

*Fatto e svolgimento del processo.* — Con citazione notificata il 24 luglio 1974 la Cereali Mallozzi S.a. e il sig. Giuseppe Mallozzi di Spigno Saturnia premesso che erano proprietari, per acquisto fattone dalla Exportlima S.a. di Vaduz, di tonn. 10.000 di granone Plata, messo a bordo della nave *Jagat Mohini* (noleggiante a viaggio la Carapelli S.a., noleggiatrice la Shipmair B.V. di Rotterdam) e che per la merce erano state emesse diverse polizze di carico, nelle quali era dichiarato che il frumento era in perfetto buon ordine e condizione alla caricazione, nei porti di Buenos Aires e di Villa Constitución; che la nave giungeva a Napoli il 21 agosto 1973 e per la discarica attraccava ai Silos; che per la riconsegna le polizze di carico venivano presentate alla Agenzia Marittima Star dalla Fratelli Colasanti, Casa di spedizione, in nome e per conto degli attori, ed essa Agenzia emetteva sui Silos 12 ordini di consegna, di diverse date; che alla discarica, all'apertura dei boccaporti, si rilevava che il granone presentava manifesti segni di avaria, onde la Fratelli Colasanti, formulando le prescritte proteste, invitava tutte le parti interessate alla constatazione del danno. Veniva così eseguita perizia da parte del Prof. Posteraro alla presenza dei vari rappresentanti e incaricati degli interessati e veniva accertata la perdita totale di tonn. 7 di frumento; l'alterazione di tonn. 798,308, con la perdita economica, secondo la valutazione peritale, di doll. USA 114.756,39 a cui dovevano aggiungersi le spese accessorie per un totale di L. 3.626.850; pertanto il danno complessivo ammontava a L. 77.118.504; che la responsabilità, in via solidale, o in via alternativa, dell'avaria, risaliva alla soc. Carapelli e alla soc. Shipmair, poiché il carico, all'imbarco, era in buone condizioni, per cui l'avaria era dovuta al cattivo stivaggio a bordo,

e alla negligente custodia durante il viaggio, per mancata od imperfetta areazione. Tanto premesso, citavano innanzi a questo Tribunale l'Agenzia Marittima Albano e Avallone, quale raccomandataria della nave *Jagat Mohini* in rappresentanza della Carapelli S.a. e l'Agenzia Marittima Star, nella qualità di agente della Shipmair B.V. di Rotterdam, per sentirli condannare, solidalmente o quantomeno alternativamente, al pagamento in favore degli attori, in ragione del 50 % per ciascun attore, della somma di L. 77.118.504, con gli interessi legali dal 23 agosto 1973 al soddisfo, nonché alla eventuale differenza di cambio del dollaro all'atto del pagamento; con vittoria di spese e clausola.

Costituitosi il contraddittorio la Agenzia Marittima Albano e Avallone eccepiva il difetto di giurisdizione del giudice adito dal momento che le ricevitori del carico avevano presentato all'arrivo della nave le polizze di carico relative al trasporto *de quo*, le quali incorporavano espressamente tutte le clausole e le condizioni del charter party datato Amburgo 20 giugno 1973, stipulato tra la S.p.a. Carapelli quale *disponent owner* della nave *Jagat Mohini* e la soc. Shipmair di Rotterdam. Le clausole del contratto, espressamente richiamate nelle polizze di carico, prevedevano all'art. 39 la devoluzione di ogni disputa relativa al contratto stesso ad un collegio arbitrale sedente in Londra. (*Omissis*).

*Motivi della decisione.* — La preliminare eccezione di difetto di giurisdizione del giudice adito è infondata.

Si sostiene da parte dei convenuti che, essendo inserita nel contratto originario di trasporto marittimo di carico totale (charter party datato Amburgo 20 giugno 1973, la clausola n. 39, secondo la quale ogni disputa relativa al contratto doveva essere decisa da un arbitro o da un Collegio arbitrale sedente

in Londra, ed essendovi, nelle polizze di carico portate dagli attori, il richiamo espresso al contratto suddetto, con tutte le condizioni e pattuizioni ivi previste, sussiste nella specie il difetto di giurisdizione del giudice adito, dovendosi la controversia decidere esclusivamente dagli arbitri.

In contrario si osserva che la clausola derogativa della giurisdizione italiana a favore di arbitri stranieri, inserita in un contratto di trasporto marittimo stipulato all'estero e richiamata nella polizza di carico emessa a favore del ricevitore della merce, in tanto può essere opposta dallo stesso vettore, convenuto dal ricevitore dinanzi al giudice italiano (come avviene, appunto, nella fattispecie) in quanto tale richiamo sia specifico e compiuto, e, cioè, tale da consentire una conoscenza precisa della pattuita competenza arbitrale. In altri termini, pur non richiedendosi che il ricevitore abbia specificamente approvato per iscritto, a norma dell'art. 1341 cod. civ., la suindicata clausola compromissoria richiamata nella polizza, essendo, invece, sufficiente, ai fini dell'opponibilità di tale patto al ricevitore, che questi abbia prodotto in giudizio la polizza, invocando, sulla base di essa, l'adempimento delle obbligazioni della controparte, è tuttavia necessario che il richiamo della clausola compromissoria sia specifico, con espresso e testuale riferimento a detta clausola, non essendo, per contro, sufficiente, il richiamo generico di tutte le clausole e condizioni del contratto di trasporto pattuite da soggetti diversi dal ricevitore.

Innanzitutto, invero, la Convenzione di New York 10 giugno 1958, per il riconoscimento e l'esecuzione dell'esentenze arbitrali straniere, resa esecutiva in Italia con legge 19 gennaio 1968 n. 62, ed entrata a far parte del nostro ordinamento giuridico a partire dal 1 maggio 1969, stabilisce la validità della clausola arbitrale inserita nel contratto

di trasporto di carico totale stipulato all'estero dai contraenti, purché sia redatta in forma scritta. Ed allorché la formula scritta è richiesta *ad substantiam* il requisito di legge può dirsi esistente solo allorché il documento costituisca la estrinsecazione formale diretta della volontà contrattuale e sia posto in essere al fine specifico di manifestare tale volontà, e non anche quando esso si limiti a richiamare il contratto altrimenti concluso o a presupporre l'esistenza (cfr.: Cass. 1 marzo 1967, n. 453).

In secondo luogo, la clausola di arbitrato, costituendo non un patto accessorio del contratto nel quale è inserita, ma un negozio di spiccata autonomia strutturale e dotato di una propria individualità, distinto dalla convenzione cui accede, richiede, per la opponibilità al ricevitore, almeno la *relatio perfecta* nel richiamo in polizza, nel senso che occorre lo specifico riferimento alla clausola contenuta nel charter party attesa anche la parziale coincidenza dei soggetti vincolati al contratto e la figura di terzo rispetto al contratto di noleggio dell'aderente al trasporto marittimo.

Pertanto, in conformità della giurisprudenza consolidata (cfr. per tutte: Cass. 8 aprile 1975 n. 1269; Cass. 12 marzo 1973 n. 670), deve concludersi che, essendovi, nella fattispecie, solo un generico richiamo nelle polizze di carico alle condizioni e pattuizioni del charter party Amburgo 20 giugno 1973, e non pure il richiamo specifico ed espresso alla clausola compromissoria (mentre la unica clausola richiamata in tale maniera specifica è quella « negligenza ») i ricevitori della merce in virtù di dette polizze non sono vincolati alla clausola compromissoria e legittimamente hanno adito il giudice italiano per le controversie nascenti dal trasporto marittimo *de quo*. (*Omissis*).