

Voglia l'adita Corte di Appello di Genova, per le ragioni dettagliatamente esposte nella narrativa che precede, riformare *in parte qua* la sentenza n. 15/2013 del Tribunale di Savona, Sezione Civile, giudice dott. Luigi Acquarone, depositata in cancelleria il 10 gennaio 2013 nella causa iscritta al R.G.N. 3727/2009, e, per l'effetto: 1. accertare e dichiarare che deve essere escluso il concorso della Carmelo Noli S.r.l. e della Transmare S.r.l. nella ripartizione del compenso di soccorso in assenza di qualsivoglia richiesta, o prova di richiesta spiegata in tal senso, dalla Transmare S.r.l.;

2. qualora fosse disatteso il primo motivo di appello, riformare la sentenza impugnata riducendo in limiti estremamente ridotti il rilievo eventualmente attribuibile all'attività prestata dal rimorchiatore CAPO VADO VI nelle operazioni di soccorso;

3. in ogni caso, riformare l'impugnata sentenza per riconoscere ed attribuire la dovuta rilevanza all'apporto reso dal rimorchiatore ANNA NOLI nell'operazione di soccorso alla nave FILICUDI M ripartendo in favore di quest'ultimo tutto, o gran parte di, quel 25% che nell'impugnata sentenza è stato attribuito all'opera prestata dal rimorchiatore PORTO VADO VI;

4. accertare e dichiarare che il valore da attribuire alla nave FI-LICUDI M al momento dell'evento che occupa il presente giudizio è di € 38.900.000, ovvero quel maggior valore che la Corte di Appello di Genova riterrà di giustizia rispetto alla stima quantificata nella sentenza impugnata, cui andranno aggiunti il controvalore del carico e del combustibile a bordo della nave complessivamente determinato in € 3.867.145;

5. disattendere e respingere la detrazione, ai fini della determinazione del valore complessivo dei beni salvati, del costo di € 1.031.620,00 quale presunto onere economico sostenuto dalla Augusta Due S.r.l. per le asserite riparazioni dei danni alla nave, attesa la assoluta carenza di prova dell'esborso effettivamente sostenuto dalla società appellata;



6. accertare e dichiarare che il valore dei beni salvati, da considerare ai fini della determinazione del compenso, è quello accertato alla fine delle operazioni di soccorso deducendo da tale valore esclusivamente i costi, eventualmente documentati, per le riparazioni delle avarie subite dalla nave e/o dal carico durante le dette operazioni e, perciò, riformare l'impugnata sentenza anche nella parte in cui è stato deciso che solo l'80% del valore dei beni interessati alle operazioni di soccorso deve essere considerato ai fini della determinazione del compenso;

7. applicare sulla somma di € 42.767.145,00 come sopra determinata, ovvero sulla somma che la Corte di Appello di Genova riterrà di giustizia rispetto alla stima quantificata nella sentenza impugnata, la percentuale equitativamente fissata al 1,5% dal Tribunale di Savona e conseguentemente liquidare il maggior compenso in favore della Carmelo Noli S.r.l. per le operazioni di soccorso rese dai rimorchiatori LIGURIA ed ANNA NOLI in favore della nave FILICUDI M in data 5 novembre 2008;

8. in ogni caso, in riforma della sentenza di primo grado, condannare la Augusta Due S.r.l., in persona del legale rappresentante pro-tempore, al pagamento in favore della Carmelo Noli S.r.l. del compenso dovuto ai sensi della Convenzione Internazionale sul Soccorso conclusa a Londra il 28 aprile 1989 (ratificata ed eseguita in Italia con legge 129/1995) per le prestazioni rese dai rimorchiatori LIGURIA ed ANNA NOLI in favore della M/C FILICUDI M nel bacino portuale di Vado Ligure, nel porto di Savona, in data 5 novembre 2008 nella misura di € 350.000,00 ovvero di quel maggiore o minore importo che risulterà provato alla stregua degli atti di causa oltre interessi legali con decorrenza dal 18 dicembre 2009 al soddisfo;

9. integrare il compenso professionale liquidato dal giudice di primo grado in favore della Carmelo Noli S.r.l. in funzione del valore sensibilmente più elevato del compenso che avrebbe dovuto essere correttamente attribuito alla parte vincitrice;



10. con vittoria di spese e compenso professionale di questo grado di giudizio.

In via istruttoria, pur ritenendo che, alla luce delle deduzioni contenute nella narrativa che precede e negli atti del primo grado di giudizio nonché della documentazione prodotta, la causa possa essere decisa allo stato degli atti, si chiede di voler disporre il rinnovo della consulenza tecnica d'ufficio per determinare, alla luce della sola documentazione in atti, l'ammontare dei costi sostenuti dalla augusta Due S.r.l. per le riparazioni dei danni alla nave FILICUDI M.

CONCLUSIONI DI PARTE APPELLANTE e Appellata AUGUSTA

DUE :

Voglia codesta Corte d'Appello Ecc.ma, in totale o parziale riforma della sentenza emessa dal Tribunale Civile di Savona, G.I. Dott. Luigi Acquarone, n. 15/2013, depositata in data 10/01/2013:

1) in accoglimento del primo motivo di appello proposto dalla Augusta Due S.r.l., accertare e dichiarare che l'intervento del rimorchiatore "LIGURIA" non è consistito in un'attività di assistenza e salvataggio della m/n "FILICUDI M" per mancanza dei presupposti di cui all'art. 12 della Convenzione di Londra del 28 aprile 1989 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 12 aprile 1995 n. 129, ed entrata in vigore nel nostro paese in data 14 luglio 1996) e, conseguentemente, dichiarare che nulla è dovuto dalla Augusta Due S.r.l. alla Carmelo Noli Srl a titolo di compenso di salvataggio, condannando la Carmelo Noli alla restituzione di tutto quanto ad essa corrisposto da Augusta Due S.r.l. in esecuzione della sentenza di primo grado.

2) In via subordinata rispetto al motivo di appello che precede, in accoglimento del secondo motivo d'appello, dichiarare la sentenza impugnata viziata per violazione del principio di corrispondenza tra chiesto e pronunciato ex art. 112 c.p.c. e/o per violazione dell'art. 2697 I° co. cod.



civ. e/o per violazione dell'art. 13.2 della Convenzione di Londra del 28 aprile 1989, nella parte in cui il giudice di primo grado ha calcolato il compenso di salvataggio dovuto all'attrice Carmelo Noli s.r.l., considerando come parametro di riferimento anche il valore del carico presente a bordo della nave e, conseguentemente, dichiarare che l'eventuale compenso di salvataggio debba essere calcolato senza tenere conto del valore di detto carico pari a Euro 3.743.590,00. Con condanna della Carmelo Noli a rifondere alla Augusta Due Srl la parte dell'importo da questa pagato quale compenso di salvataggio in relazione alla quota carico erroneamente computata.

3) Ancora in via subordinata rispetto al primo motivo di appello che precede, in accoglimento del terzo motivo d'appello, accertare e dichiarare la violazione e/o l'errata applicazione dell'art. 13 della Convenzione di Londra del 1989, relativamente alla determinazione del compenso unitario di salvataggio determinato nella sentenza di primo grado nella percentuale dell'1,5%, dichiarando e accertando che tale compenso deve calcolarsi nella misura dello 0,5% del valore del bene nave, o in quell'altra misura inferiore allo 1,5% che Codesta Corte Ecc.ma riterrà di applicare, con conseguente condanna della Carmelo Noli a rifondere alla Augusta Due s.r.l. l'importo da essa corrisposto a seguito della errata determinazione del compenso di salvataggio operata nella sentenza impugnata.

4) Sempre in via subordinata rispetto al primo motivo di appello, in accoglimento del quarto motivo d'appello, accertare e dichiarare l'omessa o errata e contraddittoria motivazione della sentenza di primo grado nella parte in cui l'apporto fornito dal rimorchiatore "LIGURIA" al salvataggio è stato quantificato nella misura del 75% del compenso globale di cui all'art.15 della Convenzione di Londra del 1989, dichiarando e accertando che la quota di tale compenso spettante alla Carmelo Noli va calcolata nella misura del 10% o in quell'altra misura inferiore al 75% che Codesta Corte



Ecc.ma riterrà di applicare, con conseguente condanna della Carmelo Noli a rifondere alla Augusta Due s.r.l. l'importo da essa corrisposto a seguito della errata quantificazione dell'apporto asseritamente fornito dal "LIGURIA" nelle operazioni di salvataggio compiuta nella sentenza impugnata.

5) Con riferimento all'appello proposto dalla Carmelo Noli Srl, accertare e dichiarare infondati, sia in fatto che in diritto, i motivi e le conclusioni di cui all'atto di appello notificato dalla Carmelo Noli Srl;

6) Disattendere e respingere perché infondato l'appello proposto dalla Carmelo Noli avverso la sentenza n. 15/2013 del Tribunale di Savona;

7) In forza del principio della soccombenza, condannare la Carmelo Noli a rifondere alla conchiudente Augusta Due Srl le spese e gli onorari del presente grado di giudizio.

Il tutto senza accettazione del contraddittorio su eventuali domande nuove o tardive irritualmente proposte da controparte".

MOTIVI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

Con atto di citazione del dicembre 2009 Carmelo Noli srl conveniva in giudizio Augusta Due srl deducendo di aver svolto, nella notte tra il 4 e 5.11.2008, a favore di quest'ultima, proprietaria della nave Filicudi, attività di soccorso di questo natante, sicchè era creditrice, secondo la disciplina della Convenzione Internazionale sul Soccorso 28.4.89, tenuto conto che la nave era stata acquistata nel 2005 per la somma di €47 milioni, dell'importo di €350.000,00 di cui chiedeva il pagamento.

Augusta Due srl si costituiva in giudizio negando che vi fosse mai stata una situazione di pericolo per la Filicudi cui avesse posto rimedio parte attrice, poichè era intervenuto in suo soccorso il rimorchiatore Porto di Vado VI, quindi, non competeva, alcun compenso a Carmelo Noli srl.



Il primo Giudice, ammesse le prove testimoniali ed escussi i testi, disposta, poi, CTU, pronunciava sentenza con la quale riconosceva esservi stato un intervento di soccorso da parte della Carmelo Noli srl, cui aveva concorso positivamente anche il rimorchiatore Porto di Vado VI nella misura del 25%, sicchè condannava la convenuta Augusta Due al pagamento del compenso, parametrato al 75% del valore salvato, e così determinandolo in €.250.519,72.

Contro la sentenza hanno proposto appello entrambe le parti.

CIRCA L'APPELLO DI CARMELO NOLI SRL

Con il primo motivo d'appello (ripartizione del compenso di soccorso tra più soggetti), la Carmelo Noli censura l'errata interpretazione del disposto dell'art.15 Convenzione di Londra sul Soccorso del 28.4.1989, per avere il Tribunale valorizzato l'intervento del rimorchiatore Porto di Vado VI della Transmare srl.

Secondo l'appellante tale ripartizione può, infatti, operare solo laddove più soggetti *concorrano alla richiesta* di compenso, mentre nel caso in esame non vi era alcun elemento che facesse pensare ad una tale richiesta da parte della Transmare srl, il cui diritto era comunque soggetto alla prescrizione biennale di cui all'art.23 Conv.cit.

Con il secondo motivo d'appello (apporto dei rimorchiatori Anna Noli e Porto Vado VI), la Noli srl censura la sentenza per avere ritenuto *nullo* l'apporto offerto dal rimorchiatore "Anna Noli", e per aver valorizzato in misura pari al 25% l'apporto del rimorchiatore "Porto di Vado VI", senza tener presente che la proprietaria Transmare srl è società concessionaria del servizio di battellaggio e svolge attività di assistenza alle operazioni di scarica dalle navi petroliere nella rada del porto di Vado, e che il rimorchiatore Porto di Vado VI è un mezzo idoneo *solo* alla posa di panne



antiquamento, ma inadeguato a svolgere attività di rimorchio/spinta di navi della stazza della FILICUDI M.

Al contrario, ben maggiori erano le dimensioni e la potenza dei motori del rimorchiatore *Anna Noli*, come emergeva anche dalla relazione del CTU. Era, poi, contraddittorio ritenere *nullo* l'apporto prestato dal rimorchiatore *Anna Noli* che, invece, era rimasto due ore sul posto, arrivando sottobordo alle ore 5,35, chiamato proprio dal comando nave; aveva mantenuto il cavo a poppa della Filicudi, e si era disposto longitudinalmente per contribuire a tenere la prua della nave stessa al vento ed al mare, e infine era stato impiegato nelle operazioni di rimorchio della nave inerte verso la zona di ancoraggio in rada.

Tale operazione non poteva essere considerato di importanza secondaria, tenuto conto che durante il tragitto si era rotto due volte il cavo di rimorchio del LIGURIA a prua, e che il rimorchiatore ANNA Noli era rimasto in assistenza alla nave fino alle ore 7,40 per ordine della Capitaneria del Porto. Comunque, deve riconoscersi che parte di quella percentuale del 25% attribuito dal primo Giudice all'opera del rimorchiatore "Porto di Vado VI", deve essere, invece, riconosciuta al rimorchiatore *Anna Noli*.

Con il terzo motivo d'appello (valore dei bene salvati e quantificazione del compenso), Noli srl censura la sentenza che ha preso come parametro di calcolo del compenso il valore della nave al momento dell'evento, indicandolo in €25 milioni, secondo il valore di mercato, senza tener conto delle risultanze della CTU che aveva indicato l'importo di €38.900.000.

Secondo l'appellante, inoltre, Augusta Due non aveva fornito alcuna prova dell'esborso che aveva affermato di avere sostenuto per le riparazioni della nave, e che il primo Giudice aveva considerato nel rilevante ammontare di €1.031.620,00, sicchè anche su tale punto la sentenza è censurabile.



Del tutto censurabile , poi, è la decurtazione del 20% del valore dei beni, che non aveva alcuna ragion d'essere e che doveva essere oggetto di riforma.

Con il quarto motivo d'appello (compenso professionale), Noli srl censura la sentenza che in punto spese di lite, chiedendone la liquidazione in base ai nuovi importi che dovranno essere riconosciuti a suo favore.

CIRCA L'APPELLO DI AUGUSTA DUE SRL

Con il primo motivo d'appello (insussistenza del pericolo al momento dell'intervento del rimorchiatore LIGURIA) Augusta Due srl censura la sentenza per avere ritenuto, contrariamente alla reale situazione verificatasi, che la Filicudi fosse in una situazione di pericolo al momento dell'intervento del rimorchiatore *Liguria* e che esso avesse svolto un'opera di salvataggio ai sensi della Convenzione di Londra del 28 aprile 1989, non essendo affatto vero che si trovasse in una situazione di *difficoltà non superabile con i propri mezzi* poichè , quando il rimorchiatore LIGURIA era giunto alle ore 4,20 del 5.11.2008, il rimorchiatore Porto Vado VI, era sul posto già dalle ore 3,48 ed aveva già dato stabilità all'ormeggio.

Il rimorchiatore LIGURIA, quindi si era limitato ad una pura e semplice operazione di *rimorchio* priva di pericoli e di elementi di straordinarietà.

Tale situazione trova conferma , secondo Augusta srl, proprio nella CTU da cui si evince che era stato il Porto di Vado VI ad essere intervenuto in una situazione di pericolo e che , all'arrivo del LIGURIA, la nave Filicudi era completamente libera dai cavi, ed era venuto meno il pericolo.

All'arrivo del LIGURIA, era poi vero che la nave Filicudi era priva di propulsione (poichè non si poteva usare il motore per essere il cavo avvolto intorno all'elica) ed il mare era cattivo, ma ciò non bastava a ravvisare un *soccorso* piuttosto che un normale *rimorchio*, il cui compenso , però, Noli srl non ha chiesto.



Con il secondo motivo d'appello (violazione del principio di corrispondenza tra chiesto e pronunciato, e violazione dell'art.13.2 Convenzione di Londra 28.4.1989; compenso del salvataggio in relazione al valore del carico presente a bordo), Augusta srl censura, in via subordinata, la sentenza per avere considerato anche la quota di compenso relativa al carico presente a bordo , mentre agendo in giudizio in primo grado controparte aveva chiesto il compenso solo in relazione al salvataggio della *nave*, incorrendo , così , il primo Giudice, in vizio di ultrapetizione.

Comunque, anche a voler ritenere che la domanda fosse riferita anche al valore del carico, la sentenza è comunque errata per avere attribuito a Augusta Due l'onere della prova (gravante , invece, su Noli srl) che il carico era di proprietà di soggetti diversi, non essendovi alcuna presunzione di legge secondo cui il carico debba ritenersi del proprietario della nave stessa. In estremo subordine, l'appellante AUGUSTA rileva che la richiesta di compenso per il salvataggio del carico si pone in contasto con l'art.13 c.2 della Convenzione, poichè in esso si legge che il proprietario della nave è tenuto a pagare il compenso per il salvataggio dei beni di sua proprietà, ma che il salvataggio del carico debba gravare sull'effettivo proprietario di esso.

Con il terzo motivo d'appello (errata applicazione dell'art.13 Convenzione di Londra del 1989). Augusta Due lamenta che il Tribunale abbia fatto un'errata valutazione dei parametri indicati dalla Convenzione per la determinazione del compenso, così giungendo a stabilire la percentuale del 1,50% rispetto al valore dei bene salvati, mentre , tenuto conto delle modalità in cui si erano svolti i fatti, sarebbe stata più corretta la determinazione nella misura dello 0,5%.



Con il quarto motivo d'appello (errata determinazione dell'apporto del rimorchiatore LIGURIA al salvataggio nella misura del 75%), fermo il primo motivo di appello, l'appellante Augusta srl sostiene, in via subordinata, che sia eccessivo riconoscere che il rimorchiatore di controparte abbia contribuito nella misura del 75% al salvataggio della nave Filicudi, non avendo motivato adeguatamente la ragione per cui l'apporto del rimorchiatore *Porto di Vado VI* era stato valutato solo nella misura del 25%, quando l'attività in situazione di pericolo era stata svolta solo da quest'ultimo, essendosi il rimorchiatore LIGURIA limitato a rimorchiare la Filicudi, quando ormai era libera da cavi e dal rischio di urti.

All'udienza del 22 novembre 2017 le parti hanno precisato le conclusioni come in epigrafe e la causa è stata trattenuta in decisione, con l'assegnazione dei termini per il deposito delle comparse conclusionali e le memorie di replica, ed allo spirare dei termini, giunge ora all'esame del Collegio.

Osserva la Corte che l'ordine logico in cui esaminare i motivi di appello svolti dalle due parti risulta il seguente:

PRIMO MOTIVO d'appello di AUGUSTA DUE

Ritiene il Collegio che il motivo non possa essere accolto, poichè al momento dell'intervento del rimorchiatore LIGURIA sussisteva certamente una situazione di pericolo scongiurata, anche, dall'opera di tale rimorchiatore.

Ed infatti, come risulta dalla CTU (cfr.p.10 e segg), nella notte del 5 novembre 2008, la Filicudi stava eseguendo le operazioni di discarica, essendo posizionata in asse rispetto al pontile stesso, con l'ormeggio prodiero con le àncore calate in modo da risultare con nave in posizione ad un angolo teorico di 45° dalla linea di fede della nave, e risultando dal



Giornale Nautico che erano a mare 225 m. di carena per àncora (cfr. giornale nautico, ctu p.12), ed un ormeggio poppiero composto da cinque boe, disposte a semicerchio lungo la poppa della nave e vincolate al fondo marino tramite catene e *corpi morti* in cemento di alcune tonnellate, affondati nella sabbia, costituito da cavi di acciaio avvolti a bordo della nave sui tamburi dei verricelli, assicurati agli appositi ganci delle boe.

A causa dell'intensificarsi del vento, all'una dopo mezzanotte, era stata sospesa la discarica, ed alle ore 1,20 veniva deciso di scollegare la manichetta; risulta , poi, che tra le ore 2 e le ore 2,30 la Filicudi ebbe ad urtare con la poppa la testata del pontile per il combitato movimento di beccheggio e di rollio (cfr.p.13 ctu, e giornale nautico pp.42-43), ed alle ore 3,00 *con notevole difficoltà* vi era stato, infine, il definitivo distacco della manichetta.

Secondo la ricostruzione fatta dal CTU (non contestata da alcuna delle parti, ma , del resto, tratta dai documenti di bordo in atti), rinforzatosi il vento, ormai avvenuto l'urto contro il pontile, risultava attiva solo la linea di dritta dell'afforcamento prodiero, poichè il vento spirava da dritta, mentre l'ormeggio di poppa non era più esistente, per la perdita della boa n.1 e della rottura dei cavi sulla boa n.2; l'ormeggio di poppa a sinistra era stato investito dalla nave a seguito dello spostamento da tale lato, e , quindi, *persisteva il cavo sulla boa n.3 unico vincolo ad opporsi alla naturale tenenza di orientamento della nave ancorata, nella direzione del vento.*

In tale situazione, alle ore 3.20 con il canale radio VHF ch.13 il Comandante chiedeva l'intervento del pilota, per il disormeggio della nave; al suo arrivo, alle ore 3,48 la nave non aveva più propulsione propria, sicchè era stato richiesto l'intervento del rimorchiatore "Porto di Vado V" e del Rimorchiatore "Liguria".

E' pacifico, poi, che "Porto di Vado VI" ebbe a giungere sul posto alle ore 4,00 e venne impiegato nell'azione di contrasto della pressione del vento



ovvero di spinta del lato poppiero di sinistra della nave verso la direzione del vento (cfr. ctu p.14, nonché teste Fornace, ud.21.1.2011: "il rimorchiatore Transmare (i.e.Porto di Vado VI) si è appoggiato a una fiancata della nave per tenerla al largo").

E' in tale situazione che è giunto, poi, il rimorchiatore "Liguria", di proprietà di Carmelo Noli srl, alle ore 4,20, che, coadiuvato dal "Porto di Vado VI", ha allontanato la M/N Filicudi dal pontile, recuperato le àncore, e rimorchiato la nave al nuovo punto di ancoraggio, fino all'arrivo dell'altro rimorchiatore della Noli srl, Anna Noli, sopraggiunto alle ore 5,30.

Dalla ricostruzione di questi eventi, ritiene il Collegio che debba affermarsi che, nel momeno in cui è intervenuto il LIGURIA, sussistesse una situazione di pericolo per la M/N Filicudi, poichè, se è ben vero che il Porto di Vado VI stava mantenendo la poppa della nave scostata dalla boa n.5, ciò non bastava a neutralizzare i vari fattori di rischio evidenziati dal CTU per la negativa situazione meteomarina (con vento in rinforzo), per la gravissima precarietà dell'ormeggio poppiero (affidato alla sola boa n.3), e per il rischio di cedimento dell'ancoraggio.

Inoltre, deve condividersi l'opinione del CTU secondo cui il "Porto di Vado VI" non avrebbe potuto mantenere a lungo la posizione in cui si trovava poichè, anche senza considerare le caratteristiche operative inferiori rispetto ai rimorchiatori di Carmelo Noli srl (cfr.p.18 ctu prime righe) comunque, esso agiva *in spinta per contatto sulla fiancata poppiera della nave, la quale era sottoposta a violenti movimenti di rollio e beccheggio* e , quindi, anche il "Porto di Vado VI" veniva sottoposto a continue sollecitazioni nella parte prodiera causate da ripetuti impatti contro la fiancata della nave (cfr. CTU p.18 *sub* punto 7).

Non merita censura, quindi, la sentenza che ha ritenuto la sussistenza dei presupposti per l'applicazione della Convezione di Londra 1989 sul soccorso in mare, riconoscendo il diritto di Carmelo Noli srl ad un compenso per



l'opera prestata a mezzo del rimorchiatore Liguria, il cui intervento ha consentito alla M/N Filicudi il disormeggio e l'ancoraggio in un punto esterno , ove non era più a rischio di ulteriori urti.

PRIMO e SECONDO MOTIVO d'appello di CARMELO NOLI SRL

e

QUARTO MOTIVO d'appello di AUGUSTA DUE srl

Alla luce della ricostruzione dei fatti ora esposta, deve affermarsi che è condivisibile la sentenza anche nella parte in cui ha escluso che il rimorchiatore Anna Noli abbia partecipato a tale attività di soccorso essendo pacifico che tale mezzo è intervenuto in un momento successivo, in cui era certamente cessata la situazione di pericolo, dopo che la nave era ormai libera da ogni vincolo, e durante *la breve navigazione* verso l'ancoraggio in rada (cfr. ctu p.14), sostituendosi nel rimorchio al Porto di Vado, venendo in ausilio al Liguria, nell'ultima fase dell'operazione.

Sempre tenuto conto della dinamica dei fatti ora esposta, non può aderirsi alla determinazione , come fatta dal primo Giudice , dell'opera di soccorso svolta dal rimochiatore Porto di Vado VI, nella sola misura del 25% , così come non può , comunque, neppure ritenersi che tutto il merito del soccorso debba essere attribuito al rimorchiatore Porto di Vado VI, come affermato, invece, da Augusta Due srl.

Infatti, dalla CTU emerge che tale rimorchiatore, avente dimensioni e potenza inferiore ai rimorchiatori di Carmelo Noli srl, ha contribuito in modo rilevante, ma non esclusivo, al soccorso della M/N Filicudi, poichè proprio il suo intervento ha limitato grandemente *l'immediata gravità del pericolo* (cfr.CTU p.18) *sostituendosi in pratica alla funzione di ormeggio poppiero* (cfr.ctu, p.22), intervenendo con una spinta sulla fiancata sinistra della nave, lato poppavia, impedendo lo scarrocciamento della Filicudi.



Ritiene il Collegio, pertanto, che l'opera di soccorso sia stata proficuamente svolta dai due rimorchiatori in misura *paritaria*, poichè il rimorchiatore Porto di Vado, trovatosi per primo sul posto, nella prima fase dei soccorsi, ha impedito alla M/N Filicudi di colpire ulteriormente il pontile, contrastando l'opera del vento, fino all'arrivo del Liguria, e, una volta giunto tale rimorchiatore, ha collaborato all'allontamento della M/N Filicudi dal pontile, al recupero delle ancore e al rimorchio al nuovo ancoraggio.

Quanto, poi, alla censura mossa da Carmelo Noli srl secondo cui la sentenza avrebbe erroneamente interpretato l'art.15 della Convenzione, riconoscendole solo il 75% del compenso, e non tenendo conto che Transamare srl non risultava avere avanzato alcuna richiesta per l'intervento del Porto di Vado VI, si osserva, invece, che l'art.15 (rubricato come "*spartizione tra i soccorritori*") prevede espressamente che la ricompensa determinata in base all'articolo 13 sia ripartita *tra i soccorritori*, così prevedendo che spetti a ciascuno di loro in proporzione dell'utilità della propria opera, a nulla rilevando che taluno di loro possa, eventualmente, non farne richiesta e non potendo certo verificarsi, in tal caso, un accrescimento del credito a favore degli altri soccorritori.

Il primo e secondo motivo d'appello di Carmelo Noli srl, quindi, devono essere respinti, mentre, nei limiti sopra indicati, va accolto il quarto motivo di appello di Augusta Due srl, affermandosi che compete a Carmelo Noli srl il compenso per il soccorso nella più ridotta misura del 50%.

TERZO MOTIVO D'APPELLO d'appello di CARMELO NOLI SRL

SECONDO e TERZO MOTIVO d'appello di AUGUSTA DUE srl

Per quanto attiene l'ammontare del compenso la Convenzione di Londra del 28.4.1989 sul Salvataggio contempla tra i criteri cui far riferimento per la quantificazione della remunerazione, il valore della nave e degli altri beni salvati (art. 13.1 lett. a); il successo ottenuto dal soccorritore (art. 13 lett.



c); la natura e l'importanza del pericolo corso (art. 13 lett. d); la competenza e gli sforzi profusi dal soccorritore al fine di salvare la nave , gli altri beni e le vite umane (art. 13 lett. e); il tempo impiegato e le spese sostenute dai soccorritori (art. 13 lett. f); il rischio di responsabilità ed altri rischi incorsi dai soccorritori o dalle loro attrezzature (art. 13 lett. g); la rapidità dei servizi resi (art.13 lett.h) ; disponibilità ed uso di navi o di altri materiali destinati alle operazioni di salvataggio (art. 13 lett. i) , lo stato di preparazione, nonché efficienza e valore delle attrezzature del soccorritore (art. 13 lett. j).

Sicuramente, nel caso in esame, non viene in rilievo il criterio di cui alla lettera b) del citato art. 13, non essendo stato nemmeno prospettato il rischio di un danno all'ambiente, nè l'intervento del rimorchiatore ha qui determinato il salvataggio di vite umane.

Un dato da cui partire è quindi il valore di mercato dell'imbarcazione, che il CTU cap.Cerisola ha indicato in €.25.000.000, valore in sé non contestato da parte Noli srl, che censura , invece, il primo Giudice per avere fatto riferimento a questo valore e non a quello *intrinseco* indicato dal CTU in €.38.900.000,00.

Sul punto, tuttavia, ritiene il Collegio che devono preferirsi le risultanze che si basano sul complesso delle vendite, reperite nella banca dati delle vendite navi registrate nel periodo, per navi con tipologia simile alla M/N Filicudi, cui ha fatto riferimento il CTU per la determinazione del valore di mercato (cfr.p.20 ctu) , piuttosto che su un calcolo di tipo matematico, come quello da cui deriva il valore indicato come *intrinseco*.

Da tale somma, il primo Giudice ha dedotto il costo delle riparazioni del M/N Filicudi che pacificamente risulta avere urtato il pontile e patito danni quantificati dal CTU in €.1.1.031.620,00, di cui ha tenuto conto il primo Giudice.



Sul punto Noli srl ha censurato come erronea tale valutazione del Giudice, poichè non sono stati prodotti giustificativi di spesa per le riparazioni, ed essendo stati determinati i danni dal CTU sulla base di un semplice elenco fatto da Augusta Due.

Osserva il Collegio che, pur essendo vera tale circostanza, l'onere di dimostrare il valore del bene *salvato* incombe sul soccorritore che intende reclamare il compenso, sicchè sarebbe stato onere di parte Noli srl dare prova che l'urto contro il pontile non avesse provocato alcun danno, o ne avesse provocati in misura minore, mentre la sola contestazione mossa riguarda l'assenza di documenti comprovanti l'esborso che avrebbe dovuto sostenere Augusta Due, ma non il fatto che quei danni, valorizzati dal CTU, non si fossero prodotti; pertanto, non può censurarsi la quantificazione fatta dal CTU per l'importo di €.1.031.620,00.

Invece, deve convenirsi con Noli srl circa il fatto che la decurtazione del 20% operata dal primo Giudice al valore del bene non trova alcun riscontro normativo nè giurisprudenziale.

Augusta Due, invece, ha censurato la sentenza per avere incluso nell'importo del valore salvato anche quello del carico e del combustibile a bordo.

Sul punto osserva il Collegio che l'art.13 c.2 della Convenzione prevede che: *"Il pagamento di una remunerazione stabilita in conformità con il paragrafo 1 sarà effettuato da tutte le parti interessate alla nave ed agli altri beni tratti in salvo, proporzionalmente al loro valore rispettivo ..."* per cui la censura mossa è fondata, poichè ciascun soggetto risponde soltanto nei limiti del valore dei propri beni salvati, senza alcuna solidarietà passiva per il compenso dovuto a chi abbia effettuato il soccorso.

Nè, comunque, può sorgere una responsabilità solidale passiva a carico della Filicudi, come parrebbe affermare Noli srl, per il solo fatto che la richiesta di soccorsi sarebbe stata avanzata dalla nave anche a tutela di beni di terzi.



Per poter richiedere il compenso parametrato anche alle merci ed al carburante nave, sarebbe stato, quindi, onere di Noli srl, che reclama tale compenso, dimostrare che la proprietà di questi beni appartiene ad Augusta Due srl; in difetto di ciò, nè l'importo di €. 3.743.590,00 , nè quello di €. 123.555,00, possono essere presi in considerazione per il calcolo del compenso.

Del resto, va tenuto presente , anche, che la domanda svolta da Carmelo Noli srl in primo grado faceva riferimento espressamente alle operazioni di soccorso a favore *della nave Filicudi*, senza indicare il suo carico, sicchè non pare condivisibile il criterio di calcolo adottato dal primo Giudice, contrastante anche con il principio di corrispondenza tra chiesto e pronunciato; il secondo motivo d'appello di AUGUSTA Due è quindi fondato.

Va, poi, affermato che nella Convenzione non si rinvergono criteri di calcolo oggettivi, ma che vi è solo una serie di elementi cui deve parametrarsi il compenso appunto dettati dall'art. 491 Cod. Nav. , in tema di indennità e compenso per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile, e dall'art. 13 Convenzione Salvage.

Tenuto conto dei criteri indicati in queste norme, va detto che nel caso in esame, effettivamente , non vi sono state situazioni di pericolo per la vita, nè dei soccorritori nè dell'equipaggio del natante salvato, nè l'intervento ha richiesto un dispendio di tempo straordinario (solo dalle ore 4.20 al momento dell'ancoraggio in rada alle ore 6,30, con situazione di pericolo per la Filicudi solo nella prima fase) , nè il Liguria ha patito danni.

Esaminando le pronunce in materia, se è pur vero che talvolta la giurisprudenza di merito ha riconosciuto un compenso nella misura del 2-3% del valore dell'imbarcazione salvata (così in un lontano precedente del Tribunale Messina (cfr.27/03/1993 Corporazione piloti stretto Messina e altro c. Soc. Carbocoke armamento, in Dir. maritt. 1994, 520), e si



Firmato Da: SACCONI GIORGIO Emesso Da: ARUBAPEC S.P.A. NG CA 3 Serial#: 22fb9df5623c8c3ddfb9cb5f703a051b - Firmato Da: CASANOVA CINZIA Emesso Da: ARUBAPEC S.P.A. NG CA 3 Serial#: 4b785bca1796324e6effc8e803409a4ac

rinvengono anche casi in cui il compenso riconosciuto è stato tra il 12 ed il 13% (Lodo Arbitrale 9 giugno 1998, M/n "Splendid"), e addirittura risulta essere stata, in altro particolare caso, applicata la rilevante percentuale prossima al 17% del valore del bene salvato (cfr. Corte appello Cagliari, 27/12/2012, in Diritto dei trasporti 2013, 3, 965), ritiene il Collegio che, nell'ambito del potere discrezionale spettante al giudice che trova solo il limite dettato dal c.3 dell'art.13 per cui: *"le remunerazioni... non dovranno superare il valore della nave e degli altri beni tratti in salvo"*, nel caso in esame, per le modalità in cui è avvenuto il soccorso, la misura del compenso nella percentuale dell' 1,5 % del valore salvato, indicata dal primo Giudice sia congrua e vada condivisa, essendosi trattato di operazione che ha avuto un esito positivo, svolta con professionalità e competenza ma senza soverchie particolarità esecutive nè rischi per le persone e svolta in un arco di tempo relativamente contenuto.

Il terzo motivo d'appello di Augusta Due non può, quindi, essere accolto.

Stante il tenore della presente sentenza, resta assorbito il quarto motivo d'appello di Carmelo Noli srl.

Posto, quindi, come base di calcolo il valore dell'imbarcazione, €25.000.000, da cui detrarre i danni per €1.031.620,00, e quindi $(25.000.000,00 - 1.031.620,00 =) €23.968.380,00$ deve applicarsi su detta somma la percentuale dell'1,5%, giungendo a determinare il compenso in €359.525,70, di cui spetta a Carmelo Noli srl il 50%, e quindi l'importo di €179.762,85, oltre interessi legali con decorrenza come determinata dal primo Giudice.

Deve poi rilevarsi che Augusta Due, nonostante abbia chiesto la condanna di controparte alla restituzione delle somme pagate in esecuzione della prima sentenza non ha dato alcuna prova di versamenti effettuati *medio tempore*,



che, ovviamente, per la parte eccedente l'importo determinato ora, restano, comunque, senza causa.

Quanto alle spese di lite, stante l'esito complessivo della controversia, vanno poste a carico di Augusta Ddue srl nella misura del 50%, poichè soccombente ma per importo qui molto ridimensionato, rispetto alla domanda iniziale di Carmelo Noli srl e tenuto conto che i motivi di appello di quest'ultima sono stati tutti respinti, ad eccezione di un modesto accoglimento del terzo motivo, dovendo per il resto essere compensate.

Le spese, quindi, vengono liquidate in base al DM 55/2014 quanto al primo grado in complessivi €.6715,00 (pari al 50% di €.13.430,00 per compensi, di cui €.2.430,00 per la fase di studio; €.1.550,00 per la fase introduttiva; €.5.400,00 per la fase istruttoria; €.4050,00 per la fase decisionale), oltre spese generali ed oneri di legge; quanto al presente grado in complessivi €.4.757,50 (pari al 50% di €.9515,00, di cui €.2835,00 per la fase di studio; €.1820,00 per la fase introduttiva; €.4.860,00 per la fase decisionale), oltre spese generali ed oneri di legge.

Augusta Due, poi, non ha reiterato, in modo esplicito, la richiesta di rifusione delle spese di CTU, richiesta che essa aveva invece avanzato nel proprio atto di appello di cui al n.RG 896/2013, qui riunito; tuttavia, stante la riforma della sentenza di primo grado, incombe sul Collegio la regolamentazione delle spese dei due gradi, sicchè si ritiene che vada riformata anche la statuizione circa le spese della CTU di primo grado, che, per le stesse argomentazioni svolte in punto spese di lite, devono gravare sulle parti nella misura del 50% ciascuna.

P.Q.M.

definitivamente pronunciando, ogni contraria istanza, azione ed eccezione respinte così decide:



