

**Causa C-345/22****Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

25 maggio 2022

**Giudice del rinvio:**

Audiencia Provincial de Pontevedra (Spagna)

**Data della decisione di rinvio:**

16 maggio 2022

**Appellante:**

Maersk A/S

**Appellata:**

Allianz Seguros e Reaseguros, S.A.

**Oggetto del procedimento principale**

«Regolamento (UE) n. 1215/2012 — Competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale — Articolo 25 — Clausola attributiva di competenza inserita in una polizza di carico — Opponibilità di tale clausola al terzo portatore della polizza di carico e al destinatario delle merci — Compatibilità con il diritto dell'Unione di una norma nazionale che, ai fini dell'opponibilità della clausola al terzo portatore, richiede che essa sia stata negoziata individualmente e separatamente con quest'ultimo»

**Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale**

«Domanda di pronuncia pregiudiziale di interpretazione — Articolo 267 TFUE — Compatibilità di una disposizione nazionale con il regolamento (UE) n. 1215/2012 — disposizione nazionale che impone requisiti di validità aggiuntivi ai fini dell'efficacia nei confronti dei terzi di una clausola attributiva di competenza»

## Questioni pregiudiziali

- 1) Se la norma di cui all'articolo 25 del regolamento n. 1215/2012, laddove prevede che la nullità ipso iure della clausola attributiva di competenza debba essere valutata in base alla legislazione dello Stato membro cui le parti hanno deferito la competenza giurisdizionale, comprenda anche, in una situazione come quella di cui al procedimento principale, la questione della validità dell'estensione [dell'efficacia] della clausola a un terzo che non è parte del contratto in cui è contenuta la clausola.
- 2) In caso di girata della polizza di carico a un terzo, destinatario della merce, che non è intervenuto nel contratto tra il caricatore e il vettore contrattuale marittimo, se sia compatibile con l'articolo 25 del regolamento n. 1215/2012 e con la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea che lo interpreta, una norma come l'articolo 251 della Ley de Navegación Marítima (legge sulla navigazione marittima), che richiede che, ai fini dell'opponibilità della clausola a tale terzo, la clausola attributiva di competenza debba essere stata oggetto di trattativa «individuale e separata» con tale terzo.
- 3) Se, ai sensi del diritto dell'Unione, sia ammissibile che la legislazione degli Stati membri preveda condizioni aggiuntive di validità ai fini dell'efficacia nei confronti di terzi delle clausole attributive di competenza inserite nelle polizze di carico.
- 4) Se una norma come quella di cui all'articolo 251 della Ley de Navegación Marítima (legge sulla navigazione marittima) spagnola, che prevede la surrogazione solo parziale del terzo portatore, escludendo le clausole di proroga di competenza, comporti l'introduzione di un requisito aggiuntivo di validità di tali clausole, in contrasto con l'articolo 25 del regolamento n. 1215/2012.

## Giurisprudenza e disposizioni del diritto dell'Unione invocate

Regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (rifusione). In particolare, considerando 19 e articolo 25, paragrafi 1, 2 e 5.

Sentenze della Corte di giustizia del 19 giugno 1984, Russ (71/83, EU:C:1984:217); del 16 marzo 1999, Castelletti (C-159/97, EU:C:1999:142); del 9 novembre 2000, Coreck (C-387/98, EU:C:2000:606); del 7 febbraio 2013, Refcomp SpA (C-543/10, EU:C:2013:62, punti 34 e 35); del 18 novembre 2020, DelayFix (C-519/19, EU:C:2020:933).

## **Giurisprudenza e disposizioni di diritto nazionale invocate**

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (legge n. 14/2014, del 24 luglio 2014, sulla navigazione marittima; in prosieguo: la «LNM»).

Il preambolo, al punto XI, indica che il capo I della legge prevede, al fine di evitare gli abusi rilevati, la nullità delle clausole di assoggettamento ad un organo giurisdizionale straniero o ad arbitrato estero contenute nei contratti di utilizzazione della nave o nei contratti accessori alla navigazione, qualora non siano state oggetto di trattativa individuale e separata.

L'articolo 251 disciplina l'efficacia traslativa della polizza di carico. La sua circolazione produce gli stessi effetti della consegna delle merci rappresentate e il suo acquirente acquista tutti i diritti e le azioni del cedente sulle merci. Sono esclusi da tale surrogazione le clausole in materia di scelta del foro e di arbitrato, che richiedono il consenso dell'acquirente, conformemente alle disposizioni del capo I del titolo IX.

L'articolo 468 dispone che, fatte salve le disposizioni delle convenzioni internazionali in vigore in Spagna e le norme dell'Unione europea, le clausole di assoggettamento ad un organo giurisdizionale straniero o ad arbitrato all'estero contenute nei contratti di utilizzazione della nave o nei contratti accessori alla navigazione sono nulle e si considerano non apposte se non sono state oggetto di trattativa individuale e separata. Tale requisito non si considera soddisfatto per il solo fatto che la clausola faccia parte dell'articolato contrattuale di cui trattasi e che quest'ultimo sia stampato.

Nel caso in cui le parti non abbiano validamente introdotto una clausola di competenza giurisdizionale esclusiva o una clausola compromissoria, conformemente alle disposizioni della norma, l'articolo 469 fissa i criteri di attribuzione della competenza. Sui contratti di utilizzazione della nave sono competenti, a scelta dell'attore, i giudici del domicilio del convenuto, quelli del luogo di conclusione del contratto o quelli del porto di carico e scarico, e nei contratti accessori alla navigazione quest'ultima alternativa è sostituita dai giudici del luogo di prestazione dei servizi.

## **Breve esposizione dei fatti e del procedimento principale**

- 1 La parte attrice in primo grado, Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros S.A., è una compagnia di assicurazioni che agisce in virtù di surroga nei diritti del suo assicurato, la Oversea Atlantic Fish, S.L., contro il trasportatore marittimo Maersk. Come indicato nell'atto di citazione, la responsabilità della convenuta derivava dalla sua veste contrattuale di vettore nel contratto di trasporto marittimo, concluso alle condizioni [Incoterms] CFR, tra Aguafrost Perù, in qualità di caricatore, e la convenuta Maersk (Maersk Line Perù, S.A.C.), in qualità di trasportatore o vettore marittimo. La Oversea Atlantic Fish, S.L. era la destinataria della merce. Secondo l'atto di citazione, la merce è giunta danneggiata al porto di

destinazione, il che ha comportato la sua perdita parziale, ragion per cui si chiedeva l'importo di EUR 67 449,71 a titolo di risarcimento danni.

- 2 Il contratto di trasporto è stato documentato su una polizza di carico. Sul retro del documento, che non è stato allegato al ricorso, figurava una clausola attributiva di competenza giurisdizionale.
- 3 La Maersk ha contestato la competenza giurisdizionale dei giudici spagnoli sulla base di questa clausola attributiva di competenza o di scelta del foro, contenuta nella clausola 26 della polizza di carico, che attribuiva alla High Court of Justice di Londra la competenza sulle azioni avverso il trasportatore e indicava la legge inglese come diritto applicabile alla polizza di carico.
- 4 Nella polizza di carico si faceva rilevare, nel punto dedicato alle generalità delle parti, che essa era negoziabile solo in presenza della dicitura «all'ordine», «all'ordine di» una persona indicata o «all'ordine del portatore».
- 5 L'attribuzione di competenza a un giudice del Regno Unito deve essere intesa come effettuata ad uno Stato membro, in applicazione dell'articolo 67, paragrafo 1, dell'accordo del 17 ottobre 2019 sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica, trattandosi di un procedimento avviato prima della fine del periodo di transizione, vale a dire il 31 dicembre 2020.
- 6 Il giudice di primo grado ha respinto l'eccezione di incompetenza nonché la successiva istanza di revoca presentata dalla Maersk.
- 7 Nel merito, nella comparsa di risposta, la Maersk deduceva che il contratto stipulato tra le parti aveva natura di contratto di trasporto multimodale, con una fase preliminare via terra, di modo che la perdita di freddo avrebbe potuto verificarsi in tale fase preliminare, che la cella frigorifera del container aveva funzionato correttamente e che la perdita di freddo sarebbe avvenuta a causa di un difetto della stiva.
- 8 Il giudice di primo grado ha ritenuto più attendibile la tesi di parte attrice, che imputava la perdita della merce al funzionamento difettoso della cella frigorifera del container, il che ha comportato l'accoglimento integrale della domanda e, di conseguenza, la condanna del trasportatore convenuto.

#### **Argomenti essenziali delle parti nel procedimento principale**

- 9 L'appello limita il suo oggetto alla contestazione della competenza giurisdizionale dei giudici spagnoli, riproducendo gli argomenti dell'eccezione di incompetenza. Nell'atto di appello, la Maersk nega che l'assicurata di parte attrice, in quanto destinataria del trasporto, possa essere considerata come un terzo rispetto al contratto di trasporto marittimo, in quanto la lettera di vettura aveva natura di titolo nominativo, con l'indicazione espressa dell'identità del destinatario,

acquirente della merce. L'appellante argomenta sulla mancata applicazione alla causa dell'articolo 251 della LNM e sostiene che la parte attrice era consapevole dell'esistenza della clausola attributiva di competenza.

- 10 Nell'appello si sostiene che, per poter applicare la dottrina giurisprudenziale della Corte di giustizia, e ai fini dell'applicazione della norma nazionale, ovvero l'articolo 251 della LNM, occorre tener conto delle norme di conflitto del diritto spagnolo, che, al fine di determinare il grado di surrogazione del destinatario nella posizione del caricatore, rinviano all'applicazione del diritto peruviano.
- 11 L'atto di appello deduce inoltre la contraddizione tra la disposizione nazionale e la norma [dell'Unione]. Sostiene che la Corte di giustizia considera la surrogazione del destinatario come una surrogazione «in blocco», contrariamente a quanto prevede la LNM, che «ha l'effetto di alterare il contratto al di fuori della navigazione». Inoltre, il consenso del destinatario deve essere valutato conformemente al diritto [dell'Unione], secondo i requisiti di cui all'articolo 25 del regolamento n. 1215/2012. Infine, la ricorrente in appello ha chiesto di adire la Corte di giustizia in via pregiudiziale.
- 12 Prima di statuire sul merito della causa, l'Audiencia Provincial (Corte provinciale, Spagna) ha sentito le parti sulla pertinenza del rinvio pregiudiziale dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea. Mentre la difesa della Maersk sostiene l'opportunità del rinvio della questione, in considerazione dei dubbi sulla compatibilità della normativa spagnola e del regolamento n. 1215/2012, la difesa della parte attrice ritiene che la questione sia risolta nella sentenza del 9 novembre 2000, Coreck (C-387/98, EU:C:2000:606), di modo che il rinvio di una questione pregiudiziale non è necessario.

### **Breve illustrazione della motivazione del rinvio**

- 13 L'appello solleva un problema che si pone spesso in giudizio, in occasione delle domande di risarcimento dei danni subiti dalla merce nei contratti di trasporto marittimo internazionale. Si tratta di stabilire l'efficacia nei confronti del destinatario di una clausola di proroga di competenza a favore di un giudice di uno Stato terzo (nel caso di specie la High Court del Regno Unito), inserita nel documento contrattuale relativo al contratto di trasporto marittimo internazionale di merci. Nel caso di specie, il contratto è stato documentato su una polizza di carico, soggetta al regime giuridico delle regole dell'Aja-Visby per quanto riguarda i suoi aspetti sostanziali generali.
- 14 Il problema consiste nel determinare se questa clausola, introdotta dalle parti del contratto di trasporto (caricatore e vettore), sia opponibile al destinatario, che ha concluso il contratto di compravendita internazionale con il venditore alle condizioni CFR, cosicché spettava a quest'ultimo stipulare il contratto di trasporto e pagare il nolo.

- 15 Il regolamento n. 1215/2012 rafforza l'autonomia della volontà dei contraenti per quanto riguarda la scelta del foro. Tale regolamento elimina il requisito, contenuto nella convenzione di Bruxelles e nel regolamento n. 44/2001, secondo cui almeno una delle parti della clausola di scelta del foro doveva avere il proprio domicilio in uno Stato membro, cosicché l'autonomia nella determinazione della competenza internazionale, qualora non riguardi materie di competenza esclusiva, si estende ai casi di contraenti non domiciliati nell'Unione europea, purché la giurisdizione scelta nella pattuizione sia quella di uno Stato membro. Inoltre, allo stesso scopo, è prevista una norma di conflitto uniforme, in virtù della quale la validità sostanziale della clausola sarà disciplinata dal diritto sostanziale dello Stato designato, e l'autonomia degli accordi di proroga di competenza è rafforzata mediante la previsione dell'indipendenza rispetto alle altre clausole contrattuali [articolo 25, paragrafo 5, del regolamento; v. sentenza del 18 novembre 2020, DelayFix (C-519/19, EU:C:2020:933)].
- 16 La nozione di clausola o accordo attributivo di competenza è una nozione autonoma che la Corte di giustizia ha progressivamente delineato nella sua giurisprudenza. La sua interpretazione è stata via via inserita in versioni successive delle norme positive. Attualmente, l'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento conserva l'estesa disciplina dei requisiti del patto di proroga di competenza, seguendo l'orientamento interpretativo della Corte relativo all'articolo 17 della convenzione di Bruxelles: a) accordo concluso per iscritto o provato (il che ammette anche mezzi elettronici); b) accordo concluso 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.
- 17 La disposizione ricorda le norme contenute nell'articolo 17 della convenzione di Bruxelles, che già nella sua versione originaria consentiva, oltre alla forma scritta (o alla forma orale con conferma scritta), l'alternativa di *una forma ammessa dalle pratiche stabilite tra le parti*. Pertanto, la clausola sarebbe valida in quanto sarebbe stata convenuta «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». Il testo riprende la giurisprudenza derivante dalla sentenza della Corte di giustizia del 16 marzo 1999, Castelletti (C-159/97, EU:C:1999:142), e consente di sostenere che esiste, nel diritto dell'Unione, una presunzione di conoscenza da parte del contraente dell'esistenza della clausola attributiva di competenza, dal momento che si tratta di una pattuizione comunemente utilizzata nel settore del trasporto marittimo internazionale, inteso in senso lato, senza alcun riferimento al traffico commerciale di una determinata zona o a un tipo specifico di carico. Al punto 27 la sentenza ha espressamente affermato che costituisce una presunzione di consenso la circostanza che «una prassi sia generalmente e regolarmente osservata dagli operatori attivi nei paesi che occupano una posizione preponderante nel settore del commercio

internazionale di cui trattasi». Come mezzi di prova espressamente indicati a tal fine, si faceva riferimento al fatto che le stesse parti avessero intrattenuto in precedenza rapporti commerciali, tra loro o con altri soggetti appartenenti allo stesso settore, o che il comportamento in questione fosse generalmente noto, il che sarebbe favorito dal fatto che le associazioni di categoria delle parti interessate pubblicizzino i propri formulari contrattuali. Inoltre, secondo l'interpretazione della Corte di giustizia, non è necessario che esista un nesso tra il foro scelto e la nazionalità delle parti del contratto o con l'oggetto controverso. Secondo la dottrina generale, il giudice nazionale non deve esaminare la clausola alla luce della sua giustificazione o dell'obiettivo perseguito dalla parte che l'ha inserita. Di fronte a tale normativa, come si è visto, l'articolo 468 della LNM esige un consenso espresso, separato e individuale. Tale regola non è applicabile se la clausola rinvia al foro di uno Stato membro.

- 18 Le clausole attributive di competenza, nonché quelle di scelta della legge sostanziale applicabile, sono inerenti al traffico marittimo internazionale. La clausola è un accordo autonomo interno al rapporto giuridico in cui si inserisce; la *scindibilità* della clausola significa che il patto di proroga di competenza può essere assoggettato ad un regime giuridico diverso dal resto del contratto in cui si inserisce quanto alla legge sostanziale applicabile. Pertanto, la clausola può essere valida, anche se il contratto risultasse nullo. Ma l'autonomia della clausola attributiva di competenza non comporta che essa sia del tutto scollegata rispetto alle altre pattuizioni del rapporto giuridico in cui essa si inserisce. La clausola non può essere totalmente scollegata dal contratto, di modo che essa lo seguirà in caso di novazioni soggettive o oggettive. Tale precisazione è essenziale quando la clausola è inserita in un documento avente la natura di titolo di credito, come la polizza di carico.
- 19 L'autonomia della volontà delle parti nella scelta del foro costituisce uno dei criteri fondamentali per stabilire la competenza internazionale. Questa è stata anche la tendenza del diritto [dell'Unione] a partire dalla convenzione di Bruxelles del 1968, nel regolamento n. 44/2001, e lo è indubbiamente nel regime del regolamento n. 1215/2012, del 12 dicembre 2012 (considerando 19). Il regolamento Bruxelles I bis (articolo 25) e la sua interpretazione da parte della Corte di giustizia hanno istituito una normativa uniforme quanto alla determinazione dei requisiti formali di validità delle clausole di proroga di competenza e alla loro opponibilità ai terzi, nell'ambito di applicazione del regolamento.
- 20 Tuttavia, nel diritto spagnolo, l'entrata in vigore della LNM ha introdotto una disciplina propria quanto alla validità delle clausole attributive di competenza e delle clausole compromissorie. Pur stabilendo la validità generale delle norme internazionali e del diritto dell'Unione, la LNM dedica tre precetti alla regolamentazione delle clausole attributive di competenza e delle clausole compromissorie. Due di essi, vale a dire gli articoli 468 e 469, di portata generale, si trovano sotto il titolo IX, dedicato alle «particolarità processuali», e, l'altro,

l'articolo 251, nell'ambito della disciplina dell'efficacia traslativa della polizza di carico nel noleggio per il trasporto di merci.

- 21 L'articolo 468 della LNM disciplina gli aspetti formali dell'inserimento della clausola e le condizioni della sua validità sostanziale; la disposizione si applica ai contratti di utilizzazione della nave e ai contratti accessori alla navigazione. L'articolo 469 presenta carattere integrativo, in quanto enuncia i criteri sussidiari di attribuzione di competenza internazionale nei casi in cui non esista una valida clausola di scelta del foro. Infine, l'articolo 251 è una regola di rinvio all'articolo 468, nel caso in cui la clausola sia inserita in una polizza di carico nel contesto concreto del contratto di trasporto di merci e il titolo sia trasferito a un acquirente terzo. Tali norme non figurano nel regolamento Bruxelles I bis e nemmeno le regole dell'Aja-Visby contengono alcuna normativa al riguardo.
- 22 Tale disciplina è giustificata nella relazione alla legge con la finalità di «evitare gli abusi rilevati». L'espressione allude all'idea della necessità di tutelare gli interessi dei destinatari nazionali di merci, titolari della posizione contrattuale più debole, che sono portatori di polizze di carico in cui le parti originarie hanno introdotto la clausola attributiva di competenza, in particolare nei casi di contratti di trasporto marittimo di linea regolare. La convinzione di fondo è quella secondo la quale costringere gli imprenditori, gli speditori e i destinatari di merci nazionali ad agire in giudizio per controversie di modesta entità dinanzi a fori situati all'estero può comportare, nella pratica, la negazione di una tutela giurisdizionale effettiva. Sulla base di questa giustificazione, si sostiene che le clausole attributive di competenza e le clausole compromissorie sono vincolanti per le parti solo se si può dimostrare che esse sono il risultato di una trattativa *individuale e separata*, precisandosi che il mero inserimento nell'articolato contrattuale di un contratto per adesione non soddisfa questi requisiti, i quali, si afferma, si applicano anche ai casi in cui si pretenda di imporre la clausola al terzo destinatario della polizza di carico.
- 23 Muovendo da questa prospettiva, il giudice del rinvio ritiene che non rappresenti un problema il fatto che il diritto nazionale contenga una normativa specifica per i casi in cui i testi internazionali di applicazione preferenziale o il diritto dell'Unione non siano applicabili. A suo avviso, il problema si pone quando si sostiene che le norme interne siano di applicazione generale, con l'intenzione di colmare le apparenti lacune derivanti dall'applicazione delle norme del diritto dell'Unione. Per tale motivo ha deciso di formulare la presente domanda di pronuncia pregiudiziale.
- 24 Nella sentenza del 9 novembre 2000, C-387/98, Coreck, la Corte di giustizia ha ribadito la dottrina elaborata nella causa Russ, dichiarando che, «qualora la clausola attributiva di competenza inserita in una polizza di carico sia valida (...) nei rapporti tra il caricatore ed il vettore, essa può essere invocata nei confronti del terzo portatore della polizza di carico dal momento che questi subentra al caricatore nei suoi diritti ed obblighi in forza del diritto nazionale vigente».

- 25 Tale interpretazione è coerente con l'effetto della circolazione dei titoli di credito e con le esigenze del traffico marittimo in particolare. La clausola sarà opponibile al terzo quando il portatore della polizza di carico si surroga, in base al diritto nazionale, negli obblighi del caricatore. In tal caso, è irrilevante che tale terzo abbia o meno dato il consenso alla clausola di attributiva di competenza: essa si applica in ogni caso, altrimenti al terzo sarebbero conferiti più diritti di quelli spettanti al surrogato. Al contrario, se il terzo, portatore del titolo, non si surroga nei diritti del caricatore, la contestazione assume un senso, perché non vi è ragione per la quale questi debba essere pregiudicato a causa dell'assoggettamento al foro scelto da altre parti, se non ha prestato il suo consenso. Saranno quindi le norme nazionali a determinare gli effetti della cessione del titolo nei confronti del cessionario. La surrogazione integrale da parte del portatore della polizza di carico avverrà quando il documento contrattuale abbia natura di titolo di credito, come avviene in modo paradigmatico nel caso delle polizze di carico. Tale effetto non si produce nel caso di altri documenti contrattuali, quali i *sea way-bills* o lettere di vettura marittime, che non hanno la qualità di titoli di credito.
- 26 Il giudice del rinvio si interroga tuttavia sull'eventuale contraddizione tra tale giurisprudenza e la disciplina contenuta nell'articolo 251 della LNM. Stando a un'interpretazione, quando la Corte di giustizia fa riferimento al «diritto nazionale applicabile», in esso vi rientra esattamente l'articolo 251 della LNM. Secondo tale tesi, nel diritto spagnolo la cessione dei diritti risultanti dal titolo di credito non sarebbe integrale, di modo che la clausola attributiva di competenza richiederebbe comunque una trattativa individuale e separata. Questa è l'interpretazione seguita dalla Sezione XV dell'Audiencia Provincial de Barcelona (Corte provinciale di Barcellona, Spagna) nell'ordinanza n. 218/2016 del 21 dicembre 2016, in una causa in cui la clausola attribuiva la competenza ai giudici di Marsiglia, nonché nella sentenza dello stesso giudice n. 1463/2019 del 23 luglio 2019, tra le altre. Il Tribunal Supremo (Corte suprema, Spagna) non si è pronunciato su tale questione.
- 27 Il giudice del rinvio si interroga però sull'eventuale inapplicabilità della norma interna nei casi in cui risulti applicabile il diritto dell'Unione, come avviene nel caso di specie, per i motivi che si espongono di seguito.
- 28 In primo luogo, detto giudice si chiede se il diritto applicabile ai fini della valutazione della validità della clausola debba essere quello dello Stato alla cui giurisdizione la clausola rinvia, nella fattispecie quello del Regno Unito. Ciò risulta da un'interpretazione letterale dell'articolo 25, paragrafo 1, quando prevede che la nullità della clausola di proroga di competenza «dal punto di vista della validità sostanziale» è determinata «secondo la legge di tale Stato membro», vale a dire dello Stato membro alle quali le parti hanno attribuito la competenza giurisdizionale, come rilevato dalla Corte di giustizia nella sentenza del 3 luglio 1997, Benincasa, (C-269/95, EU:C:1997:337), e nella sentenza del 18 novembre 2020, DelayFix (C-519/19, EU:C:2020:933). In questo caso, se la clausola attribuisce la competenza ai giudici di un altro Stato comunitario, non si può invocare l'articolo 468 della LNM per esigere che la clausola sia stata oggetto di trattativa individuale e separata, ma si dovrà fare riferimento ai requisiti previsti

dal diritto sostanziale di tale Stato per giudicare circa la validità intrinseca di questo tipo di clausole.

- 29 In secondo luogo, ammettendo che l'articolo 251 sia la norma interna che disciplina la cessione dei diritti derivanti dalla circolazione della polizza di carico e che, una volta verificatasi la circolazione del titolo, si debba valutare se il terzo portatore del documento abbia acconsentito individualmente e separatamente alla clausola, il giudice del rinvio si interroga sulla modalità di prestazione di tale consenso, questione che, a suo avviso, è disciplinata non dalla legge nazionale, bensì dal diritto [dell'Unione]. Se si ammettesse il contrario, l'effetto sarebbe che ciascuno Stato membro valuterebbe in base ai requisiti della propria legislazione interna un aspetto espressamente disciplinato dal regolamento, che è di applicazione inderogabile. E si è già visto come il regolamento adotti il criterio del consenso presunto, ove siano soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 25, paragrafo 1, norma che i giudici spagnoli hanno sempre applicato senza problemi [v., tra le altre, le sentenze del Tribunal Supremo (Corte suprema) del 29 settembre 2005, dell'8 febbraio 2007, del 5 luglio 2007 e del 27 maggio 2008].
- 30 In terzo luogo, il giudice del rinvio si interroga sulla conformità di una norma quale l'articolo 251 della LNM, rispetto alla giurisprudenza della Corte di giustizia: tale articolo, infatti, separa il regime giuridico dell'effetto traslativo della polizza di carico da quello delle clausole di scelta del foro contenuti in tale titolo. La giurisprudenza della Corte ha dichiarato che «qualora la clausola attributiva di competenza inserita in una polizza di carico sia valida (...) nei rapporti tra il caricatore ed il vettore, essa può essere invocata nei confronti del terzo portatore della polizza di carico dal momento che questi subentra al caricatore nei suoi diritti ed obblighi in forza del diritto nazionale vigente» [sentenza del 9 novembre 2000, Coreck, C-387/98, EU:C:2000:606]. Dal canto suo, [nelle conclusioni presentate nella causa Coreck (C-387/98, EU:C:2000:157), l'avvocato generale Alber, nella risposta che propone alla Corte di giustizia alle questioni pregiudiziali relative all'articolo 17 della convenzione di Bruxelles (predecessore dell'articolo 25 del regolamento)], distingue tra l'efficacia della clausola attributiva tra le parti e rispetto al terzo portatore: «3) Il terzo portatore di una polizza di carico è vincolato alla clausola attributiva di competenza in essa inserita se tale clausola è valida ed egli è subentrato, in base al diritto nazionale vigente, nei diritti e negli obblighi del caricatore. Se tale terzo portatore non è subentrato nei diritti e negli obblighi del caricatore, non gli può essere opposta la clausola attributiva di competenza, a meno che egli non abbia dato il consenso a tale clausola. Particolari conoscenze ovvero rapporti commerciali di lunga durata con il vettore non sono sufficienti per presumere un (tacito) consenso. 4) Spetta al giudice nazionale decidere in base a quale diritto nazionale si debba stabilire se il terzo portatore della polizza di carico sia subentrato nei diritti e negli obblighi del caricatore. Allo stesso modo tale giudice nazionale deve stabilire quale sia la legge applicabile, qualora dal diritto nazionale non risulti se il terzo portatore subentri nei diritti e negli obblighi del caricatore».

- 31 Il giudice del rinvio si chiede se tali effetti di surrogazione del destinatario sulla posizione del caricatore siano sostanziali, risultanti dalla cessione del titolo di credito, di modo che, secondo il diritto dell'Unione, dal momento in cui tale surrogazione di diritti è completa, la clausola sarà opponibile o se, al contrario, gli ordinamenti nazionali possano stabilire altri requisiti di validità della clausola attributiva di competenza in un siffatto contesto.
- 32 La risposta da fornire a tali questioni rileva ai fini della soluzione della controversia, poiché, se il consenso del destinatario dovesse essere dato secondo le modalità previste dal regolamento n. 1215/2012, ciò avrebbe come conseguenza l'efficacia della clausola, data la validità generalizzata di questo tipo di pattuizioni nel settore di cui trattasi, con conseguente rigetto della domanda ed estinzione della causa.
- 33 Si giungerebbe alla stessa soluzione qualora si considerasse che gli effetti del trasferimento del titolo di trasporto siano sostanziali, di modo che il diritto interno non può disciplinare separatamente il contenuto dei diritti ceduti e l'efficacia della clausola di scelta del foro.

DOCUMENTO DI LAVORO