



PROCURAGENERALE
della Corte di Cassazione

R.G. n. 26281/2014

IL PUBBLICO MINISTERO

letti gli atti;

PREMESSO

che, con ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione *ex art. 41 c.p.c.*, proposto dalla M. (d'ora in poi, per brevità, M.), si chiede accertare la carenza di giurisdizione dell'Autorità giudiziaria italiana;

che l'invocata declaratoria riguarda il giudizio pendente presso il Tribunale di XX, instaurato dal C. (d'ora in poi, per brevità, C.) nei confronti della M.;

che, in particolare, tale giudizio ha per oggetto l'azione di risarcimento proposta, nei confronti del vettore, a seguito del furto della merce trasportata durante il percorso via terra;

che il C., al quale è stata ritualmente notificata l'istanza di regolamento preventivo di giurisdizione, ha resistito con controricorso, sostenendo la giurisdizione del giudice italiano.

OSSERVA

L'istanza di regolamento preventivo di giurisdizione appare infondata.

In particolare, la Società ricorrente eccepisce il difetto di giurisdizione del giudice italiano a conoscere la presente controversia, in forza della proroga di giurisdizione in favore della *High Court of Justice* di XX, contenuta nella clausola 10.3 ("*Jurisdiction*") delle condizioni generali riportate a stampa sul retro della polizza di carico "*Combined*" n. MSCUMG039128 del 24/2/2012 emessa da M., opponibile nei confronti del ricevitore/giratario.

Nello specifico, a supporto della suddetta eccezione, si sostiene l'operatività del principio dell'accettazione tacita della clausola attributiva della giurisdizione inglese, in quanto la stessa deve ritenersi conclusa nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero potuto conoscere o, comunque, ampiamente rispettato dalle parti in contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale considerato.

In termini generali, Cass. S.U. 17/1/2005 n. 731 ha avuto modo di affermare che, in tema di deroga alla giurisdizione italiana a favore di un giudice straniero (o di un arbitrato estero), l'art. 4

della legge 31/5/1995 n. 218, di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato, laddove richiede che la detta deroga sia provata per iscritto, deve essere interpretato nel senso di attribuire rilevanza, quale idoneo equipollente della prova scritta della convenzione di deroga costituita dall'atto scritto e sottoscritto 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.

Una tale estensione é giustificata dalla considerazione che il citato art. 4 condivide con l'art. 17 della Convenzione di Bruxelles del 27/9/1968 - costantemente interpretato dalla Corte di giustizia di Lussemburgo nel senso, appunto, della rilevanza dei comportamenti concludenti ai fini della proroga di competenza - l'area di incidenza della disciplina, vertente sulle clausole di deroga alla giurisdizione in controversie determinate dallo svolgimento dei traffici internazionali, e che la legge n. 218/1995 si ispira e si uniforma ai principi processuali della citata Convenzione di Bruxelles.

Ne deriva che, nel campo dei trasporti marittimi internazionali, dove la polizza di carico - documento unilaterale emesso dal vettore con la duplice funzione di titolo rappresentativo della merce viaggiante e di documento probatorio del contratto di trasporto - è sottoscritta, per notoria prassi invalsa, dal solo vettore, e non anche dal caricatore, la sussistenza di un'ideale prova dell'accordo di deroga ben può essere condotta ritenendo equivalente, all'atto scritto e sottoscritto dai due stipulanti, la polizza di carico redatta su modulo, predisposto da un solo contraente e dal medesimo soltanto sottoscritto in conformità agli usi commerciali internazionali del ramo, che rechi la clausola di attribuzione della competenza ad un determinato foro, qualora il caricatore, nella consapevole adesione ad un uso normativo, l'abbia ricevuta senza contestazioni e l'abbia negoziata a favore del ricevitore, ponendo in essere un comportamento implicante l'accettazione del patto di deroga, la cui sussistenza deve, quindi, ritenersi presunta.

Nel caso di specie, è pacifico che, nell'indicata polizza di carico, sia apposta unicamente la firma del vettore M., e non, invece, quella del caricatore/mittente, né quella del destinatario della merce C., tuttavia, in mancanza di accettazione scritta della controparte, non si ritiene che il relativo consenso possa desumersi dai rapporti commerciali tra le parti.

Invero, diversamente da quanto accade nel contratto di trasporto marittimo (unimodale), nell'ambito del trasporto "multimodale", non esiste un uso consolidato secondo cui la stipula del contratto mediante moduli e formulari è da ritenersi valida ed efficace a fronte della sottoscrizione del solo vettore ed in assenza della specifica sottoscrizione ad opera della parte committente (sia essa il caricatore, il mittente o il destinatario della merce).

Del resto, il contratto di trasporto multimodale costituisce una tipologia peculiare di trasporto, effettuato con l'ausilio di una combinazione di mezzi diversi, in cui il vettore assume l'obbligazione

di trasportare la merce da un luogo all'altro (incluso lo stoccaggio della stessa in appositi *containers*), e ciò indipendentemente dalla singola modalità impiegata (terrestre, navale, ferroviaria, ecc.); in altri termini, trattasi - non di una mera sommatoria di singoli rapporti di trasporto, bensì - di un servizio "combinato" volto alla movimentazione delle merci, in cui ciascuna fase rappresenta solo un momento strumentale al raggiungimento del risultato finale complessivo, per cui non possono trovare applicazione analogica le regole generali contemplate per le singole tratte (segnatamente, per quel che rileva in questa sede, le clausole derogatorie della giurisdizione valedoli per il comparto del trasporto unicamente marittimo).

In conclusione, nell'ipotesi di trasporto multimodale, non appare invalsa la prassi di non sottoscrivere la polizza di carico da parte del caricatore/mittente, sicché la validità della clausola di proroga della giurisdizione italiana a favore di quella londinese, invocata dalla M., rimane subordinata alla regola generale della sua necessaria accettazione, espressa e specifica, ad opera di entrambi i contraenti (stante il suo carattere indubbiamente vessatorio), non risultante, però, nel caso *de quo*.

Pertanto, non sussistendo alcuna valida deroga convenzionale in favore della giurisdizione inglese, risulta corretta l'individuazione del foro genovese, in applicazione delle regole generali di competenza territoriale, considerato che la M., società svizzera, ha un suo agente generale con potere rappresentativo e sede legale nel capoluogo ligure.

P.Q.M.

visto l'art. 380-*ter* c.p.c., 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.

Roma, 4 marzo 2015

Il sostituto procuratore generale
(Alberto Celeste)