



17675/16

@

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

Oggetto

SEZIONI UNITE CIVILI

Regolamento di giurisdizione

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

- Dott. GIUSEPPE SALME' - Primo Pres.te f.f. - R.G.N. 26281/2014
- Dott. GIOVANNI AMOROSO - Presidente Sezione - Cron. 17675
- Dott. VITTORIO RAGONESI - Consigliere - Rep.
- Dott. MARIA MARGHERITA CHIARINI - Rel. Consigliere - Ud. 17/11/2015
- Dott. GIOVANNI MAMMONE - Consigliere - CC
- Dott. ROBERTA VIVALDI - Consigliere - C.I.
- Dott. ADELAIDE AMENDOLA - Consigliere -
- Dott. ANTONINO DI BLASI - Consigliere -
- Dott. PASQUALE D'ASCOLA - Consigliere -

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

sul ricorso 26281-2014 proposto da:

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A., in persona del legale rappresentante pro-tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, LUNGOTEVERE MICHELANGELO 9, presso lo studio dell'avvocato LUIGI BIAMONTI, che la rappresenta e difende unitamente all'avvocato MARIO RICCOMAGNO, per procura speciale in atti;

- ricorrente -

contro

2015

486

@

CONSORZIO CTM ALTROMERCATO SOC. COOP. a r.l., in
persona del legale rappresentante pro-tempore,
elettivamente domiciliata in ROMA, CIRCONVALLAZIONE
CLODIA 169, presso lo studio dell'avvocato PAOLO
BENIGNI, che la rappresenta e difende unitamente
all'avvocato ALBERTO GARZON, per delega in calce al
controricorso;

- **controricorrente** -

nonchè contro

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI S.P.A.;

- **intimata** -

per regolamento di giurisdizione in relazione al
giudizio pendente n. 11018/2013 del TRIBUNALE di
GENOVA;

uditi gli avvocati Pier Luigi BIAMONTI, Mario
RICCOMAGNO, Alberto GARZON;

udita la relazione della causa svolta nella camera di
consiglio del 17/11/2015 dal Consigliere Dott. MARIA
MARGHERITA CHIARINI;

lette le conclusioni scritte del Sostituto Procuratore
Generale dott. Alberto CELESTE, il quale chiede che le
Sezioni Unite della Corte di Cassazione, in camera di
consiglio, dichiarino la giurisdizione dell'Autorità
giudiziaria italiana, con le conseguenze di legge.

Premesso in fatto

1.- Con ricorso del 4 novembre 2014 la Mediterranean Shipping Company Agenzia e la Rappresentante Italiana Le Navi s.p.a. hanno proposto regolamento preventivo di giurisdizione per la causa proposta dal Consorzio CTM Altromercato soc. coop. nei loro confronti dinanzi al Tribunale di Genova assumendo: a) il 27 settembre 2011 il Consorzio CTM Altromercato soc. coop. aveva acquistato da Cecocafen R.L., con sede in Matagalpa (Nicaragua), una partita di caffè verde bioarabica in due tranches, di cui la prima sarebbe dovuta partire dalla fabbrica di produzione in Matagalpa nel gennaio 2012 per esser trasportata, stivata in container, via terra fino al porto di Corinto (Nicaragua) e via mare al porto di Trieste; b) a tal fine il Consorzio aveva incaricato il proprio spedizioniere di fiducia, Pacorini Silocaf s.r.l., di organizzare il trasferimento e questo, in nome e per conto del Consorzio CTM Altromercato soc. coop., aveva stipulato con le convenute il contratto di trasferimento della merce dallo stabilimento di produzione fino al porto di Corinto e da lì al porto di Trieste, come documentato dalla polizza di carico predisposta dal vettore Mediterranean Shipping Company Agenzia, in cui è evidenziata la natura combinata del trasporto; c) effettuato il carico dal venditore in data 23 febbraio 2012 il trasporto su strada era eseguito dalla società Cootraco - incaricata da Mediterranean Shipping Company Agenzia e Rappresentante Italiana Le Navi s.p.a.- ma durante il tragitto sarebbe stato rubato, come denunciato dalla venditrice; d) avendo il Consorzio CTM Altromercato soc. coop. provveduto a pagare il 24 febbraio 2012 la fattura di acquisto per USD 126.852,22, ed avendo successivamente avuto notizia del furto, aveva intimato al vettore con cui era intervenuto il contratto di trasporto multimodale il risarcimento del danno (quantificato in euro 147.069,90), secondo la clausola 5.2.2. della polizza di carico del 24 febbraio 2012, che assoggetta la responsabilità del vettore alla disciplina della convenzione internazionale, o del diritto nazionale o del regolamento applicabile al mezzo di trasporto utilizzato, se tali fonti sarebbero state obbligatoriamente applicabili nel caso fosse stato stipulato un contratto di trasporto separato per la tratta di trasporto in cui si era verificato il danno, ossia della Convention Des Marchandises par Route, sezione IV, il cui art. 17 attribuisce la responsabilità al vettore, salvo il fortuito o la forza maggiore, analogamente all' art. 1693 c.c.

@

2.- La convenuta Agenzia Marittima Le Navi eccepì il difetto di giurisdizione per effetto della clausola 10.3 della suddetta polizza di carico, secondo cui qualsiasi iniziativa della parte interessata al carico e del vettore deve essere proposta esclusivamente dinanzi al Tribunale di Londra, con espressa esclusione di qualsiasi altro Tribunale - con onere in caso contrario delle spese legali che il vettore dovrà affrontare per spostare la causa dinanzi al foro competente - e rinuncia a qualsiasi eccezione in materia di giurisdizione personale nei confronti dell'interessato al carico, con applicazione esclusiva della legge inglese (a meno che il viaggio sia da o per gli Stati Uniti d'America e in tal caso sarà applicata la legge ivi vigente), clausola valida sia per l'art. 4, comma secondo, della legge n. 218 del 1995, sia per l'art. 17 della Convenzione di Bruxelles sulla competenza giurisdizionale, come modificato dal Protocollo del Lussemburgo dell'ottobre 1978 e dall'art. 23 del Regolamento CE n. 44 del 2001, avendo una delle parti domicilio in uno Stato contraente soggetto al Regolamento, sussistendo la prova scritta della clausola ed essendo stata conclusa in una forma ammessa da un uso internazionale, conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti contraenti; ed infatti nei trasporti internazionali marittimi è consolidata la prassi di stipula mediante formulari con clausola di deroga alla giurisdizione, e sottoscritta solo dal vettore, essendo inoltre sufficiente il comportamento concludente dei contraenti, come nel caso di produzione in giudizio della polizza. Quanto poi alla clausola invocata da controparte il diritto nazionale applicabile sarebbe se mai quello del Nicaragua ove è avvenuto il trasporto terrestre. Peraltro dalla fattura del 24 febbraio 2012 emerge che la spedizione era sottoposta alla condizione di free on board, ossia il rischio della perdita passava al destinatario quando la merce fosse stata posizionata sulla nave, mentre fino ad allora il rischio continuava a gravare sul venditore, con conseguente carenza di legittimazione dell'attrice.

3.- Intervenuta in giudizio la Shipping Company S.A. eccepì di esser società di diritto svizzero con sede a Ginevra - sì che era soddisfatto il primo presupposto della Convenzione di Lugano (art. 54 ter) essendo la Svizzera uno Stato contraente della Convenzione ed estraneo all'UE - mentre il suo agente generale per l'Italia, dal 1999, è l'Agenzia Marittima Le Navi, soggetto autonomo e distinto, con sede a Genova e si associò all'eccezione

di difetto di giurisdizione del giudice italiano per effetto della proroga di giurisdizione a favore della High Court of Justice di Londra, contenuta nella precitata clausola 10.3 delle condizioni generali sul retro della polizza "combined" n. MSCUMG039128 emessa da Mediterranea Shipping Company Agenzia, opponibile al ricevitore - giratario tanto per effetto della normativa comunitaria - art. 23 reg. CEE n. 44 del 2001 - quanto per la normativa interna (art. 4 della legge n. 218 del 1995), essendo la clausola di deroga alla giurisdizione stata applicata nei rapporti commerciali correnti tra le parti - per cui sarebbe contrario a buona fede negare l' accordo sulla giurisdizione - ed essendo la deroga stata conclusa, secondo l' art. 23.1 (b) del Regolamento CE n. 44, in una forma ammessa dalle pratiche stabilite dalle parti di contratti di multimodal bill of lading e dalle compagnie mondiali di trasporto.

4.- Poiché il Consorzio CTM Altromercato soc. coop. aveva controeccepito che detta clausola non si applica al trasporto multimodale, sussisteva l' interesse a proporre ricorso per regolamento preventivo. Infatti la clausola di designazione del foro è assimilabile al complesso delle clausole contrattuali, segue le sorti del contratto e risponde alle caratteristiche dei soggetti contraenti e ai rapporti commerciali intercorrenti tra loro, nonché alle pratiche contrattuali abitualmente praticate tra Mediterranea Shipping Company Agenzia e Consorzio CTM Altromercato soc. coop., essendo stata scelta, alla stregua dell' art. 3 del regolamento CE n. 593 del 2008, per la disciplina del rapporto la legge inglese, alla luce della quale la polizza configura un contratto di trasporto concluso con l' accettazione di essa, sussistente per averla il Consorzio CTM - che l' aveva ricevuta in qualità di beneficiario e destinatario del trasporto eseguito da Mediterranea Shipping Company Agenzia e quindi di interessata al carico - prodotta in giudizio per fondarvi la sua legittimazione. La clausola di deroga alla giurisdizione è stata applicata nei rapporti commerciali correnti tra le parti - sei polizze di carico precedenti quella di cui è causa emesse tra l' aprile 2011 e l' aprile 2014 e tutte relative ad un trasporto combined di caffè - salvo un carico di miele - contenenti la stessa clausola di proroga della giurisdizione, su moduli di polizza di carico che sono uguali a quelli di solo trasporto marittimo (Port to Port) - per cui sarebbe contrario a buona fede negare l' accordo sulla giurisdizione che è stato concluso secondo l' art. 23.1 (b) del Regolamento

②

CE n. 44 in una forma ammessa dalle pratiche stabilite dalle parti di contratti di multimodal bill of lading e dalle compagnie mondiali di trasporto e, in base all' art. 23.1 c) del predetto regolamento, gli usi del commercio internazionale hanno funzione normativa se rispettati nel settore di commercio e nell' area geografica a cui si riferisce il rapporto per il quale è invocata la clausola di deroga. Ed infatti secondo la precitata norma la clausola deve esser conclusa in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e ampiamente conosciuto e rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale considerato. Quindi le clausole rispondenti agli usi sono equiparate a quelle concordate ed il settore dello shipping è componente significativa del commercio internazionale in cui le clausole di proroga della giurisdizione sono ampiamente conosciute e rispettate, da cui la presunzione di assenso di accettazione. In via subordinata chiede il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia Europea per stabilire se l' uso adottato nel trasporto marittimo quale criterio conoscitivo della volontà delle parti ai fini dell' attribuzione della giurisdizione ad un foro determinato in una polizza sottoscritta dal vettore, sia esistente anche nel caso in cui le parti utilizzino lo stesso modulo per il trasporto combinato.

5.- Il P.M., ai sensi dell' art. 380 ter cod. proc. civ., ha chiesto dichiararsi la giurisdizione italiana per mancanza di accettazione espressa e specifica della clausola di deroga e in assenza di una prassi internazionale di non sottoscrizione della polizza da parte del caricatore/mittente.

Considerato in diritto

A.- La polizza di carico emessa da Mediterranean Shipping Company S.A. il 24 febbraio 2012 per il trasporto terrestre della merce caricata in container a Matagalpa, sede del venditore Cecocafen R.L., fino al porto di Corinto, in Nicaragua, onde imbarcarla da qui per il porto di Trieste, è certamente un trasporto combinato o intermodale atteso che le modalità di trasporto sono due: terrestre - tratta secondaria - e marittimo - tratta principale - . La polizza di carico, emessa e firmata dal solo vettore (art. 458 cod. nav.) a prova del contenuto della sua obbligazione al trasferimento del carico e delle merci ricevute - secondo l' art. §4. della Convenzione di Bruxelles - c.d. "regole dell'Aja" - del 25 agosto 1924, come modificata dai protocolli di

②

Bruxelles del 23 febbraio 1968 (c.d. protocollo di Visby) e del 21 dicembre 1979 (introdotti nell'ordinamento italiano con leggi 12 giugno 1984 nn. 243 e 244) - e trasmessa al destinatario della merce - Consorzio CTM Altromercato soc. coop. - per consentirgli il ritiro (art.463, terzo comma, cod. nav.) - è conforme ad un modello standard integrato di trasporti in ambito internazionale interamente o parzialmente effettuati via mare - transmaritime multimodal operations - in quanto disciplina non solo il trasporto marittimo, ma anche la fase immediatamente precedente, in considerazione del crescente interesse economico al rapido trasbordo della merce in container in funzione della crescente domanda di un trasporto porta a porta, coperto da un unico schema contrattuale "di trasporto integrato di merci nell'ambito di spedizioni complete" avente la finalità di "legare il destino dei tipi di trasporto" (Libro Bianco del 2001 della Commissione Europea), in linea con il superamento della distinzione tra trasporti terrestri da un lato e marittimi ed aerei dall'altro.

A.1- Nella polizza in esame, la clausola 10.3, innanzi richiamata, espressamente stabilisce la competenza esclusiva del Tribunale di Londra e di applicare la legge inglese, potendo l'autonomia privata delocalizzare il rapporto dalla disciplina degli specifici ordinamenti statuali a favore di standard normativi internazionalmente accettati. Questa forma di deroga alla giurisdizione contenuta nella polizza di carico predisposta dal vettore sulla base di modelli - tipo usati dagli operatori commerciali e recepite dai contraenti per disciplinare il trasporto internazionale, è valida ai sensi degli artt. 17 lett. c) della Convenzione di Bruxelles del 1968 e 23 del regolamento CEE n. 44 del 2001. Infatti secondo tali disposizioni, la clausola attributiva di competenza può esser stipulata, "nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti" - vettore e destinatario - "conoscevano o avrebbero dovuto conoscere" - usando l'ordinaria diligenza in relazione alla doverosità dell'informazione sulla prassi vigente - "e che, in tale campo" - nella specie nel trasporto internazionale in cui, per ragioni di semplicità e rapidità, è prassi consolidata che la polizza sia firmata soltanto dal vettore e consegnata al caricatore" - è ampiamente riconosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale considerato ("uso commerciale nel settore considerato del commercio internazionale", come già affermato dalla Corte

@

di Giustizia già prima dell' entrata in vigore del nuovo testo dell' art. 17: sentenze 14 dicembre 1976 in causa 24/76, Estasis Salotti di Colzani c. Ruwa, e 25/76, Galeries Segoura c. Rabim Bonakdarian, 19 giugno 1984 in causa 71/83, Pantederei Ms. Tilly Russ c. Ernest Russ c. Haven NV & Vervoerbedrijf Nova e Goemine Hout NV. In linea S.U. 8095 del 2007). Detta disposizione è stata ribadita dall' art. 25, sez. 7 del Regolamento UE n. 1215 del 2012 volendo dare rilievo oggettivo all' uso internazionale, avente carattere normativo (diuturnitas) secondo la Convenzione di Amburgo del 31 marzo 1978 sul trasporto di merci per mare, ancorché non ratificata dall' Italia, e la Convenzione di Vienna dell' 11 aprile 1980 sulla vendita internazionale di beni mobili (art. 9, paragr. 2), ratificata dall' Italia con legge 11 dicembre 1985 n. 765.

A.2- Del resto il destinatario, a prescindere dal ritenere la clausola di proroga incorporata nella polizza o autonoma rispetto ad essa, nell' accettare il titolo senza riserve, eseguire il contratto pagando la fattura e nell' utilizzarlo in giudizio, ha espresso un consenso a tutte le clausole in essa contenute - ed infatti invoca la clausola n. 5.2 per il merito della responsabilità del vettore (conforme alla regolamentazione disposta dalla camera di Commercio Internazionale nel 1992 n. 481 secondo la quale l' operatore che prende in carico la merce per trasportarla al luogo di destinazione, anche avvalendosi di altri operatori, è responsabile del trasporto) - compresa la clausola n. 10.3, come stabilito sul fronte della polizza: "Accettando questa polizza di carico l' interessato al carico espressamente accetta e concorda riguardo a tutti i termini e le condizioni, tanto stampati, apposti o altrimenti incorporati su questo lato o sul retro di questa polizza di carico, nonché le condizioni e i termini relativi alla tariffa applicabile dal vettore, come se fossero tutti firmati dall' interessato al carico" - S.U. 4625 del 1995 - e così realizzando anche l' ipotesi prevista dalla residuale disposizione contenuta nell' art. 4.2 della legge del 1995 n. 218: "La giurisdizione italiana può esser convenzionalmente derogata a favore di un giudice straniero.. se la deroga è provata per iscritto e la causa verte su diritti disponibili" (c.d. prospettazione soggettiva), ed in conformità ai principi affermati dalla Corte di Giustizia con sentenza 20 febbraio 1997 in causa 106/95, Mainschiffahrts - Genossenschaft e G (MSG) c. Les Gravières Rhénanes SARL, e con sentenza 16 marzo 1999, causa 159/1997, Trasporti

@

Castelletti Spedizioni Internazionali s.p.a. c. Trumpy s.p.a. in relazione alla clausola di deroga a favore della High Court of Justice di Londra, affermando che "Il consenso dei contraenti alla clausola attributiva di competenza si presume esistente se un siffatto comportamento corrisponde ad un uso vigente nel settore del commercio internazionale in cui operano le parti di cui trattasi e se queste conoscevano o avrebbero dovuto conoscere questo uso".

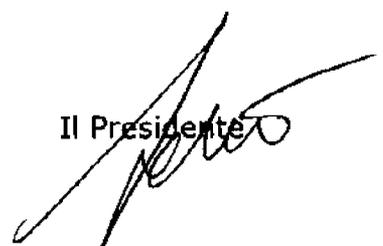
B.- Concludendo va dichiarata la giurisdizione del Tribunale inglese. Le spese giudiziali seguono la soccombenza e si liquidano come da dispositivo.

P.Q.M.

Le Sezioni Unite dichiarano la giurisdizione del giudice straniero. Condannano la controricorrente a pagare le spese del giudizio di cassazione che liquida in euro 6.200, di cui euro 6.000 per compensi, oltre spese generali e accessori di legge.

Così deciso in Roma il 17 novembre 2015.

Il Presidente



IL CANCELLIERE
Paola Francesca CAMPOLI



DEPOSITATO IN CANCELLERIA
OGGI 07 SET 2016
IL CANCELLIERE
Paola Francesca CAMPOLI

