LODO ARBITRALE 9 GIUGNO 1998
(Giudice unico Giorgio Righetti)

G. Righetti, Presidente
G. Vincenzini e F. Siccardi, Membri

F.LLI NERI S.a.s. (avv. L. Canepa),
SOC. RIMORCHIATORI SPEZZINI A.R.L. (avv. F.S. Lauro),
COOPERATIVA ORMEGGIATORI E BATTELLIERI
PORTO DI MARINA DI CARRARA S.r.l. (avv. E. Longhi)
c. NUOVI CANTIERI APUANIA (avv. P. Cugurra).
Costruzione n. 1.160 - nave "Splendid"

Nave in costruzione - Nave varata in avanzato corso di allestimento - Acquisizione della *destinatio ad navigandum* - Accertamento di fatto - Oggetto di salvataggio in acque portuali.

Assistenza e salvataggio - Soccorso per ordine dell'autorità - Danni causati a beni di terzi nell'adempimento di ordini dell'autorità - Risarcimento dei danni - Rimborso da parte del titolare del bene soccorso.

Il 24/12/1993 nel corso di un violento fortunale la costruzione n. 1.160, poi m/n "Splendid", in avanzato allestimento, rompeva gli ormeggi della banchina antistante il bacino di costruzione nel porto di Marina di Carrara e, ruotando sotto l'azione del vento, investiva, distruggendoli, due pontili del vicino Circolo Nautico, danneggiandone altri nonché numerose imbarcazioni da diporto ivi ormeggiate, per poi incagliarsi, mentre arretrando con la poppa provocava danni alla stessa banchina ed a una costruzione del Cantiere. La Capitaneria di Porto mobilitava piloti, ormeggiatori, due rimorchiatori *in loco*, ed assumeva la dire-

zione delle operazioni, mentre le direzioni dei Compartimenti di La Spezia e Livorno, inviavano sul posto altri tre rimorchiatori.

Le operazioni di riaccosto dell'unità sbandata duravano circa 10 ore, e, nell'esecuzione degli ordini specifici dell'autorità dirigente, venivano arrecati danni ad altre imbarcazioni da diporto. Le parti demandavano ad un Collegio arbitrale come in epigrafe composto, la determinazione del compenso dovuto ai soccorritori nonché la questione relativa al risarcimento dei danni subiti dai terzi, e al loro rimborso da parte del titolare dell'unità assistita.

L'accertare se una costruzione galleggiante già varata e in avanzato stadio di allestimento abbia o meno acquisito la destinazione alla navigazione (ancorché non ancora l'elemento intrinseco, di natura concreta e al tempo stesso relativa, della c.d. "navigabilità", sia pure motu alieno*) e, come tale, possa essere oggetto di salvataggio, integra una questione di fatto da risolversi caso per caso.*[1]

È oggetto di salvataggio una nave varata in corso di avanzato allestimento, sprovvista di personale, che abbia rotto gli ormeggi ed abbia investito, distruggendoli o danneggiandoli gravemente, numerosi pontili e le imbarcazioni da diporto ivi ormeggiate e stia arrecando danni ad altri impianti portuali.[2]

Nel caso in cui i soccorritori, eseguendo un ordine specifico sotto la direzione dell'autorità marittima, arrechino danni ad altre imbarcazioni per effetto del vortice provocato dalle eliche ruotanti a tutta forza, i detti soccorritori, nel sistema previsto dall'art. 491 c. nav., hanno diritto al rimborso, da parte del titolare del bene soccorso, degli ammontari risarcitori da essi corrisposti o comunque dovuti ai terzi danneggiati.[3]

1., 2. In questo senso si è orientata la dottrina richiamata nella motivazione del lodo: BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, I, Torino 1929, pagg. 293-298; BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia sulla nave*, Padova 1966, pagg. 120-121; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I (2), Milano 1967, pagg. 927- 929, nonché la giurisprudenza citata a sostegno.

3. Non esistono precedenti giurisprudenziali sul punto.

MOTIVI IN FATTO E IN DIRITTO DELLA DECISIONE

La materia del contendere, nella presente fattispecie, assume una particolare rilevanza, e di qui l'importanza e la delicatezza della decisione, in relazione alla principale e fondamentale questione dibattuta tra le parti: quella che impinge nella definizione della natura dell'oggetto rappresentato da una costruzione ancora iscritta nello speciale registro delle navi in costruzione ma già destinata alla navigazione (ossia a spostarsi sulle acque trasportando persone e/o cose), dopo che tale costruzione è stata assoggettata all'operazione tecnica che va sotto il nome di "varo" (sia nella sua forma di attuazione tradizionale, cioè mediante scivolamento da uno scalo in un ambiente acqueo, che nelle forme più moderne di allagamento del bacino di costruzione o di assemblaggio sull'acqua di sezioni o tronconi della sua struttura precostruiti altrove) e prima che la stessa costruzione venga completata in tutte le sue parti, collaudata e poi iscritta nel registro delle navi (maggiori o minori e/o galleggianti). Il problema che si agita è quello appunto che si impernia nel quesito se e quando, nel periodo che corre dal varo al perfezionamento dell'opera con pedissequa iscrizione nel registro definitivo, tale costruzione possa già considerarsi una "nave", ai sensi del diritto della navigazione, e se ad essa possano applicarsi le normative previste per le navi, in quanto compatibili con il suo stato attuale, o, comunque uno degli istituti tipici del diritto marittimo, e specificamente, nel caso che qui interessa, l'istituto dell'assistenza e salvataggio, ovverosia del soccorso (*salvage*) in mare o nelle acque interne. Questo problema ha, da tempo, affaticato la dottrina, in particolare quella italiana, più sensibile agli aspetti dommatici della problematica giuridica. Comunque, sia in Italia che all'estero, uniformità di vedute vi è sempre stata nel non poter considerare "nave" in pieno senso tecnico-giuridico, quella al momento in costruzione *prima* del varo (RIPERT; PAPPENHEIM, BRUNETTI). Quanto allo stadio della costruzione successivo al varo, si è

affacciata dapprima una tendenza a considerare "nave" l'*opus perfectum* [KENNEDY; *The Andalusian* (1878)], e non quello *unfinished*. O addirittura si è pretesa la condizione che, per poter essere considerata nave, essa debba esser già iscritta al registro (NISIO, SCERNI, QUERCI). Questo indirizzo è stato oggetto di acuta critica di un autore (GAETA) che ha posto in evidenza come non possasi circoscrivere la nozione di nave alle sole navi registrate, ed è stato poi condiviso da chi si è soffermato sul problema ancor più a monte, puntualizzando che non v'è necessaria coincidenza tra varo e compimento dell'*opus* (PESCATORE). Così anche la Cass. n. 319 del 17/2/1962. Ancora va ricordato come la dottrina in ultimo citata abbia del pari chiaramente posto in luce (seguendo le orme del BRUNETTI) che, ai fini della definizione di "nave", l'autopropulsione non costituisca affatto un elemento necessario. Anche le navi destinate a navigare *motu alieno*, ovverosia a rimorchio (o quelle fluviali, mediante tonneggio), sono navi in senso proprio, come i galleggianti mobili. E tali rimangono le costruzioni che hanno perduto la propria capacita di locomozione, a causa di incidente o avaria, così come possono considerarsi tali anche quelle che tale capacita non hanno ancora acquisito. Sotto un altro aspetto, la stessa dottrina critica ha posto in evidenza la confusione affacciatasi alla stregua di un'altra tendenza già profilatasi all'estero (RIPERT, WAHL) e radicatasi anche in Cass. n. 4096 del 31/10/1956 (con nota, peraltro adesiva, di ALBANO), secondo cui l'attitudine a navigare, elemento intrinseco della *destinatio ad navigandum*, si sarebbe identificato con la c.d. "navigabilità" della nave, ossia nella sussistenza delle condizioni necessarie perché la nave possa intraprendere la navigazione in condizioni di sicurezza. Orbene, la detta dottrina critica (GAETA), condivisa poi da altri autori (BONDUA', LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE, SPASIANO, MANCA), ha invece fermamente opposto che la cosiddetta "navigabilità" non è che l'estrinsecazione di un concetto assolutamente relativo (all'impiego della nave e alle condizioni di tempo e di luogo in cui si

svolge il viaggio della stessa), estraneo alla qualifica della nave come tale (tant'è vero che la stessa rimane tale, anche se menomata per incidenti, avarie, danneggiamenti, fino a quando non perisce, perdendo la sua identità strutturale). Su tale posizione si è allineata anche la giurisprudenza della Suprema Corte italiana. V. la Cass. n. 6134 del 1 giugno 1995, la cui massima recita: "Ai fini della definizione di nave, la destinazione al trasporto per acqua non va confusa con la navigabilità in atto".

La problematica in oggetto è stata poi analizzata da successiva dottrina (RIGHETTI) allineata con gli autori in ultimo citati, la quale, scendendo ancor più in profondità sotto il profilo fattuale, ha confermato, da una parte, che la nave in costruzione, sullo scalo o in bacino secco, non può considerarsi nave se non dopo che è avvenuto il suo varo (per scivolamento o allagamento). Dall'altra parte, la nave varata può essere considerata tale ancor prima che l'allestimento sia completato (e la nave consegnata al committente, e/o iscritta nelle matricole).

Certamente, in via di massima, la nave diviene tale prima dell'esecuzione delle prove in mare. Il giudizio sul "quando" non può, peraltro, secondo tale ultima dottrina, che rendersi caso per caso.

Questi i risultati conseguiti ad oggi dall'indagine teorica. Le particolarità della fattispecie in esame rendono allora necessario un approfondimento specifico dell'indagine che va, infatti, portata ad esplorare in dettaglio l'intero periodo di allestimento intercorrente tra il varo (con qualunque metodo sia avvenuto) e lo stadio finale dell'*opus* nel periodo precedente le prove in mare e il collaudo, per pervenire ad un giudizio *ad hoc*.

Va ancora tenuto presente che, secondo la tecnica piu moderna, buona parte dell'allestimento (e cioè il c.d. pre-allestimento) viene effettuato prima che la nave venga varata (mediante allagamento del bacino dove è costruita).

In proposito, nel dibattito innanzi questo Collegio, sono state sostenute tre tesi in fatto e in diritto. La prima (dei reclamanti)

mira a considerare, alla data del 24/12/1993, la Costruzione 1.160, poi immatricolata come motonave "SPLENDID", come nave ai sensi dell'art. 136 Cod. nav. e/o dell'art. 1 (lett. g della Convenzione *Salvage* 1989, r. es. in Italia con L. 2/4/1995 n. 129, e ad applicare ai servizi resi alla stessa, come dalla ricostruzione del fatto che precede, la disciplina degli artt. 491 e segg. C. nav. e/o degli artt. 12 e segg. della detta Convenzione.

La seconda (pure avanzata dai reclamanti, in via alternativa oppure subordinata) sostiene che ad una costruzione già avanzata e in allestimento che abbia raggiunto un grado di perfezionamento quale quello della Costruzione n. 1.160, poi "SPLENDID", vadano comunque applicate in via analogica le normative surrichiamate, ove il Collegio ritenga di non applicare le stesse norme in via diretta.

La terza (avanzata dalla parte reclamata, fin dalle sue prime difese) sostiene l'inapplicabilità delle dette normative speciali alla fattispecie, che dovrebbe essere regolata alla stregua delle norme sull'istituto dell'appalto, e in specie dall'art. 1657 Cod. civ., o, ancor più precisamente, in base alle tariffe vigenti in Marina di Carrara per i servizi portuali dei rimorchiatori congruamente maggiorate a prudente discrezione del Collegio.

Come s'è detto in precedenza, i reclamanti, in base alla prima o alla seconda soluzione, hanno concluso per la determinazione del compenso nell'ammontare globale di Lit. 7.150.000.000= (settemiliardicentocinquantamilioni di lire). La parte reclamata, in base alla caldeggiata terza soluzione, ha instato per la determinazione del compenso nella misura meglio vista del Collegio ma comunque non superante l'ammontare globale di alcune centinaia di milioni di lire.

Il Collegio, all'unanimità, ritiene di dover considerare, in base alle considerazioni che seguono, la Costruzione in oggetto n. 1.160, poi immatricolata come M/n "Splendid", quale nave assoggettata, in particolare, alla applicazione della normativa speciale sul soccorso in mare.

In punto di puro diritto, il Collegio condivide, infatti, la tesi secondo cui, dopo il varo e prima ancora delle prove in mare e del collaudo, una costruzione navale in allestimento puo raggiungere un grado di avanzamento tale da far ritenere raggiunta quell'attitudine virtuale e potenziale alla navigazione che configura l'elemento essenziale della *destinatio ad navigandum.*

D'altronde, sostanzialmente, a tale conclusione, sul piano teorico, prima del RIGHETTI, erano giunti altri esimi autori nazionali come il BRUNETTI [*"Dir. maritt. priv. italiano"*] e il BERLINGIERI F. [*"I diritti di garanzia sulla nave"*] dei quali si va qui, per la perspicua pertinenza dei loro elaborati, a riportare doverosamente i testi.

[BRUNETTI, pag. 594] "L'unica difficoltà..... consiste nel precisare il momento nel quale la costruzione assumerà le caratteristiche della nave. Se l'obbietto dell'ipoteca non è una nave compiuta, deve essere tuttavia una nave incominciata *e non un mero complesso di materiali nel quale non si possa scorgere anche in embrione la struttura della nave.....* Com'è ovvio, un criterio assoluto non è opportuno fissare, ne si riuscirebbe a fissare".

[BERLINGIERI F., pag. 120 ss.) "Dopo il varo, pur non essendo la costruzione ancora terminata poiché ad esso segue il periodo dell'allestimento [(in nota):"la cui durata varia a secondo del tipo di nave e dei sistemi di costruzione usati dal cantiere..."] sembra invece che la nave possa essere oggetto dei privilegi speciali marittimi o, almeno, di alcuni di essi. Alcuni dei rapporti considerati nell'art. 552 C. nav. *possono infatti sorgere nel periodo intercorrente tra il varo e la fine dell'allestimento.* Basti pensare..... ai crediti *per eventuale assistenza o salvataggio* ed a quelli per indennità dipendente da urto [(in nota): *"La nave durante l'allestimento è normalmente ormeggiata ad una banchina del cantiere costruttore ed è ipotizzabile che essa, a seguito della rottura degli ormeggi, possa correre pericolo di perdersi* ovvero possa recare danno a terzi"]. "La nave può, di fatto, navigare anche se non iscritta nei pubblici registri e non abilitata..... sembra debbasi tener conto del fatto della [desti-

nazione alla] navigazione, indipendentemente da ogni altro elemento. Quindi è sufficiente che la costruzione, dopo il varo, possa essere qualificata come nave, ai sensi dell'art. 136 C. nav..... *Che la nave in costruzione dopo il varo sia* [*recte*, a giudizio di questo Collegio: *"possa n.d.e. essere considerata"*] una *nave ai sensi dell'art. 136 C. nav. non sembra possa essere revocato in dubbio poiché della nave presenta le caratteristiche essenziali* in quanto si tratta di un corpo galleggiante, capace di spostarsi sull'acqua, sia pure a rimorchio [(in nota): "L'esistenza dei propri mezzi di propulsione non è infatti uno dei requisiti che distinguono la nave dal galleggiante"]. Essa presenta anche l'elemento della *destinazione* al trasporto in quanto questa è appunto la funzione per cui è stata costruita e varata. D'altra parte, la legge richiede come elemento per l'individuazione della nave non tanto la capacita *attuale* di trasporto, ma la *destinazione*, cosicché, come non perde la qualifica di nave.....[quella] temporaneamente incapace di trasportare perché in riparazione, tale qualifica acquista.....[quella] che tale capacita ancora non possiede, come la nave dopo il varo. [In nota: "*Dopo il varo* la nave in costruzione *acquista* la sua capacita di navigare e trasportare, *gradatamente* e *prima ancora della iscrizione nelle matricole e nei registri* ....."]. L'orientamento dottrinale di cui sopra merita di essere seguito, vieppiù oggi con l'affermarsi della tecnica del varo per allagamento del bacino di costruzione di unità già in avanzato stadio di allestimento. Versandosi, peraltro, come è stato da altri *ut supra* puntualizzato, in materia di giudizio da emanarsi caso per caso, occorre por mente alla situazione di fatto in cui trovavasi la Costruzione in oggetto alla data dell'avvenimento. È stato pacificamente assodato, prima mediante la documentazione versata dalla stessa parte reclamata e poi mediante la scrupolosa indagine del C.T.U., che la "1.160" addì 24/12/1993 si presentava come qui di seguito specificato (v. supplemento alla consulenza tecnica di ufficio, pag. 6/9).

- *Stato di avanzamento dello scafo:* 97%
- *Stato di avanzamento del montaggio*: 95%
- *Stato di avanzamento dell'allestimento, in dettaglio,* come segue:
- Stato di avanzamento macchinari di coperta: 25%
- Stato di avanzamento macchina timone: 70%
- Stato di avanzamento propulsore trasversale: 80%
- Stato di avanzamento porte stagne: 10%
- Stato di avanzamento porte di compartimentazione: 90%
- Stato di avanzamento *covers*: 80%
- Stato di avanzamento rampe: 50%
- Stato di avanzamento tubolature: 80%
- Stato di avanzamento forza scafo: 70%
- Stato di avanzamento motori principali: 70%
- Stato di avanzamento generatori elettrici e relative tubazioni: 90%
- Stato di avanzamento caldaia e ausiliari: 90%
- Stato di avanzamento pompe e macchine ausiliarie: 95%
- Stato di avanzamento condotte gas: 45%
- Stato di avanzamento quadri elettrici: 90%
- Stato di avanzamento impianti luce: 70%
- Stato di avanzamento consolle sala controllo: 60%
- Stato di avanzamento cavi automazione: 65%

In buona sostanza, anche se gli apparecchi e i motori non erano funzionanti perché ancora scollegati, l'unità aveva assunto una completezza strutturale e dotazionale tale da farle assumere, inconfutabilmente, i connotati fondamentali di nave, e da lasciar apparire, altrettanto indiscutibilmente, come acquisita la *destinatio ad navigandum alias* l'attitudine virtuale e potenziale a navigare, ancorché ancora a rimorchio e solo in istato di necessita. Previa chiusura della rampa poppiera e tamponamento col materiale disponibile dell'apertura di servizio sotto il ponte principale a circa 2 metri sopra la linea di galleggiamento, l'unità (pag. 13 del supplemento di relazione del C.T.U.) avrebbe potuto, in condizioni meteo non sfavorevoli, essere rimorchiata, ad es., a La Spe-

zia, senza correre grave rischio di sua perdita o di danni alle sue strutture, macchinari etc.

Ultima ma significativa circostanza: come appare dalle fotografie prodotte in causa, l'unità portava già sulle sue fiancate iscritto a grosse lettere il proprio nome "SPLENDID", e, sotto, l'indicazione del suo futuro compartimento "PALERMO".

Nessun dubbio quindi che essa potesse considerarsi già nave secondo il dettato dell'art. 136 C. nav. che designa tale "ogni costruzione destinata al trasporto per acqua....".

Ovvero, secondo la definizione della Convenzione SALVAGE 1989, resa esecutiva in Italia come surriportato, che considera tale "ogni bastimento di mare, nave lacuale o fluviale, o altro manufatto o struttura atti a navigare". Alle operazioni di soccorso descritte supra deve quindi applicarsi, in via diretta, senza necessità di invocare l'analogia *ex* art. 1 C. nav., la disciplina speciale prevista dagli artt. 69, 70, 491 a 495 C. nav. e/o degli artt. 12 e segg. della Convenzione *Salvage* 1989.

(*Omissis*)

DANNI SUBITI DA PROPRIETÀ DI TERZI A CAUSA DELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO

Il Circolo Nautico di Marina di Carrara e i proprietari delle imbarcazioni da diporto ivi ormeggiate hanno proposto azioni giudiziali di risarcimento danni avverso il Cantiere N.C.A. che, a sua volta, ha chiamato in causa le società convenute esercenti i rimorchiatori. Ciò è avvenuto perché i danni dei medesimi pontili e imbarcazioni sono in gran parte stati provocati dal loro investimento da parte della massa della costruzione in via di sbandamento dopo la rottura degli ormeggi, e, solo in parte, provocati dal turbine delle eliche in movimento dei rimorchiatori, specie quando agivano da spintori sulla fiancata di sinistra della "1.160".

I danni direttamente causati da investimento da parte della nave assistita non interessano, ovviamente, questa procedura arbitrale. Altrettanto è a dirsi dei danni da investimento con sbrecciatura della banchina e dello spigolo di una costruzione del Cantiere che sono di sola pertinenza degli assicuratori dello stesso Cantiere. E, ancora, di quelli che, ove potessero distinguersi, fossero stati causati direttamente alle attrezzature o alle imbarcazioni da diporto, dal maltempo.

Rientrano invece nell'oggetto del contendere dibattuto innanzi questo Collegio, i danni sia volontariamente inferti dagli ormeggiatori sia involontariamente ma scontatamente provocati dal vortice delle eliche dei rimorchiatori alle unita da diporto, in esecuzione di consapevoli (ma al contempo ritenuti necessari) ordini impartiti dall'Autorità marittima che ha diretto l'operazione nelle sue varie fasi (v. *supra*).

Trattasi, pertanto, dei danni a terzi c.d. "necessitati", cioè causati in istato di necessita e qui, addirittura, per ordine dell'autorità, dai soccorritori.

È chiaro che di tali danni devono rispondere, *in primis*, verso i terzi danneggiati, i soccorritori che li hanno arrecati, e che essi hanno diritto di richiedere alla parte assistita, in via separata, la rifusione di quanto esborsato ai terzi in sede di risarcimento.

L'art. 491 C.nav. dispone infatti che (nel c.d. sistema italiano) l'assistenza o il salvataggio di una nave dà diritto (entro il limite del valore dei beni soccorsi, *in primo luogo e in ogni caso* ma a condizione che i beni soccorsi siano stati salvati anche solo in parte o per opera di altri o della buona sorte) al risarcimento dei *danni* subiti e al rimborso delle spese incontrate dai soccorritori, in via separata appunto dal compenso loro spettante.

Orbene, i danni subiti, a giudizio del Collegio, comprendono non solo quelli direttamente sofferti dalle persone o dai mezzi impiegati dai soccorritori, bensì anche quelli da essi causati a terzi in istato di necessita (o per ordine dell'autorità) ai fini del conseguimento dell'utile risultato, e dai soccorritori dovuti risar-

cire ai terzi danneggiati. Per tali danni, che siano stati risarciti ai terzi, i soccorritori hanno diritto di rivalsa verso il titolare del bene soccorso. Ciò non toglie che i terzi possano agire direttamente contro il titolare del bene soccorso esercendo un'azione surrogatoria *ex* art. 2900, nel solo caso però in cui i soccorritori trascurino di agire per la rifusione di quanto dovuto ai danneggiati. Nella presente fattispecie, invece, i danneggiati hanno agito verso il titolare dei beni soccorsi perché il danno alle loro proprietà appariva essere stato almeno in parte causato dall'investimento diretto da parte del bene oggetto del soccorso, piuttosto che dall'azione dei soccorritori.

In questo particolare caso, il giudice o gli arbitri devono accertare parimenti l'ammontare dei danni arrecati dai soccorritori e dichiarare che, rispetto ad essi, il titolare dei beni soccorsi, convenuto dai danneggiati, deve parimenti accollarsene il risarcimento e manlevare i soccorritori da eventuali azioni che i terzi, com'è loro diritto di danneggiati, proponessero eventualmente avverso i soccorritori.

Sulla base della documentazione contenziosa allegata dalle parti e dall'indagine specifica del C.T.U., il Collegio ritiene che i Cantieri Nuova Apuania, quali titolari del bene soccorso, debbano accollarsi (ed eventualmente manlevare i soccorritori da) i danni da questi ultimi inferti, in istato di necessita determinato dall'adempimento dell'ordine dell'autorità che dirigeva le operazioni, mediante il vortice provocato dalle eliche in moto a tutta forza dei rimorchiatori, alle seguenti unità da diporto di pertinenza dei nominativi sottosegnati o loro assicuratori, negli importi in appresso indicati:

(*Omissis*)

DETERMINAZIONE DEL COMPENSO

Tenuto conto de:

A) la gravità della situazione di emergenza e di preoccupante *distress* in cui si è venuta a trovare la nave in oggetto, sprovvista di personale a bordo e incapace totalmente di prestare qualsiasi cooperazione avendo rotto tutti gli ormeggi (molti dei quali usati e non affidabili) di prua, sotto l'azione del fortunale (vento da SW forza 7/8 con punte maggiori), ed avendo investito con la fiancata sinistra, dopo aver effettuato una rotazione di 36, distruggendoli e/o danneggiandoli gravemente, 3 dei 5 pontili dell'attiguo Circolo Nautico, nonché avendo affondato alcune e continuando a danneggiare altre numerose imbarcazioni da diporto ivi ormeggiate o alla fonda, nonché avendo risalito con il fondo della volta di poppa la banchina del Cantiere N.C.A., sbrecciandola e danneggiando con la rampa di dritta uno spigolo di una costruzione dello stesso Cantiere;

B) il complesso delle prestazioni fomite, sotto la direzione della locale Autorità marittima, dai cinque rimorchiatori che hanno provveduto in cinque fasi, ad effettuare ripetuti tentativi di disincaglio mediante trazioni o spinte a tutta forza, per la durata complessiva di circa 10 ore, sempre lottando contro le avverse condizioni meteo, in uno specchio d'acqua ristretta, cosparso di relitti di imbarcazioni o di natanti semiaffondati e di frantumi di pontile, cavi, anche elettrici, al bando, correndo almeno due di questi rimorchiatori (L'"Oreste Neri" e il "Pluto") anche rischi per l'incolumità dei mezzi e delle persone; tenuto altresì conto che due di essi rimorchiatori ("Pluto" e "Tuono") si sono portati sul posto da La Spezia e un altro ("Tito Neri V") da Livono, affrontando alla massima velocità possibile una difficile traversata di mare in burrasca; e che uno (il "Tito Neri V") ha prestato assistenza con cavo incocciato alla nave riormeggiata per un'intera notte;

C) tenuto conto che alle operazioni dirette dall'Autorità marittima hanno preso parte anche otto ormeggiatori su tre imbarcazioni, prestando con abnegazione e coraggio e abilità un'opera perigliosa e indispensabile, mollando cavi dalla nave, ripulendo lo specchio d'acqua da relitti e cavi, salvando e spostando numerose imbarcazioni;

D) che alle stesse operazioni hanno efficacemente partecipato, in via di cooperazione esterna e di coordinazione degli interventi, sempre sotto la direzione dell'Autorità marittima, i due piloti del porto di Marina di Carrara;

E) che il valore dei mezzi tutti impiegati è di otto miliardi di lire, e che uno dei detti rimorchiatori (il "Tuono") è armato ed equipaggiato per il soccorso;

F) che la nave allo sbando, del valore concordemente stimato in cento miliardi di lire, ha corso il rischio di subire danni all'opera viva per un ammontare indeterminabile con i relativi pregiudizi economici per committente e per il Cantiere, nonché di arrecare ulteriori danni ad altri beni immobili e/o imbarcazioni di terzi;

G) che il successo è stato pieno e completo;

H) tenuta in evidenza l'ormai copiosa giurisprudenza nazionale ed estera in tema di assistenza portuale a nave che ha rotto gli ormeggi e provoca (o corre il pericolo di provocare) danni a se stessa, alle opere portuali e ad altre navi, il Collegio Arbitrale come in epigrafe composto, pronunziando all'unanimità come da mandato nel compromesso in atti,

DETERMINA il compenso globale dovuto ai soccorritori (cinque rimorchiatori, otto ormeggiatori, due piloti e relativi mezzi), comprensivo delle spese da essi sopportate, nell'importo di lire italiane UN MILIARDO E NOVANTA MILIONI, con gli interessi di legge dal dì della messa in mora, e cioè dal 19/1/1994, al dì dell'effettivo pagamento;

DICHIARA altresì tenuta la stessa soc. N.C.A. a manlevare i soccorritori dalle domande di risarcimento dei danni, incoate e incoande dai proprietari o loro assicuratori agenti in rivalsa delle

tredici imbarcazioni sopra elencate con relativa indicazione dei loro aventi diritto, affondate o danneggiate dal vortice delle eliche dei rimorchiatori operanti a tutta forza su ordine consapevolmente emanato in istato di necessita dall'Autorità dirigente le operazioni, danni che sono stati liquidati o transatti nell'ammontare complessivo di Lit. 136.585.000= che resteranno così a carico definitivo del Cantiere N.C.A.;

considerata la delicatezza in diritto e la complessità della fattispecie, e ritenuto che a termini della decisione che precede, si delinea chiaramente una reciproca soccombenza delle parti, avendo i reclamanti richiesto un compenso settuplo di quello sopra loro riconosciuto ed essendosi la reclamata riconosciuta debitrice di un importo pari alla meta circa di quello liquidato *ut supra*, nonché avendo instato per il rigetto della domanda dei reclamanti concernente i danni a terzi, sostenendo che essi sarebbero derivati da colpa personale dei soccorritori;

DICHIARA interamente compensati, in via definitiva, tra le parti le spese e gli onorari del presente procedimento arbitrale nella misura in cui sono stati anticipati dalle medesime.