

TRIBUNALE DI NOCERA INFERIORE 11 LUGLIO 2022

Cuomo, G.U.

GIAGUARO S.P.A. (avv. G. De Santo) c. DSV S.P.A. (avv.ti G. Scarpa e M. Del Bene),
F.LLI COSULICH S.P.A. (avv.ti G. Cosulich e C. Faraco) e MEDITERRANEAN FOOD
S.R.L. (avv.ti D. De Prisco e V. De Nicola)

[1] Giurisdizione – Clausola di proroga in polizza di carico

Giaguaro convenne in giudizio lo spedizioniere-vettore DSV ed il (sub)vettore marittimo F.lli Cosulich per il risarcimento del danno conseguente alla mancata consegna di alcuni contenitori di merce.

F.lli Cosulich eccepì il difetto di giurisdizione per effetto della clausola in polizza di carico che prevedeva il deferimento di eventuali controversie alle corti inglesi.

- [1] *Tenuto conto della qualità di operatore commerciale dello shipper, deve considerarsi validamente stipulata in conformità agli usi del commercio internazionale, una clausola di proroga della giurisdizione contenuta in una polizza di carico sottoscritta dal solo vettore, allorché lo stesso shipper abbia contestato al vettore l'inadempimento del contratto. Con ciò implicitamente riconoscendo la validità del contratto stesso, in esecuzione del quale sono state emesse le polizze di carico, accettate senza riserve.*

[1] Nello stesso senso cfr. da ultimo Trib. Genova 15 marzo 2022, *Dole Italia c. Hapag Lloyd*, in questa *Rivista*, 2022, pag. 319, ed ivi ulteriori richiami.

Sulla rilevanza della qualità di operatore commerciale dello *shipper* cfr. App. Bologna 8 aprile 2022, *A.F.M. c. Swisslog Malaysia*, in corso di pubblicazione in questa *Rivista*.

M. LOPEZ DE GONZALO

Tribunale di Nocera Inferiore 11 luglio 2022*Motivi della decisione*

Con atto di citazione regolarmente notificato, la Giaguaro S.p.a. ha convenuto in giudizio la DSV S.p.a. (già Saima Avandero) al fine di ottenere la risoluzione dei contratti di trasporto conclusi il 25.06.13, 05.07.13, 16.07.13, 22.07.13 e 08.08.13, aventi ad oggetto il trasporto marittimo di tre contenitori da 20 piedi dal porto di Napoli in Inghilterra e precisamente all'indirizzo di consegna "Unit 5 Martin Bridge Industrial estate, Lincoln Road, Enfield, London, England En1-1sp". Detto trasporto fu richiesto FAS Napoli – Door England e comprendeva una tratta marittima ed una terrestre.

Parte attrice ha altresì dedotto che la Saima Avandero si era avvalsa della F.lli Cosulich S.p.a. quale sub vettore e che la merce, pari al valore complessivo di euro 189.000,00, non era mai giunta a destinazione.

Conseguentemente, Giaguaro S.p.a. ha chiesto dichiarare la risoluzione dei cinque contratti di trasporto per inadempimento della controparte, accertare l'insussistenza del diritto di quest'ultima al pagamento del corrispettivo pattuito e la condanna della stessa al risarcimento del danno subito pari all'esatto controvalore della merce oggetto della consegna, oltre il maggior danno patito.

Regolarmente si è costituita in giudizio Saima Avandero (ora DSV S.p.a.) contestando la domanda, spiegando preliminarmente richiesta di chiamata in causa del sub vettore F.lli Cosulich S.p.a. e della Mediterranean Food S.r.l., indicata quale intermediaria della società attrice. Preliminarmente in rito la convenuta ha altresì proposto eccezione di incompetenza per territorio del Giudice adito e nel merito contestato la qualificazione giuridica dei contratti alla stregua di contratti di trasporto, essendo gli stessi suscettibili piuttosto nella fattispecie giuridica della spedizione; inoltre, ella ha contestato qualsivoglia addebito nei propri confronti, chiedendo – in caso di accoglimento della domanda – di essere manlevata dalla F.lli Cosulich S.p.a., che materialmente ha provveduto alla spedizione e consegna della merce e della Mediterranean Food S.r.l. che ha fornito specifiche indicazioni di consegna, tali da averla indotta nell'eventuale inadempimento, se riscontrato.

Autorizzata la chiamata in causa, si sono costituite in giudizio le due società.

Mediterranean Food S.r.l. ha contestato le argomentazioni spiegate dalla convenuta e negato qualsivoglia responsabilità per la perdita della merce.

F.lli Cosulich S.p.a. ha invece preliminarmente eccepito il difetto di giurisdizione del Tribunale adito, in favore di quella del Giudice Inglese e fatto valere il proprio difetto di legittimazione passiva in quanto il trasporto/spedizione era stato effettuato materialmente dalla società consorella F.lli Cosulich UK Ltd. Nel merito, ella ha poi contestato qualsivoglia addebito nei propri confronti, avendo consegnato la merce secondo disposizioni ricevute direttamente dal destinatario.

Instaurato il contraddittorio, il GU si è espresso preliminarmente sulla eccezione di incompetenza per territorio e successivamente la causa è stata istruita.

All'esito, la stessa è stata trattenuta in decisione all'udienza del 1° aprile 2022, concedendo alle parti i termini ex art. 190 c.p.c.

Ciò premesso in punto di fatto, va preliminarmente trattata l'eccezione di difetto di giurisdizione del Giudice adito in favore di quella del Giudice Inglese.

Pare opportuno evidenziare che in merito all'eccezione di difetto di giurisdizione ritualmente formulata dalla F.lli Cosulich S.p.a. non è stata finora resa alcuna statuizione né esplicita né implicita.

Pare ancora rilevante evidenziare che, sebbene l'eccezione suddetta sia stata

reiterata dalla terza chiamata in causa finanche nelle proprie comparse conclusionali, nessuna delle parti ha ritenuto di dover prendere posizione sulla stessa.

Tanto rappresentato e ritenuto che il suddetto comportamento omissivo non possa considerarsi tacita adesione all'eccezione suddetta, in quanto incompatibile con il contegno processuale tenuto dalle parti che hanno insistito per una decisione nel merito, si osserva che, a prescindere dalla questione afferente la qualificazione giuridica del contratto stipulato tra le parti (se nei termini di spedizione o trasporto), è un fatto che il "trasporto" dei beni di cui è lite è avvenuto via mare, mediante imbarco dal porto di Napoli ed arrivo in Inghilterra (cfr. contratti allegati al n. 2 della produzione di parte attrice). È altrettanto acclarato – ed invero non contestato – che Giaguaro S.p.a. si sia rivolta per l'esecuzione della prestazione alla DSV S.p.a. (già Saima Avandero), che quest'ultima si sia a sua volta servita della F.lli Cosulich S.p.a. e che al materiale imbarco della merce abbia provveduto la F.lli Cosulich UK Ltd. (sempre per il tramite della F.lli Cosulich S.p.a.) come risulta chiaramente dalle polizze di carico depositate agli atti, non contestate specificamente né disconosciute da alcuna delle parti in causa.

Dette circostanze non sono prive di conseguenze.

Dalla piana lettura delle polizze di carico (cfr. all. 1a-1d prod. F.lli Cosulich S.p.a.) si evince la presenza di una specifica clausola di deroga della giurisdizione italiana in favore di quella inglese, deroga che si estende altrettanto specificamente a tutte le controversie concernenti il contratto cui le singole polizze di carico fanno riferimento.

Detta clausola non solo è prevista (art. 29) nelle condizioni generali di contratto ma è indicata in maniera chiara e leggibile sul fronte della "bill of lading" (cfr. *Jurisdiction and law clause*" ivi apposta).

Ora, bisognerà interrogarsi sulla valenza e sugli effetti di tali pattuizioni.

In proposito la Giurisprudenza ha affermato che *"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"* (cfr. Cass. S.U. 4625 del 1995) ed ancora: *"In tema di deroga alla giurisdizione italiana a favore di un giudice straniero, l'art. 4, l. n. 218 del 1995, là dove richiede che detta deroga sia provata per iscritto, deve essere interpretato – alla luce dell'articolo 17, convenzione di Bruxelles 27 settembre 1968, nonché dell'art. 23, regolamento Ce del Consiglio 22 dicembre 2000 n. 44/2001, e della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea – nel senso di attribuire rilevanza, quale idoneo equipollente della prova scritta della convenzione di deroga sottoscritta da entrambe le parti, al comportamento concludente delle medesime, ove risulti operante, nel settore del commercio internazionale in cui operano i contraenti, un uso che detto comportamento preveda come fatto idoneo a far riconoscere la volontà delle parti. Deriva da quanto precede, pertanto, che, nel campo dei trasporti marittimi internazionali, dove la polizza di carico è sottoscritta, per prassi abituale, dal solo vettore e non anche dal caricatore, può ritenersi idonea prova dell'accordo di deroga la polizza di carico redatta su modulo, predisposto da un solo contraente e dal medesimo soltanto sottoscritto, che rechi la clausola di attribuzione della competenza a un determinato foro, qualora il caricatore, nella consapevole adesione a un uso normativo, l'abbia ricevuta senza contestazioni e l'abbia negoziata a favore del ricevitore"* (cfr. Cassazione Civile Sez. III, 12 giugno 2018, n.15216; conf. Sez. U, sentenza n. 3568 del 14 febbraio 2011) ed ancora: *"In tema di trasporto interna-*

zionale combinato, la clausola, contenuta nella polizza di carico predisposta dal vettore sulla base di modelli tipo usati dagli operatori commerciali e recepiti dai contraenti per disciplinare il loro rapporto, che espressamente stabilisca la competenza giurisdizionale esclusiva di un giudice straniero (nella specie, il Tribunale di Londra) e l'applicazione della sua legge nazionale, è valida, ai sensi degli artt. 17, lett. c), della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968, e 23 del Regolamento (CE) del Consiglio n. 44 del 2001, del 22 dicembre 2000, potendo l'autonomia privata delocalizzare il rapporto dalla disciplina degli specifici ordinamenti statuali a favore di standards normativi internazionalmente accettati" (cfr. Sez. U, Ordinanza n. 17675 del 7 settembre 2016).

Facendo dunque applicazione di tali coordinate giuridiche, le polizze di carico depositate in atti devono ritenersi idonee a provare la deroga alla giurisdizione italiana.

La Giaguaro S.p.a., che nell'ambito di tale complesso rapporto contrattuale va qualificata quale *shipper*, ovvero interessato alla consegna del carico, ha sì eccepito l'inadempimento del contratto di trasporto ma ciò proprio implicitamente riconoscendo la validità del contratto stesso, contratto in esecuzione del quale sono state emesse le polizze di carico, accettate senza riserve e non contestate nemmeno in seno al presente giudizio.

Sicché, essendo l'attrice società che, per sua stessa ammissione, opera nel settore conserviero e che ha accettato la proposta di vendita da parte di una società inglese per il tramite di un agente, non può certo considerarsi non avvezza alle prassi del commercio marittimo internazionale, cosicché la clausola derogatoria della legge e giurisdizione italiana deve ritenersi operante nei suoi confronti, così coinvolgendo l'intero complesso rapporto di trasporto che lega le odierne parti in causa e che è appunto culminato nell'imbarco della merce per il tramite della F.lli Cosulich S.p.a. e quindi con l'emissione delle *bills of lading* derogatorie della giurisdizione italiana.

Sulla base di quanto precede, va dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice Italiano in favore di quello Inglese.

La peculiarità della questione e l'assenza di precedenti specifici da parte del Tribunale giustificano la compensazione integrale delle spese di lite tra le parti.