



TRIBUNALE DI SALERNO

PRIMA SEZIONE CIVILE

Il Tribunale di Salerno, Prima Sezione Civile, nella persona del Giudice assegnatario del ricorso ex art. 671 c.p.c. **Dott. Mattia Caputo**, all'esito della riserva formulata all'udienza del **10/12/2020** ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

nella causa iscritta al **N.R.G. 7608/2020**, avente ad oggetto: **sequestro ex art. 671 c.p.c.**

TRA

RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. (P.IVA: 07078880635), in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa, congiuntamente e disgiuntamente, giusta procura depositata insieme al ricorso, dagli Avv.ti Giorgio Berlingieri, Filippo Cassola, Franco Lettieri e Angela Linda Lettieri, elettivamente domiciliata presso lo studio di questi ultimi, sito in Salerno alla Piazza S. Agostino n. 16

- RICORRENTE

E

LIRA MARINE LCC., in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa, giusta procura speciale allegata alla comparsa di costituzione e risposta, dall'Avv. Elisabetta Angioni, elettivamente domiciliata per il presente giudizio presso lo studio dell'Avv. Francesco Vitale, sito in Napoli alla Via Repubblica n. 31

- RESISTENTE

CONCLUSIONI DELLE PARTI

All'udienza del **10/12/2020** le parti si riportavano ai propri scritti difensivi ed alle conclusioni ivi formulate; il Giudice si riservava.

A scioglimento della riserva, la causa può ora essere decisa.

MOTIVI DELLA DECISIONE

- Con ricorso depositato il 23/10/2020 la **RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L.** ha dedotto: di essere concessionaria del servizio di rimorchio nel porto di Salerno che, al

fine della ottimizzazione del servizio stesso, finalizzato a garantire la sicurezza delle navi, del porto e della navigazione che vi si svolge, effettua con l'impiego dei r/ri "Arechi", "Città di Salerno", "Genua" e "Francia"; che il 1° Ottobre 2020 la Capitaneria di Porto di Salerno, in conformità a quanto disposto dagli artt. 69 e 70 Cod. Nav., chiedeva alla ricorrente di provvedere al soccorso del m/y "Babousha", che si trovava in pericolo al largo di Salerno, essendo privo di governo per una avaria alle macchine; che essa provvedeva quindi a distogliere immediatamente dal servizio di rimorchio portuale il r/re "Francia" e a riorganizzare la turnazione degli equipaggi, essendo richiesto un equipaggio raddoppiato per gli interventi e la navigazione in alto mare; che, lasciato l'ormeggio alle ore 14:00 il r/re "Francia", con sei componenti di equipaggio, usciva pertanto dal porto di Salerno alle ore 14:15 e si dirigeva, alla velocità di 10 nodi, ovvero al massimo della propria velocità, verso la posizione in cui era stato indicato trovarsi il m/y "Babousha", ove giungeva alle 15:45 e procedeva alle operazioni di passaggio a bordo dello yacht del proprio cavo di rimorchio; che, contestualmente, una nave che si trovava nei pressi dello yacht e che era stata dirottata dalla Capitaneria di Porto di Salerno, la m/n "Valle di Siviglia", si allontanava proseguendo nella propria rotta; che su richiesta della Capitaneria di Salerno e scortato dalla motovedetta CP854, il r/re "Francia" si dirigeva poi verso il porto turistico di Marina d'Arechi, ivi giungendo alle ore 17:30; che atteso quindi, per ordine della Capitaneria, che lo yacht fosse ormeggiato ad una banchina da parte degli ormeggiatori del porto turistico, il r/re "Francia" rientrava infine nel porto di Salerno, ormeggiandosi a banchina alle ore 18:36; che l'attività svolta dal r/re "Francia" è consistita in una operazione di salvataggio, regolamentata dalle disposizioni della Convenzione di Londra del 1989 sul salvataggio, ratificata e resa esecutiva in Italia con Legge 12 aprile 1995, n. 129 e dalle norme di cui agli artt. 489 e ss. Cod. Nav. per quanto applicabili; che tale Convenzione stabilisce, all'art. 12, che

le operazioni di salvataggio che hanno avuto un utile risultato danno diritto ad un compenso, e, all'art. 13, che il compenso è stabilito allo scopo di incoraggiare le operazioni di salvataggio, tenendo conto di alcuni criteri tra cui il valore dei beni salvati, il successo ottenuto dai salvatori, la natura e il grado del pericolo, la disponibilità e l'utilizzo di mezzi destinati ad operazioni di salvataggio, la prontezza ed efficienza dei mezzi suddetti e che il compenso, al netto di interessi e spese legali, non può superare il valore della nave salvata; che il valore salvato è di € 5.950.000,00 come si evince da indicazioni pubblicitarie in cui il m/y "Babousha" è posto in vendita; che il successo dell'operazione di salvataggio è stato pieno, in quanto il r/re "Francia" ha condotto lo yacht, senza che subisse danni, nel porto turistico di Marina d'Arechi, traendolo da una situazione di pericolo e consentendo che ritornasse in condizioni di sicurezza; che il pericolo in cui si trovava lo yacht era grave, in quanto era privo di governo e in zona di intenso traffico marittimo; che le operazioni di salvataggio sono state svolte con assoluta rapidità e prontezza, utilizzando un mezzo, il r/re "Francia", perfettamente adatto ed equipaggiato per operazioni di salvataggio, essendo il rimorchiatore dotato, tra l'altro, di attrezzature e sistemi per prevenire e contenere l'inquinamento, di equipaggiamento

antincendio e di adeguati cavi di rimorchio e ha un equipaggio esperto nello utilizzo di tali dotazioni e nello svolgimento di simili operazioni; che il credito per le indennità e i compensi di salvataggio ha natura privilegiata sulla nave, giusta l'art. 552,4 Cod. Nav., oltre ad essere privilegiato sulla nave per quanto disposto all'art. 2,3 della Convenzione di Bruxelles del 1926 sui privilegi marittimi e le ipoteche, resa esecutiva in Italia con R.D.L. 6 gennaio 1928 n. 1958; che il credito ha simile natura privilegiata anche per quanto dispone l'art. 313 della legge marittima della Repubblica delle Marshall Islands, di cui il m/y "Babousha" batte la bandiera; che il m/y "Babousha" risulta essere di proprietà della LIRA MARINE LLC, con sede alle Cayman Islands, società che non risulta avere altri beni in proprietà; che il credito per compenso di salvataggio costituisce credito marittimo, in conformità all'art. 1,1,c della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di nave, di cui è

parte l'Italia avendola ratificata con L. 25 ottobre 1977 n. 880; che, di conseguenza, per costante giurisprudenza, il creditore ha diritto di procedere al sequestro conservativo della nave a cui il credito si riferisce senza necessità di provare il “*periculum in mora*”; che il requisito del “*periculum in mora*” non è comunque richiesto per la concessione del sequestro conservativo quando il credito a garanzia del quale il sequestro è richiesto è garantito dal privilegio per salvataggio di cui all'art. 552,4 Cod. Nav.; che nel caso di sequestro conservativo di nave, il “*periculum in mora*” è comunque in “*re ipsa*”, in considerazione della natura del bene, soggetto a lasciare facilmente la giurisdizione, esposto a possibili rischi di danneggiamento o perimento e, nel caso di specie, unico bene della società proprietaria; che risulta, al riguardo, che il m/y “Babousha” è stato oggetto di sequestro conservativo con decreto emesso da questo Tribunale; che sussiste il “*periculum in mora*” anche quando, come nel caso di specie, la nave, unico bene appartenente al debitore in Italia, è offerta in vendita; che, quanto al “*fumus*”, le circostanze indicate e la documentazione esibita provano la fondatezza della domanda per il compenso di salvataggio ben oltre la mera apparenza del buon diritto; che essa, infatti, ha compiuto una operazione di salvataggio, così qualificata dalla citata Convenzione del 1989, art. 1: “*Per operazione di salvataggio si intende qualsiasi azione o attività intesa ad assistere una nave o qualsiasi altro bene in pericolo in acque navigabili o interne*”; che lo svolgimento delle operazioni di salvataggio e la qualificazione dell'attività svolta dal r/re “Francia” come tale è del resto stato riconosciuto dal comandante del m/y “Babousha”; che, infatti, il 02/10/2020, cioè il giorno successivo al compimento del salvataggio, il comandante dello yacht ha sottoscritto il modulo di salvataggio fornitogli dalla ricorrente (“*Salvage Form*”) che apre con la seguente frase (traduzione) “*Egregio Signore, noi Rimorchiatori Salerno Srl, Le chiediamo le seguenti elencate informazioni della Sua nave Babousha della quale abbiamo effettuato il salvataggio il 01/10/2020*”; che seguono i dati del comandante dello yacht e dello yacht stesso, nonché del suo proprietario e del salvataggio svolto ed al termine del modulo vi è uno spazio per “*Remarks*” (Notazioni) in cui peraltro non è

stata riportata alcuna osservazione da parte del comandante del m/y “Babousha” ed il modulo reca la sottoscrizione del comandante e il timbro dello yacht; che, quanto all’ammontare della richiesta cautela, si ritiene che, posto il valore dello yacht di circa € 6.000.000,00, il sequestro non possa essere concesso per somma inferiore ad € 600.000,00 comprensivo di svalutazione e interessi sino al soddisfo; che il soddisfo potrà essere ottenuto in seguito al pignoramento e all’esecuzione forzata, per cui si ritiene occorreranno non meno di 4/5 anni; che a ciò vanno aggiunti € 100.000,00 per spese e competenze della fase cautelare, di merito, di espropriazione e di esecuzione; che il compenso di salvataggio è soggetto ad IVA del 22%, trattandosi di yacht per utilizzo privato, come risulta dal certificato di registro “Private Yacht Certificate of Registry”; che, pertanto vanno aggiunti il relativo importo di € 132.000,00 ed anche l’ulteriore importo di € 18.000 a fronte dell’imposta di registro di

cui sarà gravata la sentenza di merito; che chiede che il provvedimento sia concesso con decreto, poiché vi è il rischio che nelle more della comparizione delle parti la sua attuazione possa essere pregiudicata; che è comunque certo il diritto della ricorrente ad ottenere il sequestro a garanzia del suo indubbio credito per il compenso di salvataggio poiché: - il salvataggio è uno dei crediti marittimi elencati dalla Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di nave, che autorizza di procedere al sequestro a fronte di una mera allegazione del credito (art. 1.4) senza necessità di dimostrare il “*periculum in mora*”; - il salvataggio è credito marittimo privilegiato e come tale da diritto a sequestrare il bene gravato dal privilegio marittimo; - il sequestro del bene gravato da privilegio marittimo deve essere concesso in quanto è il mezzo per evitare l’estinzione del privilegio stesso; che, quanto all’urgenza, risulta che il m/y “Babousha” sia stato posto in vendita e se nelle more della comparizione delle parti fosse venduto la ricorrente perderebbe la garanzia del proprio credito; che la società proprietaria e lo yacht hanno sede e sono registrati in piccoli e lontani Paesi, noti paradisi fiscali.

In virtù di quanto innanzi esposto **la RIMORCHIATORI S.R.L.** ha formulato le

seguenti conclusioni: autorizzare “*inaudita altera parte*” il sequestro conservativo del m/y “Babousha”, battente bandiera Marshall Island, stazza lorda tonn. 237, stazza netta tonn. 71, lunghezza m. 31,12, costruito nel 2008, n. ufficiale del registro delle Marshall Islands 71079, di proprietà della LIRA MARINE LLC, in persona del legale rappresentante p.t., con sede in Landmark Square, 64 Earth Close, P.O. Box 715, KY1 – 1107 Cayman Islands, sino a concorrenza della somma di € 850.000,00 per capitale, svalutazione, interessi, I.V.A., imposta di registro e spese, facendo divieto, giusta l’art. 682 cod. nav., al proprietario LIRA MARINE LLC di disporre di tale nave o dei carati senza ordine di giustizia e intimando al comandante di non farla partire dal porto turistico di Marina d’Arechi, mandando la Cancelleria di dare comunicazione dell’emanando provvedimento alla Capitaneria di Porto di Salerno a mezzo fax, fonogramma o comunicazione di posta elettronica, con richiesta del ritiro dei documenti di bordo.

Con decreto del 05/11/2020 il sottoscritto disponeva il sequestro conservativo “*inaudita altera parte*” del /y “Babousha” fino alla concorrenza di € 230.000,00, con ordine di non disporre dell’imbarcazione e di non farle lasciare il porto Marina Arechi di Salerno.

- Con comparsa di costituzione depositata telematicamente in data 24/11/2020 si costituiva la **LIRA MARINE LLC**, deducendo: che il fatto da cui sorge la presente vertenza è molto più articolato di quanto possa sembrare; che, ad oggi, il bene m/y “Babousha”, di sua proprietà, è stato sottoposto a due distinti sequestri conservativi, il primo, non in ordine di tempo, è quello oggetto del giudizio in esame, mentre, il secondo è quello di cui al procedimento cautelare, avente N.R.G. 7124/2020, instaurato davanti a questo G.I., adito dalla Navigazione Montanari S.P.A., mediante ricorso per sequestro conservativo ex art. 671 c.p.c. del 06/10/2020; che, brevemente, si riportano i fatti di cui alla predetta vertenza, appena conclusa, nella sua fase cautelare, con ordinanza del 09/11/2020, che, come si comprenderà meglio nel proseguo del presente atto, è strettamente connessa alla presente causa, in ragione dell’identità dell’oggetto e del “*petitum*”; che mediante il ricorso introduttivo, la

Navigazione montanari S.P.A. ha chiesto ed ottenuto, “*inaudita altera parte*”, per la somma di € 670.000,00, il sequestro del detto bene in ragione dell’intervento effettuato dalla Valle di Siviglia, nave di sua proprietà; che essa si costituiva e nel richiedere il rigetto della domanda di parte ricorrente, contestava la qualificazione formulata da quest’ultima in ordine alla tipologia di intervento, oltre che rilevare l’assoluta esosità della richiesta e formulava richiesta di chiamata in causa della Compagnia assicuratrice con la quale essa ha sottoscritto una polizza assicurativa; che tale istanza era stata formulata anche al fine di sollecitare l’emissione di una lettera di garanzia da parte di quest’ultima, nel rispetto della Convenzione di Londra; che la conferma del sequestro richiesto dalla Navigazione montanari S.P.A., come si si legge nella parte motiva dell’ordinanza predetta, si fonda sull’accoglimento della tesi di quest’ultima, la quale ha qualificato l’intervento della Valle di Siviglia quale “salvataggio”; che il Giudice statuiva che la ricorrente avesse diritto alla corresponsione di un compenso a norma dell’articolo 12) della Convenzione di Londra del 1989 e, sulla base di ciò, al fine della determinazione del “*quantum*”, il criterio scelto è stato quello del valore del bene salvato, che va individuato in complessivi € 4.200.000,00, secondo la stima del bene effettuata da parte ricorrente, quantificando il compenso nella misura del 5% del valore di tale bene secondo il criterio prudenziale elaborato da parte della giurisprudenza; che, pertanto, il valore del compenso di salvataggio quantificato dal Giudice, nella causa sopracitata, è pari ad € 230.000,00, di cui € 20.000,00 per spese legali ed è per tale motivo che, in sede di conferma del sequestro emesso “*inaudita altera parte*”, è stato ridotto alla detta somma; che contestualmente, il Giudice fissava per l’instaurazione del giudizio di merito il termine perentorio di 60 giorni, con decorrenza dalla comunicazione del provvedimento, avvenuta in data 17/11/2020; che sulla base della suesposta esposizione, è solare che il fatto da cui trae origine la richiesta del compenso da parte della Navigazione Montanari S.P.A. è il medesimo sul quale si fonda l’odierno procedimento cautelare, instaurato da RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L., così come è incontestabile e risultante dalla documentazione in atti, che, nella notte fra il

01/10/2020 ed il 02/10/2020, cronologicamente, dapprima la Valle di Siviglia, successivamente il rimorchiatore Francia, sono intervenuti in favore della m/y “Babousha”; che quanto sopra impone di valutare il fatto, descritto in entrambe le cause, nel suo complesso come un singolo ed unico evento e, come la Convenzione di Londra, la dottrina e la giurisprudenza insegnano, ad individuare necessariamente un'unica operazione di salvataggio, qualora vi fosse, in favore del m/y “Babousha”; che, infatti, l’art. 15 della suddetta Convenzione disciplina i criteri da utilizzarsi nel caso della spartizione della ricompensa tra vari soccorritori, facendo riferimento a quanto previsto dal precedente art. 13; che nella versione inglese del predetto art. 13, primo capoverso (“*The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article*”), l’uso del termine “*apportionment*” (ripartizione, spartizione) indica pacificamente che il compenso deve essere anzitutto stabilito globalmente nei confronti del proprietario del bene salvato e presuppone che si tratti di una operazione di salvataggio unitaria, quale è quella ipotizzata dall’art. 8, capoverso 1, lettera d), che fa obbligo al primo soccorritore di accettare l’intervento di altri soccorritori; che, in sostanza, per previsione normativa, il fatto che il legislatore abbia indicato formalmente la “tolleranza” da parte del primo soccorritore dell’intervento di altri per la medesima attività consegue la qualificazione di operazione unitaria di salvataggio alla fattispecie in oggetto; che da quanto sopra esposto, emerge evidente la necessità che le due cause vengano riunite, in quanto strettamente connesse, per l’oggetto e per il titolo, anche in considerazione della simultaneità delle stesse in termini temporali; che la necessità della riunione delle predette cause, in sede cautelare e in sede di merito, oramai, si fonda altresì sulla necessità che non si verificino decisioni incompatibili fra loro anche in ordine a come si sono svolti i fatti; che nelle suddette circostanze di tempo e luogo, la m/y “Babousha”, battente bandiera Marshall Island – Official number 71079 – MMSI 538071079 – Gross Ton. 237 – Lungh. 35,30 m, di proprietà dell’odierna resistente, mentre si trovava in navigazione con rotta verso Genova, in posizione lat 39°33.204N – long 014°09.673E a circa 60 miglia a nord

dell'isola di Stromboli, improvvisamente, alle h 00.00, subiva lo spegnimento di entrambi i motori; che dopo aver cercato di risolvere la problematica autonomamente ma senza successo, il comandante, Gianpiero Deriu, alle h 4.00, ha lanciato un PAN PAN senza avere alcuna risposta, alle h 4.20 provvedeva a lanciare un segnale May day generale attraverso il DSC, senza comunicazione di pericolo di affondamento o collisione; che dopo circa 20 minuti riceveva una chiamata da parte della Compamare Napoli la quale la metteva in contatto con i rimorchiatori di Napoli, Salerno e Augusta i quali, in quel momento, non potevano effettuare il servizio; che alle h 7.00, dopo aver sentito la conversazione fra il comandante Deriu e la Compamare Napoli, si avvicinava la nave Valle di Siviglia, di proprietà della Navigazione Montanari S.P.A., la quale offriva un traino fino a Salerno;

che, pertanto, solo alle h 9.30, i cavi del rimorchio della m/y "Babousha" sono stati passati alla Valle di Siviglia per il traino in rotta verso Salerno; che alle h 16.00, a circa 12 miglia dal porto di Marina d'Arechi di Salerno, è giunto il rimorchiatore Francia per trainare la m/y "Babousha" fino al detto porto ed alle ore 18.00 la nave è stata ormeggiata nel porto Marina d'Arechi; che quanto sopra esposto corrisponde alla descrizione dei fatti operata dal comandante Deriu nella "denuncia di evento straordinario redatto ai sensi dell'art. 60 del decreto legislativo 18.07.2005, n. 171, occorso in data 1.10.2020" del 02/10/2020; che emerge evidente che la Valle di Siviglia, al contrario di quanto sembrerebbe dalla brevissima descrizione in fatto esposta dall'odierna ricorrente, è stata parte attiva all'interno dell'occorso e che la stessa sia intervenuta in favore della m/y "Babousha"; che su tale intervento, effettuato dalla Valle di Siviglia, si è pronunciato, appunto, il Giudice adito, nel procedimento avente N.R.G. 7124/2020, qualificandolo, allo stato degli atti, quale "soccorso" o "assistenza" di cui alla Convenzione di Londra del 1989, per le motivazioni indicate nell'ordinanza sopracitata, emessa a conclusione del procedimento; che anche in questa sede si contesta la qualificazione di "soccorso" operata dal Giudice adito in ordine all'intervento della Valle di Siviglia, ma, in ogni caso, stante quanto statuito nella detta ordinanza, anche solo in ordine all'evidente

incompatibilità pratica e logica sulla sussistenza di due distinti interventi di salvataggio, ciò che ha effettuato il rimorchiatore Francia, di proprietà dell'odierna ricorrente, non potrà che definirsi rimorchio o traino, oppure attività compresa nel già quantificato intervento secondo l'ordinanza di cui al procedimento avente N.R.G. 7124/2020, in quanto trattasi sempre di operazione di salvataggio unitaria; che, pertanto, si eccepisce che, stante l'assenza della pericolosità, insita nel fatto che era già intervenuta la Valle di Siviglia, l'intervento del rimorchiatore Francia dovrà essere sussunto nella tipologia del "rimorchio" o "traino" e non "soccorso", con conseguente inapplicabilità, al caso di specie, della Convenzione di Londra; che partendo dal presupposto, pacifico e incontestabile, che il salvataggio è caratterizzato dall'immediatezza del pericolo, il caso che ci occupa è da sussumersi nella tipologia del "rimorchio", attività che prevede una viva e fattiva collaborazione da parte della nave rimorchiata al fine di agevolare l'attività della rimorchiatrice; che a conferma di ciò si richiama quanto statuito dal Giudice adito, nell'ordinanza del 09/11/2020, il quale afferma che, nella fattispecie di cui all'intervento della Valle di Siviglia è sussistente di situazione di pericolo tipica del salvataggio di cui alla Convenzione di Londra; che l'assenza di pericolosità è l'elemento che caratterizza l'intervento effettuato dal rimorchiatore Francia, unitamente all'assenza del rischio di soffrire perdite, e/o incontrare spese rilevanti; che, per quanto esposto, in considerazione dell'inquadramento dell'intervento del rimorchiatore Francia quale "rimorchio", appunto, ai fini della valutazione del compenso, il Giudicante dovrà certamente tenere in considerazione il fatto che la detta operazione è durata 1 ora e 45 minuti, come già statuito nel decreto del 05/11/2020, emesso "*inaudita altera parte*"; che, infatti, la quantificazione effettuata dall'avversa difesa, pari ad € 850.000,00, poi ridotta ad € 230.000,00, è eccessivamente onerosa e non giustifica un provvedimento di tal genere; che nell'atto introduttivo è assente ogni argomentazione e/o giustificazione in ordine alla esosa quantificazione dell'asserito danno, né si comprende o intuisce sulla base di quali elementi e/o calcoli sia giunta a tale cifra; che l'importo orario per tale attività ammonta mediamente ad € 700,00 all'ora, che

rapportato all'intervento eseguito dalla Rimorchiatori Salerno (1 ora e 45 di lavoro, in perfette condizioni meteo, in assenza di pericolosità, rischio di soffrire perdite, e/o incontrare spese rilevanti) nel caso specifico consentirà di quantificare un importo decisamente inferiore; che, infine, si rileva che la quantificazione del bene sequestrato è già stata effettuata nel procedimento avente N.R.G. 7124/2020 ed individuata in € 4.200.000,00, per cui si contesta recisamente il valore indicato dall'odierna ricorrente, pari ad € 6.000.000,00, eccessivamente oneroso e non supportato da valida documentazione; che è evidente che, nella denegata e non sperata ipotesi in cui venga qualificato l'intervento del rimorchiatore Francia quale "salvataggio", il compenso, anche da dividersi con la Valle di Siviglia, è già stato quantificato a mezzo dell'ordinanza del 09/11/2020; che solo ed esclusivamente, nella denegata e non sperata ipotesi che il Giudice adito voglia inquadrare l'operazione svolta dalla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. attività di "salvataggio", è insita in tale valutazione che venga richiamata l'ordinanza di cui al procedimento avente N.R.G. 7124/2020, per ripartire il compenso ivi stabilito per € 210.000,00, oltre ad € 20.000,00 per spese legali, imputandolo in parte all'intervento dell'odierna ricorrente; che, inoltre, si eccepisce che, anche nella remotissima ed assurda ipotesi in cui il Giudice voglia qualificare l'intervento dei RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. come "salvataggio", distinta da quella della Navigazione Montanari S.P.A., in contrasto con i principi di cui alla Convenzione di Londra e della giurisprudenza e dottrina sul punto, evidente che dovrà avere un valore notevolmente inferiore a quello quantificato nell'ordinanza del 09/11/2020, anche solo per la durata dell'intervento, di 1 ora e 45 minuti e delle risorse impiegate. In virtù di quanto innanzi esposto **la LIRA MARINE LLC** ha formulato le seguenti conclusioni: in via preliminare, disporre la riunione del presente procedimento a quello di cui al N.R.G. 7124/2020, instaurato innanzi al Giudice adito dalla Navigazione Montanari S.P.A., la cui fase cautelare si è appena conclusa con ordinanza del 09/11/2020, con scadenza il 16/01/2021 per l'instaurazione del giudizio di merito; in via principale: revocare e non confermare il decreto emesso "*inaudita*

altera parte” in data 05/11/2020, mediante il quale è stato accolto il ricorso per sequestro conservativo richiesto dalla ricorrente sulla nave m/y “Babousha”, battente bandiera Marshall Island, official n. 71079, call sign V7MY6, di proprietà dell’odierna resistente, in ragione dei motivi esposti nel corpo del presente atto; in via subordinata, solo nella denegata ipotesi di rigetto della domanda principale: modificare il provvedimento di accoglimento, emesso “*inaudita altera parte*” in data 05/11/2020, e disporre la riduzione della somma di cui al presente sequestro conservativo, fissandone una congrua e ritenuta di giustizia, per le motivazioni esposte nel presente atto, qualificando l’intervento della ricorrente quale “rimorchio”, con accertamento dell’inapplicabilità della Convenzione di Londra; in via ulteriormente subordinata, solo nella denegata ipotesi di non accoglimento della domanda principale e di quella subordinata: modificare il provvedimento di accoglimento, emesso “*inaudita altera parte*” in data 05/11/2020, e disporre la riduzione della somma di cui al presente sequestro conservativo, fissandone una congrua e ritenuta di giustizia, per le motivazioni esposte nel presente atto, qualificando l’intervento della ricorrente quale “salvataggio”, in applicazione della Convenzione di Londra, inteso come unica operazione unitamente a quella della Navigazione Montanari S.P.A., il cui compenso è già quantificato nell’ordinanza del 09/11/2020, emessa nel procedimento avente N.R.G. 7124/2020; con vittoria delle spese di lite ed accessori di legge.

- All’udienza del 25/11/2020 il Giudice si riservava e, all’esito della riserva, rigettava la richiesta di autorizzazione alla chiamata in causa della Compagnia Assicuratrice da parte della resistente, rigettava la richiesta di riunione del presente procedimento a quello recante N.R.G. 7124/2020 e concedeva alle parti termine per controdedurre in ordine alle reciproche difese, eccezioni e conclusioni fino al 04/12/2020, rinviando all’udienza del 10/12/2020 per la decisione.

- Alla successiva udienza del 10/12/2020 il Giudice si riservava.

- **In via del tutto preliminare**, la richiesta di parte resistente formulata nelle note depositate telematicamente in data 03/12/2020 di revocarsi l’ordinanza del

25/11/2020 laddove è stato disposto il rigetto della chiamata in causa della terza Compagnia Assicuratrice - su cui pure la resistente si è soffermata diffusamente nella comparsa di costituzione e risposta - va accolta, non avendo la LIRA MARINE LLC formulato espressamente nelle conclusioni la predetta richiesta. Pertanto l'ordinanza del 25/11/2020 va revocata nella parte in cui stabilisce: “- *RIGETTA la richiesta di chiamata in causa del terzo formulata da parte resistente*”;

- Fermo quanto innanzi esposto, è ora possibile decidere la controversia.

Occorre **innanzitutto** valutare l'esistenza del presupposto del “*fumus boni iuris*”, che nel caso di sequestro conservativo consiste in una valutazione circa la presumibile fondatezza della pretesa vantata dalla parte ricorrente, in base ad un accertamento delibativo del diritto, fondato sulla ritenuta probabilità della sua esistenza (cfr. Cass. Civ., n. 2248/1998). Nella vicenda in esame la RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. ha chiesto ed ottenuto, con decreto “*inaudita altera parte*”, il sequestro conservativo della nave m/y “Babousha” di proprietà della LIRA MARINE LLC, al fine di salvaguardare le proprie ragioni di credito derivanti dal presunto compenso di salvataggio che le spetterebbe ai sensi della Convenzione di Londra del 1989, per avere rimorchiato l'imbarcazione sequestrata – che si presentava in alto mare ed in una situazione di grave avaria – nel Golfo di Salerno. In particolare, secondo la ricorrente, tale intervento integrerebbe gli estremi del “soccorso in mare” ai sensi della Convenzione di Londra del 1989, di talché essa avrebbe diritto al pagamento, da parte della LIRA MARINE LLC, proprietaria della nave m/y “Babousha” soccorsa, del compenso di salvataggio, per essere la nave in una condizione tale da non poter navigare autonomamente.

Costituitasi in giudizio, la LIRA MARINE LLC ha eccepito: che l'intervento effettuato dal rimorchiatore Francia di proprietà della RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. costituirebbe un “rimorchio” e non un “salvataggio”, stante l'assenza di prova della situazione di pericolo in cui è stato realizzato l'intervento effettuato, considerato che il m/y “Babousha” non era “alla deriva”, in ragione del fatto che il rimorchiatore Francia è intervenuto in seguito alla liberazione del m/y

dalla Valle di Siviglia, nonché che il natante non era in “alto mare”, indicando tale termine, tecnicamente, l’essere al di fuori dal limite delle 200 miglia (acque internazionali), mentre il m/y “Babousha” era in acque territoriali ad una distanza di dieci miglia dalla costa, che le condizioni meteo al momento dell’intervento erano eccellenti, come risulta dal documento prodotto dalla ricorrente, il “salvage form”, in cui si legge che il mare fosse “calmo”, e come si evince dalle riproduzioni fotografiche della ricorrente, nonché che l’asserito intenso traffico presente in quell’occasione non vi era, anche considerato che i primi di ottobre è un periodo notoriamente lontano dalla stagione estiva; che la richiesta di parte ricorrente di disporsi il sequestro per l’ammontare di € 850.000,00 è eccessiva e non comprovata; che nella denegata ipotesi in cui l’operazione svolta dalla RIMORCHIATORI DI SALERNO S.R.L. venga definita come attività di salvataggio, è insita in tale valutazione che il Giudice, stante la natura unitaria dell’operazione di salvataggio svolta dalla Valle di Siviglia (di proprietà della Navigazione Montanari S.P.A.) e della Francia (di proprietà della ricorrente) richiami l’ordinanza di cui al procedimento avente N.R.G. 7124/2020, per ripartire il compenso ivi stabilito per € 210.000,00, oltre ad € 20.000,00 per spese legali, imputandolo in parte all’intervento dell’odierna ricorrente; che per il caso in cui il Giudice adito voglia qualificare l’intervento della RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. come salvataggio, distinto ed autonomo rispetto a quello della Navigazione Montanari S.P.A., questo dovrà avere un valore notevolmente inferiore a quello quantificato nell’ordinanza del 9/11/2020, anche solo per la durata dell’intervento, di 1 ora e 45 minuti e delle risorse impiegate.

Ciò posto, in ordine alla dinamica dei fatti, si ritiene che la descrizione dei tempi, della sequenza e della modalità con cui è avvenuto l’intervento da parte del rimorchiatore “Francia” deve ritenersi provata.

Tanto risulta innanzitutto dalle annotazioni sul giornale nautico della Francia, nave di proprietà della RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. intervenuta in aiuto della m/y “Babousha” (**cf. all. 1 della produzione di parte ricorrente**), annotazioni che dal

punto di vista probatorio, come chiarito dalla Suprema Corte (cfr. Cass. Civ., n. 17018/2015) hanno “...*La efficacia di scrittura privata (articolo 2702 c.c.) per le annotazioni relative alla condotta della nave e agli eventi del viaggio*”; ... *“l’efficacia propria del giornale nautico è limitata alle attestazioni fattevi dal capitano, ma non vincola il giudice sulla valutazione dei fatti attestati, operando tale documento – come è stato notato in dottrina – quale prova semplice, sottoposta cioè al vaglio del libero apprezzamento del giudice ex articolo 116 c.p.c.”*. Da tali annotazioni risulta che il rimorchiatore Francia, su richiesta della Capitaneria di Porto di Salerno, si imbarcava verso il m/y “Babousha” rimorchiato dalla M/T Valle di Siviglia ad una distanza di circa 30Nm a sudovest dal porto di Salerno, avvisava la Valle di Siviglia dell’arrivo e giungeva alle ore 15:45 in prossimità della “Babousha” e, dopo avere atteso che la VDS la liberasse, per poi passare i suoi cavi di rimorchio, dunque trainava il m/y “Babousha” verso il porto Marina d’Arechi, con la presenza della guardia costiera, ed alle ore 17:30 terminava l’operazione, sganciando la nave. Tali circostanze e fatti trovano conferma anche nella denuncia di evento straordinario redatta dal Comandante Deriu del m/y “Babousha” (**cfr. denuncia di evento straordinario della produzione di parte resistente**) ed inoltre non sono stati in alcun modo contestati dalla parte della resistente e, pertanto, in ossequio al principio di non contestazione di cui all’articolo 115, co. 1, c.p.c., devono ritenersi provati.

Deve quindi ritenersi provato e non contestato tra le parti che in data 01/10/2020 il rimorchiatore Francia di proprietà della RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L., richiesta dalla Capitaneria di Porto di Salerno, effettuò un’operazione, successiva rispetto a quella già svolta dalla Valle di Siviglia di proprietà della Navigazione Montanari S.P.A. (ed oggetto del procedimento per sequestro conservativo N.R.G. 7124/2020 conclusosi innanzi a questo Giudice con ordinanza del 09/11/2020), con cui passava i suoi cavi di rimorchio alla “Babousha”, la quale aveva ancora i motori completamente guasti e la trainava materialmente fino al porto Marina d’Arechi di Salerno.

Questa essendo la ricostruzione dei fatti come materialmente verificatisi, si pone ora

il problema di qualificare l'intervento effettuato dalla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. per tramite dell'imbarcazione Francia quale “rimorchio”, che come tale non fa sorgere il diritto alla corresponsione di alcun compenso in capo al soggetto che lo ha effettuato, oppure alla stregua di un “soccorso”, come tale suscettibile di far scaturire in capo alla ricorrente il diritto al pagamento di un compenso in base all'articolo 12) della Convenzione internazionale di Londra del 1989 sull'assistenza.

A norma dell'**articolo 1, lettera a) della Convenzione di Londra del 1989** “*Per operazione di assistenza s'intende qualsiasi azione o attività intesa ad assistere una nave o qualsiasi altro bene in pericolo in acque navigabili o in altre acque*”; dunque il Trattato del 1989 sancisce espressamente che, perché vi sia tecnicamente un intervento qualificabile quale “assistenza” o “soccorso” è necessario che la nave si trovi in una situazione attuale di pericolo, che può essere eliminata, appunto, attraverso l'intervento di soccorso. Tuttavia la Convenzione di Londra non offre alcuna definizione della “situazione di pericolo”, lasciando all'interprete il compito di colmare tale lacuna normativa.

Sul punto la giurisprudenza ha innanzitutto chiarito che **l'evento dannoso necessario ad integrare gli estremi del soccorso non deve consistere necessariamente nella perdita dell'oggetto del soccorso stesso, essendo sufficiente una situazione di distress, cioè di impaccio in cui versì la nave, tale da esporla al pericolo di danno e da ingenerare nei responsabili del bordo una giustificata apprensione secondo una valutazione “ex ante”, prognostica, dell'evento stesso: "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” (così App. Lecce, 01/4/1996).

Sul punto poi la Corte di Cassazione (Cass. Civ., n. 3534/1990) ha sancito che **si**

configura una situazione di pericolo in ipotesi di nave non più in grado di manovrare da sola, anche se in acque tranquille ed in prossimità della laguna (nella fattispecie al vaglio della Suprema Corte la nave si trovava all'ormeggio ed era appoggiata sul fondo e per di più appruata). Di conseguenza la Suprema Corte ha sancito che **"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"**.

Nel caso di specie, dalla documentazione in atti risulta che in data 01/10/2020 la nave m/y "Babousha", si trovava in navigazione con rotta verso Genova con a bordo 5 persone, **allorquando si spensero entrambi i motori di colpo e, nonostante gli interventi del Comandante Deriu, tale avaria non veniva risolta (cfr. denuncia di evento straordinario della produzione di parte resistente)**, tant'è che il Comandante della m/y "Babousha", dopo avere cercato di ovviare in ogni modo al problema, alle ore 4:20 provvedeva a lanciare il *may day*, chiedendo aiuto. A seguito di tale richiesta interveniva la Valle di Siviglia la quale portava il m/y "Babousha" a circa 12 miglia dal porto Marina d'Arechi di Salerno (cfr. **all. 1 della produzione di parte ricorrente e denuncia di evento straordinario della parte resistente**) ove il natante, con entrambi i motori ancora non funzionanti, veniva preso in consegna dal rimorchiatore Francia di proprietà della RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. e portato fino al porto Marina d'Arechi di Salerno.

Dunque, applicando i principi di diritto così come sopra delineati alla fattispecie in esame, questo Giudice ritiene che l'intervento prestato dalla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. (per tramite della nave Francia) in favore della m/y "Babousha" integri gli estremi del "soccorso" o "assistenza" di cui alla Convenzione di Londra del 1989. Infatti, risulta provato che la nave di proprietà della LIRA MARINE LLC **si trovava in una condizione di avaria**, poiché entrambi i motori si erano spenti ed **il Comandante e l'equipaggio non erano in grado di ripararli (cfr. denuncia di evento straordinario** ove il Comandante Deriu della m/y "Babousha" dichiara: **"Avendo provato a fare tutto quello che si poteva fare, dopo 3 ore ovvero alle 4:00,**

ho lanciato un PAN PAN ma con esito negativo...”). Tale situazione di avaria della m/y “Babousha” al momento in cui il rimorchiatore Francia prese in consegna dalla Valle di Siviglia il natante di proprietà della resistente persisteva, avendo la “Babousha” entrambi i motori non funzionanti e, dunque, nonostante la ridotta distanza di alcune miglia dal porto Marina d’Arechi di Salerno, essa si trovava ancora in una situazione tecnicamente qualificabile di “pericolo”, specialmente considerata l’interpretazione particolarmente ampia ed estensiva che la giurisprudenza – di merito e di legittimità – fornisce, appunto, della nozione di “pericolo” che legittima la qualificazione di un intervento come “soccorso” a norma della Convenzione di Londra del 1989.

Questi elementi inducono quindi a ritenere che il m/y “Babousha” si trovava, secondo una valutazione “*ex ante*” di carattere prognostico, fatta cioè al momento dell’intervento, **in condizioni tali da non poter manovrare e, comunque, sicuramente di cattivo assetto**, tanto da dover richiedere aiuto mediante *il may day* in precedenza, **con chiaro pericolo di un danno o di un maggiore danno per la nave stessa e per l’equipaggio a bordo**. Ciò è vieppiù confermato dalla circostanza che lo stesso comandante del m/y “Babousha”, il giorno successivo all’arrivo a Marina di Arechi, compilava e sottoscriveva volontariamente e senza riserva alcuna, lo stampato “*Salvage Form*” (cfr. **all. 7 della produzione di parte ricorrente**) recante la seguente dicitura tradotta in italiano: “*Egregio Signore, noi Rimorchiatori Salerno Srl, Le chiediamo le seguenti elencate informazioni della Sua nave Babousha della quale abbiamo effettuato il salvataggio il 01/10/2020*”; a tale richiesta seguono i dati del Comandante e del motor yacht stesso, nonché del suo proprietario e del salvataggio svolto ed al termine del modulo vi è uno spazio per eventuali “*Remarks*” (Notazioni) in cui non è stata riportata alcuna osservazione da parte del comandante del m/y “Babousha” ed il modulo reca la sottoscrizione del comandante e il timbro dello yacht. Tale elemento, ancorché non dirimente considerato in modo isolato, insieme ai fatti ed agli elementi di cui sopra conferma che l’intervento effettuato dalla Francia va qualificato come “salvataggio”.

Vi era, dunque, una situazione di pericolo in cui si trovava la nave m/y “Babousha”, rispetto alla quale la società ricorrente, attraverso il rimorchiatore Francia, ha fornito “soccorso”.

La qualificazione dell’intervento come “soccorso” della Francia comporta che la RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. ha diritto alla corresponsione di un compenso di salvataggio a norma dell’**articolo 12) della Convenzione di Londra del 1989**, poiché **tale intervento è stato portato a termine con successo**, circostanza, questa, non contestata tra le parti e pertanto da ritenersi provata in base al principio di non contestazione di cui all’articolo 115, co. 1, c.p.c.

Ciò posto, è necessario passare ad affrontare un’ulteriore questione, quella cioè del se l’intervento della RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. vada qualificato come distinto ed autonomo rispetto a quello precedentemente effettuato dalla Navigazione Montanari S.P.A. per tramite della nave Valle di Siviglia (oggetto del procedimento per sequestro conservativo N.R.G. 7124/2020 già definito con ordinanza del 09/11/2020) oppure se i due interventi vadano considerati alla stregua di una operazione “unitaria”: nel primo caso, infatti, l’odierna ricorrente avrebbe diritto alla corresponsione di un indennizzo autonomo ed ulteriore (rispetto a quello già riconosciuto alla Navigazione Montanari S.P.A.) da parte della LIRA MARINE LLC per l’attività di salvataggio svolta nell’interesse di quest’ultima, mentre nel secondo caso occorrere liquidare l’indennizzo per il salvataggio sulla base del disposto di cui all’articolo 15, comma 1, della Convenzione di Londra del 19891 a mente del quale *“La ripartizione del compenso contemplato dall’articolo 13 tra le persone che hanno prestato assistenza avviene sulla base dei criteri previsti da tale articolo”*.

Questo Giudice ritiene che gli interventi di salvataggio effettuati dalla Navigazione Montanari S.P.A. (tramite la nave Valle di Siviglia) e dalla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. (tramite il rimorchiatore Francia) vadano qualificati alla stregua di **una operazione unitaria di salvataggio**.

Infatti, pur non potendosi revocare in dubbio che i due interventi siano naturalisticamente e fenomenicamente distinti e separati, dal punto di vista giuridico

appare corretto qualificarli come un unico intervento di salvataggio.

In tal senso depone **innanzitutto** il dato che, come provato documentalmente e non contestato tra le parti, gli interventi effettuati dalla Navigazione Montanari S.P.A. e dalla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. **si sono succeduti tra di loro senza soluzione di continuità dal punto di vista temporale**, con la m/y Babousha che è stata “lasciata” dalla Valle di Siviglia alle ore 15:45 e presa in consegna nel medesimo orario dal rimorchiatore Francia, circostanza, questa, che dimostra la sostanziale unitarietà dell’operazione di salvataggio.

In secondo luogo, poi, occorre considerare che, come dedotto dalla parte resistente, **gli interventi effettuati dalla Valle di Siviglia e dalla Francia poi sono consistiti materialmente in una medesima attività**, ovvero quella di trainare il m/y Babousha, privo di entrambi i motori funzionanti a causa di un guasto e dunque in una situazione di pericolo, dalla posizione in cui si trovava inizialmente fino ad un luogo sicuro mediante due passaggi, dal punto “A” (nella posizione iniziale in cui si trovava il m/y Babousha in rotta verso il porto di Genova) al punto “B” (12,5 Nm dal porto Marina d’Arechi di Salerno) e da qui al punto “C” (cioè il porto Marina d’Arechi di Salerno). Si tratta, dunque, di una operazione che ha complessivamente natura unitaria, essendo stata frazionata in due distinti interventi da parte di soggetti diversi soltanto per contingenze casuali, del tutto estranee alla volontà delle parti in causa, con il rimorchiatore Francia che ha portato a completamento l’intervento già intrapreso dalla Valle di Siviglia, continuando un’attività che avrebbe potuto essere portata a termine dalla Valle di Siviglia.

Sul punto parte ricorrente ha dedotto che nel caso di specie si sarebbe in presenza di un’ipotesi di “soccorso plurimo”, con due distinti ed autonomi interventi di salvataggio, in quanto mancherebbe quella “comunanza di mezzi e d’intento” proprio delle operazioni unitarie, stante l’assenza di un rapporto contrattuale tra le due navi soccorritrici. Tale argomentazione non appare condivisibile.

Questo Giudice non ignora che autorevole dottrina ha individuato nell’esistenza o meno di una “comunanza di mezzi e d’intento” e di un rapporto contrattuale tra i

soggetti soccorritori la linea di confine tra un'operazione di salvataggio "unitaria" (con conseguente applicabilità del disposto dell'art. 15 della Convenzione di Londra del 1989 in punto di liquidazione dell'indennizzo) ed una pluralità di operazioni di salvataggio, dotate di loro autonomia. Tuttavia, a ben vedere, tale criterio che individua la differenza tra operazione "unitaria" ed una "pluralità" di operazioni di salvataggio non può trovare accoglimento, in quanto esso, pur apprezzabile nello sforzo di individuare un modo per distinguere il soccorso "unitario" da quello "collettivo", non trova però alcun fondamento normativo espresso. Inoltre essa pecca per eccesso, riducendo oltre modo l'ambito di operatività del salvataggio "unitario" e dilatando a dismisura la configurabilità di interventi di salvataggio "plurimi". A ben vedere, invece, appare a chi scrive che, nel silenzio della legge sul punto, i criteri idonei a distinguere quegli interventi che si palesano come plurimi sotto il profilo naturalistico alla stregua di un intervento unico ed unitario o come interventi plurimi sotto l'angolo visuale della qualificazione giuridica non possa prescindere dalla considerazione delle circostanze del caso concreto, ed in particolare dei fattori del tempo e delle modalità degli interventi. Così un primo criterio appare ravvisabile nella **esistenza o assenza di una soluzione di continuità tra gli interventi** (di talché qualora essi si susseguano tra loro senza che sia decorso un apprezzabile lasso di tempo vi sarà un'operazione unitaria, come nel caso di specie, mentre laddove sia trascorso un apprezzabile periodo di tempo gli interventi acquisiranno una loro autonomia, anche giuridica). **In secondo luogo**, poi, un ulteriore criterio che consente di distinguere tra unità e pluralità di interventi agli effetti dell'applicabilità del disposto dell'articolo 15, co.1, della Convenzione di Londra del 1989 appare rinvenibile nelle caratteristiche degli interventi, di talché se essi hanno ad oggetto attività svolte dai soccorritori tra loro identiche o, comunque, analoghe (come nella vicenda in esame, dove entrambe le navi soccorritrici hanno trascinato il m/y Babousha che si trovava in una situazione di pericolo verso un luogo sicuro) si sarà in presenza di un intervento unico, mentre qualora le attività abbiano contenuto diverso fra loro, si sarà in presenza di una pluralità di interventi. **Infine**, occorre

considerare altresì che nella fattispecie concreta, a sostegno della soluzione dell'intervento unico ed unitario della Valle di Siviglia e del rimorchiatore Francia depone il fatto che **la situazione di pericolo in cui si trovava Babousha in relazione al soccorso prestato dalla VDS e dal Francia era sostanzialmente la medesima, cioè quella derivante dal fatto di trovarsi il motor yacht in mare aperto e con entrambi i motori non funzionanti.**

Parte ricorrente ha poi dedotto che le vicende relative al procedimento recante N.R.G. 7124/2020 introdotto dalla Navigazione Montanari S.P.A. e definito con ordinanza del 09/11/2020 emessa da questo Giudice non potrebbero assumere alcuna rilevanza rispetto ai fatti di causa.

L'eccezione non è fondata.

Orbene, pur non potendosi negare che i due procedimenti abbiano una loro autonomia sotto il versante processuale, va però considerato che i fatti che ne costituiscono l'oggetto sono tra loro strettamente connessi, di talché ignorarli e non tenerne in considerazione le risultanze in questa sede – considerato che essi sono stati dedotti e richiamati dalla parte resistente - potrebbe condurre a risultati contraddittori.

Ricostruiti gli interventi effettuati dalla Navigazione Montanari S.P.A. (mediante la nave di sua proprietà Valle di Siviglia) e dalla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. (per tramite del rimorchiatore Francia) come un unico intervento di “salvataggio”, occorre ora procedere a quantificare il compenso spettante alla parte ricorrente, tenendo conto anche dell'attività svolta dalla Navigazione Montanari S.P.A., già oggetto di accertamento, sia pure in base ad una cognizione sommaria ed allo stato degli atti tipica dei procedimenti cautelari, nell'ambito del richiamato giudizio N.R.G. 7124/2020.

Infatti, la qualificazione dell'operazione di “salvataggio” svolta dai due soccorritori come “unitaria” comporta che **vada liquidato loro un unico indennizzo complessivo a norma dell'articolo 15, comma 1, della Convenzione di Londra del 1989**, in forza del quale *“La ripartizione del compenso contemplato dall'articolo 13 tra le persone che hanno prestato assistenza avviene sulla base dei criteri previsti da*

tale articolo”.

Per individuare la misura del compenso spettante alla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. occorre, dunque, prendere in considerazione i criteri di cui all’articolo 13 della Convenzione di Londra del 1989. L’articolo 13 della suddetta Convenzione reca l’elencazione dei seguenti criteri:

- a) il valore della nave assistita e degli altri beni tratti in salvo;
- b) la competenza e gli sforzi profusi da coloro che hanno prestato assistenza al fine di prevenire o limitare i pregiudizi causati all’ambiente;
- c) il successo ottenuto dalla persona che presta assistenza;
- d) la natura e la rilevanza del pericolo;
- e) la competenza e gli sforzi profusi da coloro che hanno prestato assistenza al fine di salvare la nave, gli altri beni e le vite umane;
- f) il tempo impiegato da coloro che hanno prestato assistenza, i costi sostenuti e le perdite subite;
- g) il rischio di essere ritenuto responsabile e gli altri rischi corsi da chi ha prestato assistenza o dal suo materiale;
- h) la sollecitudine con cui sono stati resi i servizi;
- i) la disponibilità e l’impiego di navi o altre attrezzature destinate alle operazioni di assistenza;
- j) lo stato di preparazione, nonché l’efficacia e il valore del materiale di chi ha prestato assistenza.

Facendo applicazione di tali criteri questo Giudice ritiene che l’indennizzo spettante alla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. vada determinato nella **misura del 30% dell’intervento unitario** complessivo, ciò considerando in particolare il criterio di cui all’articolo 13, **lettera f)** della Convenzione di Londra del 1989, cioè de *“il tempo impiegato da coloro che hanno prestato assistenza, i costi sostenuti e le perdite subite”*. Da questo punto di vista, infatti, come già rilevato nel decreto emesso *“inaudita altera parte”* in data 05/11/2020, l’intervento del rimorchiatore Francia ha avuto una durata di circa 1 ora e 45 minuti (dalle ore 15:45, momento in cui il m/y

“Babousha” veniva lasciato dalla Valle di Siviglia alle cure del Francia alle ore 17:30 circa, orario in cui il Babousha veniva lasciato nel porto Marina d’Arechi di Salerno). Di contro, l’intervento effettuato dalla Navigazione Montanari S.P.A. attraverso la nave Valle di Siviglia ha avuto una durata di circa 6 ore (dalle ore 9:42 in cui iniziava il rimorchio della m/y Babousha alle ore 15:45 circa, orario in cui la nave veniva consegnata alle cure del rimorchiatore Francia). Valorizzando la durata dell’intervento e, dunque, dello sforzo profuso dalle navi coinvolte nell’operazione di soccorso della “Babousha”, ne consegue che **la parte preponderante e principale dell’intervento di salvataggio è stata espletata dalla Navigazione Montanari S.P.A.**, anche considerato che quest’ultima è intervenuta per prima ad ovviare alla maggiore situazione di pericolo in cui si trovava la nave soccorsa, la quale era inizialmente in mare aperto. Parte ricorrente ha poi rappresentato che la durata dell’intervento da essa svolto non sarebbe di 1 ora e 45 minuti come indicato nel decreto di sequestro “*inaudita altera parte*”, bensì considerando il maggiore tempo impiegato dalle ore 14:00, allorquando il rimorchiatore Francia salpava dal luogo ove si trovava, ove vi faceva poi ritorno alle ore 18:36, come riportato nel giornale nautico. Sul punto si ritiene di non dover condividere quanto affermato dalla ricorrente, atteso che il tempo e la durata dell’intervento di salvataggio – ai fini della determinazione del “*quantum*” dell’indennizzo e della ripartizione dello stesso ex art. 15, co. 1, della Convenzione di Londra – vanno considerati esclusivamente quelli strettamente necessari all’operazione di salvataggio, cioè quelli impiegati per prestare concreta assistenza alla nave in pericolo, e non anche quelli impiegati per giungere sul luogo dove si trova il natante e per tornare al punto di partenza.

Né tantomeno può condividersi quanto dedotto dalla odierna ricorrente, e cioè che l’intervento “principale” sarebbe stato da essa svolto, in quanto non vi è alcun elemento probatorio a sostegno di tale affermazione, oltre ad essere irrilevante la circostanza che essa abbia utilizzato i propri cavi per effettuare l’intervento.

Quindi alla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. va riconosciuto, allo stato, un indennizzo per l’attività di salvataggio prestata nell’interesse della LIRA MARINE

LLC nell'ambito dell'operazione unitaria eseguita con la Navigazione Montanari S.P.A., pari al **30% dell'indennizzo complessivamente dovuto**.

Per ciò che riguarda l'ammontare del compenso complessivamente dovuto ai soccorritori e, dunque, alla società ricorrente, occorre fare riferimento ai criteri di cui all'**articolo 13, comma 1, lettere da a) a j), della Convenzione di Londra del 1989**. Considerati tali criteri, quanto al parametro di riferimento per il calcolo del compenso questo Giudice ritiene di doversi rifare al **criterio del valore del bene salvato**, nel caso concreto la nave m/y "Babousha", che va individuato in complessivi € **4.200.000,00**, secondo la stima del bene effettuata all'attualità in sede di consulenza tecnica dalla Navigazione Montanari S.P.A. nell'ambito del procedimento recante N.R.G. 7124/2020, in quanto tale valore, ancorché oggetto di una stima di parte, resa in un altro giudizio, trova allo stato sostanziale conferma nella documentazione di causa, ed in particolare nella **polizza assicurativa relativa al m/y "Babousha", stipulata recentemente, nel mese di Maggio del 2020**, ove il valore della nave salvata è stato individuato in € 4.100.000,00 (**cf. polizza Babousha della produzione di parte resistente**). Di contro non appare suscettibile di essere preso quale parametro di riferimento il valore del natante contenuto nell'annuncio di vendita (**cf. all. 3 della produzione di parte ricorrente**) in quanto relativo ad un valore indicato in un periodo di tempo più risalente (30/5/2019). Il compenso complessivamente spettante alle navi soccorritrici va quantificato **nella misura del 5% del valore di tale bene** secondo il criterio prudenziale elaborato da parte della giurisprudenza (cf. App. Genova, 17/12/2018). Dunque il compenso di salvataggio spettante alla RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L., da liquidarsi in relazione al 5% del valore del bene stimato, allo stato degli atti, in € 4.200.000,00, dunque su un totale di € 210.000,00, va individuato nella misura del 30% di tale somma, di talché va quantificato in questa sede in complessivi € **63.000,00** (30% del 5% del valore stimato del m/y "Babousha"), cui vanno, cui deve aggiungersi quanto dovuto alla ricorrente per le spese di lite, da quantificarsi all'incirca in € **12.000,00** per compensi professionali, rimborso spese vive, rimborso spese generali, I.V.A. e C.P.A. per il

presente procedimento.

- Per quanto riguarda il requisito del “*periculum in mora*”, si osserva quanto segue. Innanzitutto si evidenzia che l’autorizzazione al sequestro conservativo di nave **prescinde da ogni valutazione in ordine alla sussistenza del “*periculum in mora*”**, in quanto il credito per la cui salvaguardia la società ricorrente agisce, ha natura di credito privilegiato sulla nave a norma dell’**articolo 552, n. 4) del Codice della Navigazione**, trattandosi di “*indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio*”.

Ad ogni modo, occorre rilevare che nella fattispecie in esame **sussiste altresì il requisito del “*periculum in mora*”**, cioè il pericolo concreto per il creditore di non vedere soddisfatto il proprio credito a causa della dispersione della garanzia costituita dal debitore. Infatti, **il m/y “Babousha” sequestrato costituisce l’unico bene di proprietà della LIRA MARINE LLC sul territorio italiano e risulta essere attualmente in vendita, come si evince dall’annuncio di vendita, ancora esistente, come risulta dall’anno “2020” indicato sotto l’annuncio** (cfr. **all. 3 della produzione di parte ricorrente**), ragion per cui sono ravvisabili elementi oggettivi e concreti idonei a far ritenere che le ragioni creditorie della RIMORCHIATORI SALERNO S.R.L. possano essere vanificate dalla mancata concessione del sequestro conservativo.

- Alla luce di quanto innanzi esposto, consegue che il “*decreto inaudita altera parte*” di sequestro conservativo del 05/10/2020 va confermato, ancorché con riduzione dell’importo fino alla cui concorrenza è concesso il sequestro da € 230.000, ad € 63.000,00 per compenso di salvataggio, oltre alle spese del procedimento cautelare, pari ad € 7.962,00 per compensi professionali, rimborso spese generali nella misura del 15% come per legge, I.V.A. e C.P.A. rimborso spese vive pari ad € 1.000,00, **per un totale di complessivi € 75.000,00**.

- Circa la regolamentazione delle spese di lite, l’articolo 669-octies, comma 7, c.p.c. prevede che “*Il giudice, quando emette uno dei provvedimenti di cui al sesto comma prima dell’inizio della causa di merito, provvede sulle spese del procedimento cautelare*” e, considerato che il sesto comma della suddetta norma richiama

espressamente i soli provvedimenti d'urgenza ex art. 700 c.p.c. e quelli a carattere anticipatorio, ne consegue “*a contrario*” che in caso di sequestro emesso “*ante causam*”, come nel caso di specie, avente carattere conservativo, non vanno liquidate le spese della fase cautelare.

- Visto l'articolo 669-octies, comma 1, c.p.c.;

- Da ultimo va esaminata l'istanza depositata telematicamente in data 03/12/2020 da parte ricorrente, con cui quest'ultima ha rappresentato che, essendo classificata con il RINA tale Ente, per poterne confermare le condizioni di sicurezza, deve effettuare una procedura che comprende, oltre all'intervento già eseguito in data 02/11/2020, anche la prova a mare. Di conseguenza la LIRA MARINE LLC ha chiesto autorizzarsi le operazioni necessarie ad effettuare la detta procedura di messa a mare, affinché sia certificata la sicurezza del bene sequestrato.

L'istanza non può essere accolta.

Sul punto si rileva innanzitutto che attualmente sul m/y “Babousha” pendono due sequestri (quello di cui al N.R.G. 7124/2020 e quello di cui al presente giudizio) e che in caso di prove e, comunque, di spostamenti del natante, potrebbero verificarsi danneggiamenti del bene stesso, con conseguente rischio di perdita o diminuzione della garanzia patrimoniale ex art. 2740 c.c. per i creditori, garanzia cui la concessione e persistenza del sequestro è funzionale. A ciò deve poi aggiungersi che parte ricorrente all'udienza del 10/12/2020 (**cf. verbale**) ha dichiarato di opporsi all'accoglimento di tale istanza e che, ad ogni modo, l'esistenza di un duplice provvedimento giudiziario di sequestro sul m/y “Babousha” potrà essere comunicata dalla resistente all'Autorità preposta ai controlli per le condizioni di sicurezza quale causa ostativa ai controlli stessi.

P.Q.M.

Il Giudice, definitivamente pronunciando, disattesa ogni contraria istanza, difesa ed eccezione, così decide:

- 1) Dispone la revoca dell'ordinanza del 25/11/2020 laddove dispone: “- *RIGETTA la richiesta di chiamata in causa del terzo formulata da parte resistente*”;
- 2) Conferma il sequestro fino alla concorrenza di € 75.000,00;
- 3) Fissa per l'instaurazione del giudizio di merito il termine perentorio di 60 giorni con decorrenza dalla comunicazione della presente ordinanza;
- 4) Rigetta l'istanza di autorizzazione alle prove a mare;
- 5) Manda alla Cancelleria per la comunicazione del presente provvedimento alle parti costituite.

Così deciso in Salerno il **22/12/2020**

Il Giudice
Dott. Mattia Caputo