prestare soccorso nell'ipotesi che possa arrecare grave pericolo alla nave e alle persone a bordo, il codice della navigazione, oltre a prevedere anch'esso identica esimente, condiziona l'obbligo alla possibilità tecnica di ottenere un utile risultato e all'ignoranza che altri stia già prestando assistenza in condizioni uguali o più favorevoli (artt. 489, comma 2 e 981, comma 2, cod. nav.). Sul punto vedi E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio*, Milano, 1957, p. 42 ss.

¹⁰ La norma prevede che il soccorritore di vite umane, il quale ha partecipato ai servizi resi in occasione del sinistro che ha dato luogo ad un'operazione di soccorso, ha diritto ad una parte equa del compenso dovuto a chi ha assicurato la salvezza della nave o di altri beni o per aver prevenuto o limitato i danni all'ambiente.

¹¹ La norma così dispone: «Il salvataggio di persone che abbia conseguito un risultato utile dà diritto a un compenso quando l'ammontare relativo è coperto da assicurazione ovvero quando è stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi o aeromobili o cose. Il compenso è dovuto nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o, rispettivamente, nei limiti di una parte equitativamente stabilita del compenso relativo alle altre operazioni. Il compenso è determinato in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonché del pericolo in cui versavano le persone salvate».

¹² La norma così statuisce: «L'assistenza e il salvataggio di persone danno diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate dall'aeromobile soccorritore, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione. Negli stessi casi, ovvero altrimenti quando siano stati effettuati in occasione di operazioni di assistenza a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, l'assistenza e il salvataggio di persone, i quali abbiano conseguito un risultato utile, danno inoltre diritto a un compenso, rispettivamente nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese, e nei limiti di una parte equitativamente stabilita del compenso relativo alle altre operazioni. Il compenso è determinato in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonché del pericolo in cui versavano le persone assistite o salvate».

A sua volta, l'articolo 13.2 della convenzione statuisce che ciascuno degli interessati alla nave e agli altri beni salvati sia tenuto al pagamento di una parte della remunerazione di soccorso proporzionale ai valori rispettivi salvati, senza alcun vincolo di solidarietà, ma fa salve le legislazioni nazionali che prevedono che la corresponsione dell'intero debba essere effettuata da una sola parte, che potrà agire in regresso nei confronti delle altre. Benché non sia del tutto pacifico in dottrina, ci sembra che l'articolo 497 c. nav. vada interpretato nel senso che l'obbligo di corrispondere la remunerazione gravi *pro quota* su tutti gli interessati alla spedizione¹³, sicché sotto questo profilo non si rilevano differenze apprezzabili fra la regolamentazione uniforme e il nostro diritto interno. Ma, quale che sia l'interpretazione accolta, la norma in questione è fatta comunque salva dalla disciplina uniforme. Per la regolamentazione di talune fattispecie, inoltre, la Convenzione rinvia ai sistemi giuridici interni attraverso un vero e proprio richiamo di diritto internazionale privato che, se operato nei confronti del nostro ordinamento, rende applicabili alcune previsioni del codice della navigazione. È il caso dell'articolo 15.2 che ai fini della ripartizione del compenso di soccorso fra gli aventi diritto afferma la competenza della legge dello Stato di cui la nave soccorritrice batte bandiera, e, quindi, ove si tratti di nave italiana, per effetto del predetto richiamo troverà applicazione l'articolo 496 c. nav., e, per analogia, se il soccorso è prestato da un aeromobile italiano, dovrebbe ritenersi applicabile l'art. 988 c. nav.; mentre in relazione ad operazioni condotte senza mezzi nautici il rinvio è alla legge regolatrice del contratto concluso fra il soccorritore e i suoi preposti¹⁴.

Da ultimo si rileva che gli articoli da 981 a 992, nella misura in cui disciplinano ipotesi di soccorso prestato da aeromobili ad altri aeromobili caduti o atterrati in regioni desertiche e/o a persone che vi si trovino in pericolo, mantengono comunque il loro pieno vigore, dal momento che, come già rilevato, l'ambito di applicazione della convenzione sotto il profilo spaziale è esclusivamente limitato ad operazioni condotte in favore di beni che si trovano in acqua.

3. *L'esigenza di una chiarificazione del quadro normativo di riferimento*

Dalle considerazioni che precedono si evince che, a seguito della entrata in vigore della convenzione di Londra, il quadro normativo di riferimento risulta molto articolato, continuando a trovare applicazione, accanto alla disciplina uniforme sul soccorso, parte rilevante delle disposizioni del codice della navigazione in materia di assistenza e salvataggio marittimi ed aeronautici. Le norme codicistiche interessate dall'effetto abrogativo operato dalla convenzione non sono state individuate dal legislatore, e quindi siamo di fronte ad un'abrogazione tacita per incompatibilità, in ordine alla quale l'interprete gioca un ruolo fondamentale, dovendo verificare la perdurante vigenza di ogni singola norma a fronte di previsioni convenzionali che dispongano in modo, totalmente o parzialmente, diverso.

Nondimeno non ci sembra che si appalesino criticità non risolvibili sul piano

(¹³) Sulla complessa problematica, vedi M. P. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, cit., p. 124 ss. e *infra* nel testo.

¹⁴ Altro richiamo internazionalprivatistico è contenuto nell'articolo 24 della Convenzione che, in materia di diritto del soccorritore agli interessi, afferma la competenza della *lex fori* nonché nell'articolo 5.3 che rende applicabile la legge dello Stato in cui la pubblica autorità, tenuta ad eseguire il soccorso, ha sede al fine di stabilire la misura in cui la stessa possa avvalersi dei diritti e dei ricorsi previsti dalla convenzione.

ermeneutico, tali da rendere necessaria ed urgente una revisione della disciplina codicistica in materia, per quanto non si può sottacere che ove ciò dovesse avvenire, preferibilmente nel quadro di un intervento riformatore del legislatore che investa il codice della navigazione nella sua interezza o, perlomeno, la sua parte prima, l'istituto se ne gioverebbe in termini di chiarezza del dettato normativo e di certezza della sua applicazione.

In considerazione di ciò, ponendosi in un'ottica propositiva, si segnala *in primis* l'opportunità che nel titolo quarto, libro terzo, parte prima del codice della navigazione venga inserita una disposizione recante il rinvio alle norme internazionali in materia di soccorso in acqua in vigore nella Repubblica. Ma c'è da chiedersi al riguardo se si debba trattare di un rinvio "narrativo"¹⁵ o di un rinvio recettizio "in ogni caso"?¹⁶ *Prima facie* sembrerebbe che sia adeguato un richiamo del primo tipo, che non produce autonomi effetti giuridici, ma la cui funzione è quella di fornire «un riferimento utile, volto a facilitare presso gli operatori giuridici l'individuazione delle norme... da applicare al caso concreto»¹⁷, atteso che comunque il rinvio formale alla disciplina di diritto uniforme contenuta nella convenzione di Londra è stato operato attraverso l'ordine di esecuzione di cui all'art. 2 della legge 12 aprile 1995 n. 129. Se così fosse, il rinvio in questione avrebbe, quindi, carattere meramente informativo per l'interprete, recando un contributo di chiarezza, con l'evidenziare la vigenza nel nostro ordinamento, con il rango di normativa interposta *ex* articolo 117 della Costituzione, della disciplina uniforme in questione, talora misconosciuta persino dalla stessa giurisprudenza.

La previsione di un rinvio "in ogni caso", che secondo la prevalente dottrina ha l'effetto di ampliare la sfera di operatività delle convenzioni richiamate oltre i limiti originari¹⁸, sembrerebbe a primo acchito di dubbia utilità nell'ipotesi in questione perché, nel ratificare la convenzione di Londra, l'Italia non si è avvalsa della facoltà di apporre riserve, e quindi di

¹⁵ In argomento vedi D. AMOROSO, *I rinvii al diritto comunitario ed internazionale nelle recenti codificazioni di settore*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 4, 2008, p. 1029, p. 1032 ss.; da ultimo A. DI BLASE, *Sull'interpretazione delle convenzioni e delle norme dell'Unione europea in materia di diritto internazionale privato*, *ibidem*, 1, 2020, p. 5, p. 12 nota 18.

¹⁶ In tema vedi M. BENEDETTELLI, *La legge 31 marzo, n. 218. Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato. Commentario*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 1996, sub art. 57, p. 1360 ss.; N. BOSCHIERO, *Obbligazioni contrattuali (diritto internazionale privato)*, in *Enc. dir., aggiorn. IV*, Milano, 2000, p. 801, p. 840 ss.; F. POCAR, *Convenzioni internazionali*, in *Dizionario del diritto privato*, promossi da Natalino Irti, *Diritto internazionale privato*, a cura di Roberto Baratta, Milano, 2010, p. 70, p. 74 s.

¹⁷ Corte cost., 31 dicembre 1986 n. 304, rinvenibile in www.cortecostituzionale.it.

¹⁸ La dottrina si è interrogata al riguardo soprattutto in vista, e a seguito, della emanazione della legge 218/1995 (recante la riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato), che questa formulazione utilizza in ben quattro norme (artt. 42, 45, ora completamente riscritto, 57 e 59). Secondo l'orientamento prevalente il rinvio "in ogni caso" ad una convenzione avrebbe l'effetto di estenderne l'ambito di operatività *ratione personarum*, ove la disciplina uniforme non sia applicabile *erga omnes iure proprio*, e *ratione materiae* nell'ipotesi inversa. La questione fu ampiamente dibattuta durante i lavori del Convegno di Studi organizzato dall'Università di Reggio Calabria, svoltosi a Crotona-Isola di Capo Rizzuto in data 30-31 maggio 1996 (cfr. F. SALERNO (a cura di), *Convenzioni internazionali e legge di riforma del diritto internazionale privato*, Padova, 1997, ove, per la tesi che afferma l'efficacia estensiva dell'inciso "in ogni caso", vedi in particolare A. GIARDINA, *Il rinvio alle convenzioni di diritto internazionale privato e processuale*, p. 3, 11 ss.; ne dissente P. PICONE, *Le convenzioni internazionali nella legge italiana di riforma del diritto internazionale privato*, *ivi*, p. 377, 395 ss.; e già IDEM, *La teoria generale del diritto internazionale privato nella legge italiana di riforma della materia*, in *La riforma del diritto internazionale privato italiano*, Convegno SIDI Roma, 11-12 aprile 1996, Napoli, 1997, p. 41, 93 ss., ove l'Autore nega il valore "precoattivo" del rinvio "in ogni caso", riconoscendogli un effetto sostanzialmente "narrativo" e/o "informativo". Sul tema vedi pure R. BARATTA, *La Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. Un. Eur.*, 1997, p. 633 ss. e gli Autori *ivi* citati nelle note 54 e 55; D. AMOROSO, *I rinvii al diritto comunitario ed internazionale*, *cit.*, p. 1034 ss. e gli Autori *ivi* citati in nota 21.

escludere dall'ambito di applicazione di quest'ultima le fattispecie contigue indicate nell'articolo 30 (quale l'operazione di soccorso espletata in acque interne senza mezzi nautici o sempre in tali acque tra navi addette alla navigazione interna, o quando tutte le parti interessate abbiano la nazionalità dello Stato del foro); quindi un rinvio di tal fatta sembrerebbe privo di efficacia, non implicando l'estensione della disciplina uniforme anche alle fattispecie, strettamente (se non esclusivamente) connesse con l'ordinamento italiano, previste dalla norma in questione¹⁹, alle quali, invece, la convenzione già si applica *proprio vigore*. Né tantomeno l'utilizzo della formula in ogni caso consentirebbe di ricondurre nel quadro del dettato convenzionale anche il soccorso recato in ambienti non acquei, a ciò ostando la *ratio* della disciplina uniforme calibrata sulle peculiarità del soccorso portato in acqua, specie in favore di navi a rischio di inquinamento e dovendo in linea di principio le convenzioni «considerarsi oggetto di recezione in conformità con gli effetti che già dispiegano nell'ordinamento interno»²⁰.

Tuttavia la soluzione del rinvio “in ogni caso”, che adempie anche alla funzione informativa propria del rinvio narrativo, sarebbe pur sempre preferibile ove si reputasse la locuzione in esame idonea a superare il disposto dell'articolo 2 della convenzione, consentendone l'applicazione anche qualora lo Stato sede del procedimento giudiziale o arbitrale non sia parte alla convenzione, ma le norme di conflitto del foro richiamino come *lex causae* la legge italiana che detta convenzione incorpora o la legge italiana sia stata scelta dagli stipulanti come *lex contractus*. Per questa via verrebbe perseguito in più ampia misura il fine della uniformità delle soluzioni normative che la convenzione, per sua natura, mira a realizzare.

Correlativamente all'inserimento nella disciplina codicistica della previsione del rinvio alla convenzione di Londra, di cui si è or ora detto, si dovrebbe operare una ridefinizione della rubrica del titolo quarto, libro terzo, parte prima del codice della navigazione, che potrebbe recare la dicitura “Soccorso prestato in acqua”, data la sfera spaziale di operatività del dettato convenzionale oggetto di richiamo.

Ancora, sempre per esigenze di chiarezza, si evidenzia l'utilità di provvedere ad un'abrogazione espressa delle norme del tutto incompatibili con la convenzione (ad es. gli artt. 491 e 492 c. nav.) e alla riformulazione di quelle che lo sono solo parzialmente, depurandole delle previsioni caducate per effetto della entrata in vigore della disciplina uniforme. In tale contesto andrebbe valutata la perdurante utilità del mantenimento della dicotomia assistenza e salvataggio nelle norme codicistiche tuttora vigenti, che rileva essenzialmente ai fini della determinazione dei presupposti e dell'oggetto (le persone o anche il mezzo) dell'intervento salvifico obbligatorio; ciò a fronte dell'accoglimento nella normativa convenzionale della univoca espressione “soccorso”, che fa venir meno l'esigenza di un tale distinguo, affatto agevole, nella concitazione delle operazioni di salvamento.

¹⁹ Giova osservare, al riguardo, che la dottrina è divisa in ordine alla possibilità che il rinvio in ogni caso ad una convenzione internazionale produca (o meno) l'effetto di caducare le riserve apposte dallo Stato italiano in sede di ratifica della convenzione richiamata (nel primo senso, in determinati casi, A. DAVI, *Le questioni generali del diritto internazionale privato nel progetto di riforma*, in G. GAJA (a cura di), *La riforma del diritto internazionale privato e processuale. Raccolta in ricordo di E. Vitta*, Milano, 1994, p. 45 ss., 72, nota 44; C. HONORATI, *Articolo 45*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1995, p. 1129 ss. Escludono questa possibilità M. BENEDETTELLI, *La legge 31 marzo 1995, n. 218. Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato, sub art. 57*, cit., p. 1383; N. BOSCHIERO, *Obbligazioni contrattuali (diritto internazionale privato)*, cit., p. 849 s. Altri la limita al caso che dalla formulazione della norma si evinca una volontà politica diversa da quella a fondamento della riserva (in tal senso F. SEATZU, *Obbligazioni alimentari*, in *Dizionario del diritto privato* promossi da Natalino Irti, *Diritto internazionale privato*, cit., p. 253, p. 255).

²⁰ F. SEATZU, *Obbligazioni alimentari*, cit., 255.

Ove si addivenga ad una revisione del c. nav., particolare attenzione dovrebbe essere prestata all'art. 497 c. nav. che disciplina l'incidenza della spesa per le indennità e per il compenso di soccorso, il quale è fatto salvo dall'art. 13, par. 2, della convenzione di Londra. La norma, infatti, non è interpretata univocamente in dottrina e giurisprudenza²¹. Emblematica di questa difformità di vedute è la recente sentenza della Suprema Corte n. 7149 del 2020²², alla quale in altra sede ho mosso alcuni rilievi²³. La Cassazione nega la natura parziaria²⁴ della obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso, assumendo che è l'armatore della nave in qualità di debitore principale²⁵ l'unico soggetto legittimato passivo al pagamento degli oneri di soccorso, fatti salvi i diritti di regresso. Sussisterebbe un vincolo di solidarietà passiva fra l'armatore e ciascuno degli interessati al carico limitatamente alla quota di compenso di rispettiva pertinenza. Tale assunto non ci sembra condivisibile; infatti, perché un'obbligazione possa considerarsi solidale, deve dar luogo ad un *idem debitum*, dovendo tutti

²¹ Dà ampiamente conto del dibattito dottrinale e giurisprudenziale, M. P. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua*, cit., p. 118 ss.

²² Per il testo vedi in *Riv. dir. nav.*, 2021, p. 323 ss. Sulla stessa linea già Cass., sez. I, 9 settembre 1996 n. 8167, con nota critica di F. D'ORSI, *In tema di modalità di attuazione del debito di salvataggio: la solidarietà a metà*, in *Dir. trasp.*, 1997, p. 843, p. 848 ss.

²³ M. P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso*, cit., p. 345 ss.

²⁴ Sostenuta in dottrina da M. P. RIZZO, *La Convenzione internazionale di Londra sul soccorso*, Messina, 1990 (ediz. provv.), p. 127 s.; IDEM, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua*, cit., p. 124 ss.; A. ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, cit., p. 43; M. P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso*, cit., p. 345 ss. In generale, sulle obbligazioni soggettivamente complesse cfr., da ultimo, A. D'ADDA, *Le obbligazioni plurisoggettive*, *Trattato di diritto civile e commerciale Cicu-Messineo*, Milano, 2019. Vedi pure V. M. GIORGIANNI, *Obbligazione solidale e parziaria*, in *Nov.mo dig. it.*, XI, 1965, p. 674 ss.; F. D. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa. Profili sistematici*, Milano, 1974; A. DI MAJO, *Obbligazioni solidali (indivisibili)* in *Enc. dir.*, Milano, vol. XIX, 1979, p. 298 ss.; F. D. BUSNELLI, *Obbligazioni soggettivamente complesse*, *ivi*, p. 329 ss. Per la tesi che quella delle obbligazioni parziarie sia una «pseudo-problematica», trattandosi in realtà di tante obbligazioni, «tra loro autonome se anche connesse» quanti i soggetti coinvolti, cfr. A. DI MAJO, *Obbligazioni solidali (indivisibili)*, cit., p. 300 ss. Sulle obbligazioni connesse, e per i connotati differenziali rispetto alle obbligazioni soggettivamente complesse, cfr. F. D. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa*, cit., p. 12 ss.

²⁵ In dottrina e giurisprudenza, mentre è pacifica l'identità degli interessati alla spedizione, che sono generalmente individuati nell'armatore (o dell' esercente) e nel proprietario della nave (o dell'aeromobile) e negli aventi diritto sulle merci caricate, è invece controversa la valutazione della rilevanza economica dell'interesse esposto al rischio nei suoi riflessi sulla legittimazione passiva. Secondo un primo orientamento, pur con differenze di posizione significative, il titolare dell'interesse principale è l'armatore, perciò chiamato a sopportare l'onere del pagamento dell'intera remunerazione, salvo rivalsa nei confronti degli altri partecipi alla spedizione: vedi G. PESCATORE, *Requisizione di nave e compenso di assistenza o salvataggio* (nota adesiva ad App. Roma 31 marzo 1951), in *Foro it.*, 1951, I, p. 1084 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, 2, Milano, 1987, p. 1496 ss. e p. 1742, nonché in *Trattato di diritto marittimo*, III, Milano, 1994, p. 752. In giurisprudenza, cfr. Cass. 20 ottobre 1953 n. 3458, in *Dir. mar.*, 1954, p. 425, p. 428 ss. (con nota contraria di F. BERLINGIERI, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, *ivi*, p. 426 ss.); Cass. 5 agosto 1987, n. 6715, in *Dir. maritt.*, 1988, p. 1120, p. 1127, con nota sul punto adesiva di E. VINCENZINI, *Soccorso per ordine della autorità pubblica e debitore del compenso*, *ivi*, p. 1124; nello stesso senso, tra le corti di merito, Trib. Siracusa 14 settembre 1990, in *Dir. trasp.* II/1991, p. 325, con nota contraria di F. TROTTA, *Osservazioni in tema di legittimazione passiva al pagamento delle indennità e del compenso di soccorso*, *ivi*, p. 325 ss. Per altro orientamento dottrinale, invece, l'interesse primario fa normalmente capo al proprietario della nave, ma non se ne trae la conclusione che questi sia tenuto per l'intero, salvo regresso (vedi però in questo senso Trib. Bari 9 marzo 1988, in *Dir. maritt.*, 1989, 265 s.), ritenendosi al contrario che il debito per la remunerazione nasca già ripartito *pro quota* fra tutti gli interessati alla spedizione: così S. FERRARINI, *Sull'incidenza del compenso di assistenza prestata a nave requisita in uso* (nota contraria a App. Roma 31 marzo 1951), in *Giur. it.*, I, 2, 1952, p. 29 ss.; IDEM, *Profilo dell'assistenza e del salvataggio nel codice della navigazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1952, p. 659, p. 671; IDEM, *Il soccorso*, cit., p. 83 e p. 87 ss.; nonché F. BERLINGIERI, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, cit., p. 432 s.

i consorti essere obbligati per la medesima prestazione (art. 1292 c. civ.).

Benché l'obbligazione origini dal medesimo titolo, a seguito del completarsi della (unitaria) fattispecie complessa a formazione successiva di cui all'art. 12 della convenzione di Londra, secondo la Corte il vincolo solidale astringe l'armatore e ciascuno dei consorti, limitatamente alla porzione di debito a quest'ultimo ascrivibile (ex art. 13, § 2 della convenzione), gravando l'importo relativo alla nave esclusivamente sull'armatore e restando preclusa la solidarietà fra i diversi interessati al carico, «attesa l'indipendenza e la non comunicabilità delle loro rispettive posizioni» (§ 5.9); assunto, questo, che stentiamo a condividere in quanto la fonte del vincolo debitorio è comunque la stessa. Non si tratta, nella vicenda che ci occupa, della previsione di modalità differenti per i singoli debitori, che non escludono in linea di principio la solidarietà (art. 1293 c. c.), ma di diverso *debitum*. E seppure qualche studioso²⁶ non ha mancato di sostenere che «non si possa dubitare della solidarietà nel caso in cui la non corrispondenza tra i diversi vincoli sia di tipo quantitativo», è fatto specifico riferimento alla fattispecie della fideiussione parziale, con riguardo alla quale dottrina e giurisprudenza appaiono, invece, generalmente piuttosto prudenti nel ritenere operante la logica della solidarietà²⁷.

Invero l'art. 497 c. nav non consente, anzi esclude – ci sembra – l'interpretazione avanzata dalla Suprema Corte. La norma pone a carico di *tutti* gli interessati alla spedizione gli oneri di soccorso *dovuti* (e quindi non ancora pagati) alla nave soccorritrice, che vengono (solo) ripartiti a norma delle disposizioni sulle avarie comuni, non richiedendosi quindi che la spesa per indennità e compensi sia stata affrontata per essere poi redistribuita. Dal tenore dell'art. 497 c. nav. e dalla stessa Relazione al codice della navigazione (n. 309) risulta escluso che i partecipi alla spedizione siano astretti da un vincolo di solidarietà, e neppure può desumersi di contro che il debito insorga già diviso pro quota; invero la norma fa riferimento ad un'unica spesa per le indennità e compensi e quindi ad un debito che nasce unitario, generato dalla medesima fattispecie, ma che deve essere suddiviso fra i diversi interessati ai beni che hanno tratto beneficio dal soccorso prestato alla spedizione, configurandosi un'esecuzione *pro parte ex art.* 1314 c.c. Si tratterebbe quindi, a mio avviso, di un'obbligazione soggettivamente complessa ad attuazione parziaria²⁸, al pari del debito per la remunerazione ordinaria come disciplinato dall'art. 13 della convenzione di Londra. Del resto, quando in passato si è sostenuta²⁹ l'esclusiva legittimazione passiva dell'armatore si è fatto leva non sull'art. 497, bensì sulla nozione di esercizio, al quale si riconduceva l'opera di soccorso sia sotto il profilo attivo che sotto quello passivo.

Atteso che la questione è comunque controversa e la sua soluzione è di indubbio rilievo anche per i notevoli riflessi di carattere economico che presenta, per ragioni di chiarezza, in sede di revisione del c. nav. sarebbe opportuno fare una scelta netta tra le diverse (e in questa sede vi è stato fatto solo un cenno) interpretazioni avanzate in dottrina e giurisprudenza, riformulando la norma di conseguenza affinché possa avere una applicazione certa e

²⁶ A. D'ADDA, *Le obbligazioni plurisoggettive*, cit., p. 102.

²⁷ Cfr. Cass. 28 novembre 2003, 18234, rinvenibile in *DeJure*. In dottrina, U. LA PORTA, *Delle obbligazioni in solido, Artt. 1292-1313*, in *Il codice civile. Commentario* fondato da Schlesinger e diretto da Busnelli, Milano, 2014, p. 49 s. In generale, è dell'avviso che ogni variazione che incida sulla consistenza della prestazione e sulle caratteristiche che ne identificano la natura, quali quantità, qualità, oggetto ecc., spezzi il vincolo di solidarietà, A. M. BENEDETTI, *Commento sub art. 1293*, in *Commentario del codice civile* diretto da Gabrielli, *Delle obbligazioni*, a cura di Cuffaro, Torino, 2013, p. 266, p. 268 s.

²⁸ Vedi gli Autori indicati in nota 24, cui *adde* F. TROTTA, *Osservazioni in tema di legittimazione passiva al pagamento delle indennità e del compenso di soccorso* (nota a Trib. Siracusa 14 settembre 1990), cit., II/1991, 325 ss., 338.

²⁹ G. PESCATORE, *Requisizione*, cit., p. 1085; G. RIGHETTI, *Trattato*, III, cit., p. 775.

uniforme.

Da ultimo, si rileva l'opportunità di introdurre nel tessuto normativo del codice della navigazione una previsione che sancisca il diritto ad emolumenti, ovviamente nei limiti del valore dei beni salvati, in favore del comandante di aeromobile in navigazione che presti assistenza intellettuale ad altro aeromobile in volo, laddove, come è avvenuto nel "caso Porchetto"³⁰ a tutti noto, il comandante sia stato in grado di dare all'aeromobile in pericolo informazioni utili per la sua salvezza. L'esigenza di una norma *ad hoc* ci sembra discendere dalla incertezza in ordine alla configurabilità di una interpretazione estensiva degli artt. 983, 984 e 985 c. nav., prefigurati in vista di un'attività di soccorso di carattere essenzialmente materiale, espletata in acqua (mare o acque interne) o sulla terraferma (regioni desertiche, *melius* impervie), e non già in aria.

³⁰ Deciso con pronuncia della Corte Suprema de Justicia de la Nacion, Buenos Aires, Argentina, 26 de junio de 2012 (rinvenibile in *Riv. dir. nav.*, 2012, p. 979, con nota di M. O. FOLCHI, *El salario del comandante en un caso judicial de asistencia de aeronave, in*, 1002 ss.). La Corte riconosce un compenso di soccorso al comandante di un aeromobile in volo (Patricio Porchetto) che, con le sue informazioni sull'aeroporto più vicino in cui fare scalo, aveva assicurato la salvezza di un altro aeromobile in volo, il quale correva il pericolo di schiantarsi al suolo perché drammaticamente a corto di carburante. Sul "caso Porchetto" e per la precisazione della nozione di assistenza intellettuale in aria si veda U. LA TORRE, *Assistenza di aeromobile ad aeromobile*, in M. P. RIZZO, C. INGRATOCCI (a cura di), *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, Milano, 2014, p. 279, p. 297 ss. nonché, del medesimo Autore, *Problematiche giuridiche attuali sul comandante di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.*, 2, 2014, p. 635, p. 648 ss.