

13) CORTE DI CASSAZIONE (S.U.), sentenza 8 aprile 1975 n. 1269
Primo Presidente, STELLA RICHTER - Consigliere Rel., BOSELLI
P. M., DI MAJO (concl. conf.)

Agenzia Marittima Costantino Tomazos Ltd. (avv. Guidi, Mordiglia) contro
Sorveglianza S.I.P.A. (avv. Greco, Gagliardi, Camera d'Afflitto).

Il problema relativo all'esistenza ed alla validità di una deroga convenzionale alla giurisdizione italiana presuppone l'accertamento della sussistenza di criteri idonei a radicare la giurisdizione stessa.

In virtù del combinato disposto dagli articoli 458 e 460 cod. nav. e dell'art. 3 della convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico al capitano della nave compete la rappresentanza legale del vettore.

Posto che le norme attinenti alla giurisdizione sono di immediata applicazione, la convenzione di New York del 10 giugno 1958 sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere trova applicazione anche ad una controversia il cui giudizio sia stato instaurato in epoca anteriore all'entrata in vigore della convenzione stessa.

Poiché la clausola compromissoria costituisce un negozio fra vivi, della sussistenza del requisito formale prescritto dall'art. 2 della convenzione di New York 10 giugno 1958 deve giudicarsi in base all'art. 26 disp. prel. cod. civ.

La clausola compromissoria attiene alla disciplina propria del contratto di trasporto e non rientra fra le indicazioni prescritte dalla legge per la costruzione della polizza di carico come titolo di credito.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO. In data 30 marzo 1966 veniva stipulato in Londra, fra la S.A. « André & Cie » di Losanna e la Elpa Maritime Co. Ltd. del Pireo, un contratto di trasporto di carico totale (*charter party*) di circa 15.700 tons. di mais, da imbarcarsi alla rinfusa sulla nave cisterna « Maria E. » di cui era armatrice la Elpa, nei porti argentini di Rosario e Buenos Ayres e destinato a Napoli.

All'arrivo della nave nel porto di destino la Sorveglianza S.I.P.A., portatrice delle tre polizze di carico nelle quali era stata frazionata la merce imbarcata, su presentazione degli originali alla Agenzia Marittima Costantino Tomazos, raccomandataria della nave in quel porto, otteneva la riconsegna del carico.

Durante le operazioni di sbarco, avendo la ricevitrice formulato riserve circa il condizionamento della merce, l'Agenzia Marittima predetta, procedeva ad accertamento tecnico preventivo dello stato e condizioni della stessa, a norma degli artt. 696 e 697 cod. proc. civ.

del
part.

hergeven
Gutsdien

Con atto di citazione del 6 settembre 1967 la Sorveglianza conveniva in giudizio davanti al Tribunale di Napoli la Agenzia predetta, nella accennata sua qualità di raccomandataria della nave, chiedendone la condanna al pagamento della somma di dollari USA 41.598,54 per avarie subite dal carico durante il viaggio ed al rimborso di lire 320.760 per controspallie asseritamente pagate in eccesso.

L'Agenzia convenuta si costituiva ed eccepiva preliminarmente il difetto di giurisdizione del Tribunale adito per effetto della deroga convenzionale, inserita nel patto n. 39 del *charter party* e richiamata nelle polizze di carico, con la quale le parti contraenti avevano convenuto di sottoporre ogni controversia relativa al contratto di trasporto a giudizio arbitrale da celebrarsi in Londra.

Subordinatamente e nel merito, contestava il fondamento della domanda e ne chiedeva il rigetto.

In pendenza di quel processo, l'Agenzia Marittima « Tomaso », con atto del 20 novembre 1969, proponeva ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione, ma queste Sezioni Unite, con sentenza 18 dicembre 1971, dichiaravano che la improcedibilità del ricorso per insufficienza del deposito di cui all'art. 364 cod. proc. civ.

Riassunta la causa davanti allo stesso Tribunale, l'Agenzia, con altro ricorso notificato il 9 aprile 1973, ha riproposto a queste Sezioni Unite la precedente istanza di regolamento di giurisdizione.

La soc. Sorveglianza S.I.P.A. resiste con controricorso.

Entrambe le parti hanno presentato memoria.

MOTIVI DELLA DECISIONE. (Omissis)

Con il presente ricorso per regolamento, l'Agenzia Marittima « Costantino Tomaso » Ltd., nella sua qualità di raccomandataria (per il porto di Napoli) della Elpa Maritime Co. Ltd. del Pireo, armatrice della nave « Maria E. », assume che il Tribunale di Napoli e qualsiasi altro giudice italiano difettano di giurisdizione a pronunciarsi sulla controversia proposta davanti al predetto Tribunale dalla Sorveglianza S.I.P.A. con l'atto di citazione del 6 settembre 1967, posto che la deroga alla giurisdizione italiana, contenuta nella clausola arbitrale del *charter party* stipulato a Londra il 30 marzo 1966 e richiamato nelle polizze di carico rilasciate dal vettore ed esibite dalla Sorveglianza per ottenere la riconsegna della merce a destino, è valida e perfettamente operativa fra le parti, sia in virtù della convenzione per il riconoscimento e la esecuzione delle sentenze arbitrali straniere stipulata a New York il 10 giugno 1958 e resa esecutiva in Italia con la legge 19 gennaio 1968 n. 62, sia in virtù del protocollo relativo alle clausole d'arbitrato in materia commerciale stipulato a Ginevra il 23 settembre 1923 e reso esecutivo in Italia con la legge 8 maggio 1927 n. 783.

xx a/staam

Oppone sostanzialmente la resistente che tale clausola non può ritenersi vincolante nei suoi confronti sia a cagione della inidoneità del richiamo che ne fanno le polizze di carico dalle quali scaturisce la pretesa da essa dedotta in giudizio, sia a cagione della sua stessa invalidità per inosservanza del requisito formale a tal fine prescritto dagli artt. 2 ed 808 del nostro codice di procedura civile.

Il ricorso è fondato e deve pertanto essere accolto.

1. Per la soluzione della questione di giurisdizione qui proposta deve anzitutto accertarsi se sussistano criteri di collegamento idonei di per sé a radicare la giurisdizione del giudice italiano, relativamente alla lite dedotta in giudizio, rispetto al soggetto convenuto di nazionalità straniera (Elpa Maritime Co. Ltd. del Pireo), posto che, diversamente, il problema relativo alla esistenza ed alla validità, in base alle fonti legislative richiamate dalla ricorrente, di una deroga convenzionale alla giurisdizione italiana, consistente nella devoluzione della controversia ad un arbitro straniero, non avrebbe neppure ragione di porsi.

Detta questione pregiudiziale deve essere risolta affermativamente, risultando in concreto la giurisdizione del giudice italiano, rispetto alla predetta compagnia di navigazione greca, radicata sotto il duplice profilo della residenza in Italia di un rappresentante della Compagnia (la raccomandata a - Thomas -), autorizzata - appunto in quanto tale (art. 288 del nav.) - a stare in giudizio per la predetta convenuta; e della esecuzione nel territorio italiano della obbligazione contrattuale (riconsegna della merce trasportata) in relazione alla quale è sorta la controversia sottoposta al giudizio del Tribunale di Napoli (art. 4 nn. 1 e 2 cod. proc. civ.).

Il Piano della specie la deroga convenzionale alla giurisdizione italiana contenuta in una clausola di arbitrato straniero (patto n. 19) inserita nel contratto di stiva chiese della nave (charter party) stipulato a Londra tra il capitano della nave (che fa d'ufficio proclama) e un contratto di trasporto di merci (che fa d'ufficio proclama) viene invocata dal vettore come più che fondamento della parte (caricatore) con la quale venne stipulato il contratto di stiva chiese (charter party), bensì nei confronti di un soggetto che non è il caricatore che si legittima in base alle polizze di carico (rilasciate dal capitano dopo la caricazione) a cercare e ottenere, in mancanza di altro, la gestione e custodia dei merci imbarcati nelle polizze e se non si tratta di un contratto di stiva chiese (charter party) non si può in tale ipotesi invocare la clausola di arbitrato straniero contenuta nel contratto di stiva chiese (charter party) n. 19.

Il Piano della specie la deroga convenzionale alla giurisdizione italiana contenuta in una clausola di arbitrato straniero (patto n. 19) inserita nel contratto di stiva chiese della nave (charter party) stipulato a Londra tra il capitano della nave (che fa d'ufficio proclama) e un contratto di trasporto di merci (che fa d'ufficio proclama) viene invocata dal vettore come più che fondamento della parte (caricatore) con la quale venne stipulato il contratto di stiva chiese (charter party), bensì nei confronti di un soggetto che non è il caricatore che si legittima in base alle polizze di carico (rilasciate dal capitano dopo la caricazione) a cercare e ottenere, in mancanza di altro, la gestione e custodia dei merci imbarcati nelle polizze e se non si tratta di un contratto di stiva chiese (charter party) non si può in tale ipotesi invocare la clausola di arbitrato straniero contenuta nel contratto di stiva chiese (charter party) n. 19.

del contratto di trasporto, ma ne effettuano un richiamo specifico e compiuto, assolutamente idoneo a consentire con la necessaria precisione la conoscenza della esistenza e portata della accennata competenza arbitrale (« Qualsiasi disputa dovrà essere risolta mediante arbitrato in conformità della clausola n. 39 del *charter party* datato Londra 30 marzo 1966 nonostante qualsiasi diverso uso portuale e/o regolamento locale »).

Che poi il richiamo di cui si tratta sia stato nella specie operato mediante apposizione sulle polizze di una stampigliatura con timbro a secco, non è circostanza idonea ad influire, per quel che sarà detto in seguito, sulla validità della clausola.

Per quanto attiene, invece, alla vincolatività della stessa rispetto alle parti in causa, appare sufficiente — per quel che concerne la compagnia vettrice — la constatazione che le polizze recano la firma del capitano della nave, al quale — com'è noto — compete la rappresentanza legale del vettore, in virtù del combinato disposto dagli artt. 458 e 460 cod. nav. e dell'art. III n. 3 della convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, resa esecutiva in Italia con r. d. l. 6 gennaio 1928 n. 1958, convertito nella legge 19 luglio 1929 n. 1636, e — per quanto concerne la società ricevatrice italiana, odierna resistente — lo stesso fatto obiettivo della loro produzione nel giudizio dalla medesima promosso davanti al Tribunale di Napoli, essendosi ritenuta non necessaria dalla costante giurisprudenza di questa S.C. alla efficacia di consimili clausole (inserite in polizza) la loro accettazione espressa a norma dello art. 1341 del nostro codice civile Cass. Sez. Un., 12 maggio 1969 n. 1617; Id. n. 968 del 1960; Id., n. 466 del 1964).

D'altronde, la stessa letteralità della obbligazione consacrata dalla polizza non consente al portatore di pretendere l'adempimento della promessa del vettore se non alle condizioni e con i limiti risultanti dal titolo.

3. Rimane, pertanto, a giudicare della validità della deroga pattizia di cui si tratta alla giurisdizione italiana.

Si rendono necessarie, a questo fine — a guisa di altrettante premesse — alcune fondamentali precisazioni.

A) La validità della deroga pattizia alla giurisdizione italiana per clausola compromissoria in arbitrato estero, va accertata qui esclusivamente alla stregua della convenzione di New York del 10 giugno 1958 (resa esecutiva in Italia con la legge 19 gennaio 1968 n. 62 ed entrata a far parte integrante del nostro ordinamento giuridico a datare dal 1° maggio 1969).

Detta Convenzione sancisce espressamente (art. 7) la cessazione degli effetti del protocollo di Ginevra del 23 settembre 1923 (reso esecutivo in Italia con la legge 8 maggio 1927 n. 783) e trova applicazione, quale *jus superveniens*, anche alla presente controversia, quantunque il relativo

giudizio sia stato instaurato in epoca anteriore alla sua entrata in vigore, posto che le norme attinenti alla giurisdizione, per la loro natura pubblicistica, sono di immediata applicazione (Cass. Sez. Un., 27 febbraio 1970 n. 470 ed ivi altri richiami di conforme giurisprudenza).

Più in particolare, della validità della clausola in questione deve giudicarsi a termini dello art. 2 di detta convenzione, il quale, dopo avere richiesto — come requisito formale — che la clausola di arbitrato risulti da una convenzione scritta (punto 1°), spiega che per « convenzione scritta » deve intendersi una clausola compromissoria inserita in un contratto, o in un compromesso, firmati dalle parti o contenuti in uno scambio di lettere o di telegrammi (punto 2°).

B) Come è ormai indirizzo costante della giurisprudenza in materia di queste SS.UU. (sentenze n. 470 del 1970, n. 3620 del 1971 e n. 670 del 1973), poiché la clausola in parola costituisce un negozio tra vivi e non un atto del processo, della sussistenza del requisito formale ora accennato, ossia della rispondenza della forma adottata in concreto alla prescrizione della convenzione, deve giudicarsi (ex art. 26 delle nostre preleggi) in base alla legge del luogo in cui il contratto venne stipulato e non — come erroneamente pretende la resistente (ex art. 27 delle stesse preleggi) — in base alle disposizioni degli artt. 2 ed 808 del nostro codice di procedura civile.

C) Potrebbe, infine, apparire superfluo, ma la impostazione difensiva della resistente rende tuttavia necessario precisare ulteriormente che della validità della clausola sotto il profilo formale deve giudicarsi, ovviamente, con riferimento al contratto (charter party) nel quale essa venne stipulata e non con riferimento alle polizze di carico nelle quali essa venne semplicemente richiamata.

Invero, la polizza di carico contiene una dichiarazione (promessa) unilaterale del vettore ed è (formalmente) valida a seguito della semplice sottoscrizione dello stesso o del capitano (che — com'è noto — viene addirittura costituito, dal nostro codice della navigazione e dalla citata convenzione di Bruxelles del 1924, nell'obbligo di emettere la polizza di carico, qualora non vi abbia provveduto direttamente il vettore).

La clausola compromissoria, invece, costituisce un negozio giuridico bilaterale che attiene alla disciplina propria del contratto di trasporto e non rientra fra quelle indicazioni che dalla legge sono prescritte per la costruzione della polizza di carico come titolo di credito (arg. ex art. 460 cod. nav.).

Pertanto, il problema della osservanza o meno del requisito formale richiesto dalla convenzione di New York per la validità della clausola va impostato e risolto sul terreno della individuazione della legge regolatrice della forma del contratto di trasporto, non su quello della legge regolatrice della forma della polizza di carico come titolo di credito.

retroactivity

= no. 2

nos 2, 5 and

1972 n.

2464

no. 10

* B/L



4. Tanto precisato, ed esclusa — come necessaria conseguenza della impostazione testé delineata — una qualsiasi rilevanza sia del fatto che nel charter party di cui qui si tratta fosse stata dai contraenti prevista la possibilità della « cessione » del contratto, sia del fatto che le polizze di carico fossero state firmate dal capitano « ... senza la spendita del nome del mandante... », il problema da risolvere si riduce a stabilire se, in forza della legge inglese (qui applicabile, a norma del citato art. 26 delle nostre preleggi, quale legge del luogo in cui venne stipulato il contratto di trasporto), la sottoscrizione apposta al charter party dagli agenti (« Agents ») del vettore e del caricatore possa ritenersi idonea a soddisfare il requisito formale richiesto dall'art. 2 della convenzione di New York: in altre parole, se tale sottoscrizione possa tenere luogo di quella delle stesse parti contraenti.

Ed è problema da risolvere, ancora una volta, affermativamente, dato che — com'è noto — nel diritto inglese l'« agent » ha veste di procuratore generale e legale della parte (vettore o caricatore).

Né varrebbe eccepire, in contrario — ove al requisito formale richiesto dalla convenzione si attribuisca carattere costitutivo (ossia di forma richiesta *ad substantiam*) — il difetto, nella specie, di conferimento ai predetti agenti di una procura speciale in forma scritta, secondo quanto prescrive in proposito l'art. 1392 cod. civ., atteso il carattere di atto di straordinaria amministrazione che è da attribuirsi alla clausola compromissoria.

Queste stesse Sezioni Unite hanno, invero, già avuto occasione di affermare (con riferimento ad un contratto contenente analoga clausola arbitrale, sottoscritto addirittura, in luogo dell'armatore, da un semplice mediatore (« shipbroker », come è del resto consueto nella prassi marittima anglosassone) che nell'ordinamento inglese non esiste un principio simile a quello dettato dallo art. 1392 del nostro codice civile, ma si ammette anzi, specificamente, che possa essere conferita in forma verbale la procura ad un agente incaricato di sottoscrivere clausole compromissorie (Cass. Sez. Un., n. 470 del 1970, n. 3620 del 1971 e n. 670 del 1973).

Per le esposte considerazioni, accogliendosi il ricorso della Agenzia Marittima Costantino Tommaso, deve essere dichiarato il difetto di giurisdizione del giudice italiano a conoscere della controversia insorta tra la soc. Sorveglianza e la predetta Agenzia (nella sua qualità di raccomandataria della Elpa Maritime Co. Ltd. del Pireo), con la conseguente condanna della resistente alle spese del presente giudizio. —

Va ordinata la restituzione del deposito alla ricorrente.

P.Q.M., la Corte accoglie il ricorso. Dichiaro il difetto di giurisdizione del giudice italiano. Ordina la restituzione del deposito alla ricorrente. Condanna la resistente alle spese del presente giudizio...

no. 2