CORTE D'APPELLO DI BOLOGNA 4 MAGGIO 2022

GAUDIODO, Pres., SCALISE, Rel.

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. (avv.ti R.L Fabbri, A. Fascicolo e M. Riccomagno) c. AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE S.A. (avv.ti P. Creta e N. Ridolfi)

nave "MSC Carolina"

[1] Giurisdizione – Clausola di proroga della giurisdizione in polizza di carico – Art. 23 Regolamento (CE) n. 44/2001 – Uso del commercio internazionale

Axa convenne in giudizio, di fronte al Tribunale di Ravenna, Le Navi, quale raccomandatario della m/n *MSC Carolina* per il risarcimento del danno sofferto durante il trasporto da un carico di fagioli.

Le Navi rimase contumace ed il Tribunale di Ravenna accolse la domanda. MSC propose appello, eccependo il difetto di giurisdizione sulla base della clausola in polizza di carico che prevedeva il deferimento delle controversie alla High Court di Londra.

- [1] *Nel settore del trasporto marittimo è da tempo consolidato l'uso dell'inserimento di una clausola di proroga della giurisdizione nelle condizioni generali di contratto delle polizze di carico. Si tratta, quindi, di un uso che il caricatore conosceva o avrebbe dovuto conoscere e, in mancanza di contestazioni, tale clausola è, pertanto, opponibile al terzo ricevitore, portatore della polizza di carico.*

[1] Nella sentenza in esame, la Corte d'Appello bolognese ha accolto l'appello dichiarando, in totale riforma dell'impugnata sentenza, il difetto di giurisdizione del giudice italiano in favore della High Court of Justice di Londra.

Rilevato preliminarmente il fatto che non vi sia stata alcuna contestazione, da parte dell'appellata, sull'esistenza della clausola di proroga della giurisdizione in favore dell'Alta Corte di Giustizia inglese (contenuta all'art. 10.3 delle condizioni generali, apposte sul retro della polizza di carico) e che il difetto di giurisdizione del giudice italiano possa essere rilevato anche d'ufficio in ogni stato e grado del giudizio, il giudice di secondo grado ha richiamato la disciplina in ambito europeo circa le clausole di proroga della giurisdizione, contenuta all'art. 23 del Reg. CE n. 44/2001 (oggi art. 25 del Reg. UE n. 1215/2012). La norma di riferimento, in particolare, prevede che qualora le parti abbiano convenuto la competenza di un'autorità o di autorità giurisdizionali di uno Stato membro a conoscere delle controversie nascenti da un determinato rapporto giuridico, la competenza spetti a tale/i autorità giurisdizionale/i, sottolineando come "Detta competenza [sia] esclusiva salvo diverso accordo tra le parti" e precisando, come requisito necessario dell'accordo attributivo di competenza, il fatto che esso debba essere: "a) concluso per iscritto o provato per iscritto; b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra di loro; c) nel commercio internazionale, in una forma diversa ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e che, in tale ambito, è ampiamente conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel settore commerciale considerato".

Si osservi come, in tema di trasporto marittimo, nella giurisprudenza di legittimità sia da tempo consolidata la prassi dell'inserimento, nelle condizioni generali di contratto, di una clausola di proroga della giurisdizione e che, pertanto, nel caso di specie, si tratti di un uso che il caricatore stesso non poteva non conoscere. Per tali ragioni e in considerazione di quanto stabilito all'art. 25 del Reg. UE n. 1215/2012 – con particolare riguardo al punto c) – la clausola di proroga della giurisdizione è da considerarsi opponibile al terzo ricevitore portatore della polizza (sul punto si vedano, *inter alia*, Cass. S.U. n. 731/2005; Cass. n. 3568/2011; Cass. n. 17675/2016).

Per quanto riguarda la giurisprudenza comunitaria, già da tempo la Corte di giustizia europea aveva stabilito che l'accordo delle parti sulla volontà di proroga della competenza può essere presunto “*se esistono al riguardo usi commerciali nel ramo del commercio internazionale interessato, che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere*” e che “*l'uso è da considerare esistente, in particolare, quando un comportamento è generalmente osservato dagli operatori del ramo in sede di stipula di contratti di un determinato tipo*” (CGCE sent. 20 febbraio 1997); lo stesso orientamento era stato confermato, più recentemente, dalla stessa Corte di giustizia (CGCE sent. 20 aprile 2016), nonché dal giudice di legittimità italiano (Cass. civ., sent. n. 2568/2019).

In dottrina, in tema di clausola di proroga della giurisdizione, di veda, *ex multis*: M. RIMABOSCHI, *L'opponibilità ai terzi nella clausola di proroga della giurisdizione apposta in polizza*, in *Trasporti: Diritto. Economia. Politica*, 2002, pag. 229-275; S.A. VILLATA, *Clausola di proroga della giurisdizione e negozi collegati*, in *Rivista di diritto processuale*, 2008, pag. 1142-115; N. LIBERATOSCIOLI, *La clausola di proroga della giurisdizione nella polizza di carico: normativa applicabile, requisiti formali ed efficacia verso i terzi*, in *Rivista del Diritto della Navigazione*, 2014, pag. 449-463; A. PALMIERI, *Erede (legittimario) del disponente v. “trustees” stranieri: limiti all'operatività della clausola di proroga della giurisdizione contenuta nell'atto istitutivo del trust*, in *Il Foro italiano*, 2015, pag. 1346-1349; F. BERLINGIERI, *Una proposta per superare il problema della forma della clausola di proroga della giurisdizione nella polizza di carico*, in questa *Rivista*, 2016, pag. 730-731; S. DOMINELLI, I. QUEIROLO, *Successioni di parti nel contratto e clausola di proroga della giurisdizione: riflessioni a margine della sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea nel caso “Delayfix”*, in questa *Rivista*, 2021, pag. 801-808.

M. BURZACCHI

Corte d'Appello di Bologna, 4 maggio 2022*Motivi della decisione*

Il proposto appello è meritevole di accoglimento nei limiti e per le seguenti ragioni.

Non è fondato il primo motivo posto che la polizza di carico emessa dalla MSC S.A., indica espressamente l'Agenzia Marittima Le Navi Spa quale raccomandataria (doc. 2 fasc. I grado AXA) e peraltro, detta Agenzia ha partecipato attivamente alle operazioni peritali a seguito del reclamo presentato da AGRÌ PIÙ Srl, ricevatrice della merce danneggiata, tramite il sig. Rocco Cairo, responsabile dell'Ufficio Reclami di MSC Le Navi Spa di Gioia Tauro (docc. 3 e 4 fasc. I grado AXA).

È invece fondato il secondo motivo per le seguenti ragioni.

Preliminarmente si osserva che non vi è stata alcuna contestazione da parte dell'appellata AXA sull'esistenza della clausola di proroga della giurisdizione in favore della High Court of Justice di Londra, contenuta all'art. 10.3 delle condizioni generali, apposte sul retro della polizza di carico e il difetto di giurisdizione del giudice italiano può essere rilevato anche d'ufficio, in ogni stato e grado del giudizio (art. 11 L. n. 218/95).

Ciò premesso, in ambito europeo le clausole di proroga della giurisdizione sono disciplinate dall'art. 23 del Reg. Ce n. 44/2001 (oggi art. 25 del Reg. Ue n. 1215/2012), che prevede quanto segue *“Qualora le parti, indipendentemente dal loro domicilio, abbiano convenuto la competenza di un'autorità o di autorità giurisdizionali di uno Stato membro a conoscere delle controversie, presenti o future, nate da un determinato rapporto giuridico, la competenza spetta a questa autorità giurisdizionale o alle autorità giurisdizionali di questo Stato membro, salvo che l'accordo sia nullo dal punto di vista della validità sostanziale secondo la legge di tale Stato membro. Detta competenza è esclusiva salvo diverso accordo tra le parti. L'accordo attributivo di competenza deve essere: a) concluso per iscritto o provato per iscritto; b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra di loro; c) nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e che, in tale ambito, è ampiamente conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel settore commerciale considerato”*.

Già da tempo la Corte di Giustizia Europea (CGCE sentenza 20 febbraio 1997, Mainschiffahrt Genossenschaft) ha osservato che l'accordo delle parti sulla volontà di proroga della competenza può essere presunto, se esistono al riguardo usi commerciali nel ramo del commercio internazionale interessato, che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere (MSG, punti 17 e 19); l'uso è da considerare esistente, in particolare, quando un comportamento è generalmente osservato dagli operatori del ramo in sede di stipula di contratti di un determinato tipo (MSG, punto 23).

Più recentemente, detta Corte (CGCE sentenza 20 aprile 2016, Profit Investment SIM), ha ritenuto che tale clausola è valida se corrisponde al consenso effettivo degli interessati e se vi è un richiamo espresso tra le parti nella stipulazione dei contratti, anche successivi ed ha comunque precisato che l'effettiva conoscibilità della clausola viene valutata tenendo conto anche degli usi commerciali nel settore.

La Corte di Cassazione, in una recente pronuncia (sent. n. 3568/2019), su un caso analogo di surroga dell'assicuratore ad un soggetto le cui merci acquistate erano state danneggiate durante il trasporto marittimo, ha ribadito un principio ormai consolidato secondo il quale *“In una clausola di deroga alla giurisdizione italia-*

na contenuta in una polizza di carico sottoscritta dal solo vettore e non dal caricatore, in conformità di un uso operante nel campo dei trasporti, deve ritenersi soddisfatto il requisito della prova scritta di cui alla L. n. 218 del 1995, art. 4, comma 2 qualora il caricatore, nella consapevole adesione a un uso normativo che conosceva o avrebbe dovuto conoscere, abbia ricevuto la polizza senza contestazioni e l'abbia negoziata a favore del terzo ricevitore, portatore della polizza, al quale la clausola di deroga risulta perciò opponibile”.

Ebbene, in tema di trasporto marittimo, è da tempo consolidato l’inserimento di una clausola di proroga della giurisdizione nelle condizioni generali di contratto (come confermato anche da pacifica giurisprudenza, *ex plurimis*, Cass. S.U. n. 731/2005; Cass. n. 3568/2011; Cass. n. 17675/2016).

Si tratta quindi di un uso che il caricatore conosceva o avrebbe dovuto conoscere e comunque non vi è prova che abbia contestato tale clausola che, pertanto, è opponibile al terzo ricevitore (AXA) portatore di detta polizza.

Il proposto appello deve essere quindi accolto, con conseguente riforma dell’impugnata sentenza.

Le spese del doppio grado di giudizio sono integralmente compensate tra le parti, tenuto conto della contumacia dell’appellante nel precedente grado e del fatto che, nel presente grado, non vi è stata alcuna contestazione dei fatti e il giudizio è stato definito sulla base di un’eccezione di rito.

P.Q.M.

La Corte, ogni contraria istanza disattesa e respinta, definitivamente pronunciando, così decide:

- in accoglimento del proposto appello e in totale riforma dell’impugnata sentenza;
- dichiara il difetto di giurisdizione del giudice italiano in favore della High Court of Justice di Londra;
- compensa integralmente tra le parti le spese del doppio grado di giudizio.

Così deciso in Bologna, nella Camera di Consiglio della seconda sezione civile, il giorno 8 aprile 2022.