

Polizze di carico e giurisdizione inglese

Who breaks it pays it

di **ALBERTO PASINO***, Trieste

LA VALIDITÀ delle clausole di scelta del giudice competente contenute nelle polizze di carico e la libera circolazione delle pronunce che definiscono i relativi giudizi sono entrambe regolate, in ambito unionale, dal **Regolamento n. 1215/2012**, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.

È assai frequente che tali clausole attribuiscono la giurisdizione ai Tribunali inglesi. Dato l'esito del referendum britannico dello scorso 23 giugno 2016, **è ragionevole chiedersi se e in che misura la Brexit influenzerà il relativo fenomeno.**

Per comprendere quanto dirompente appaia la questione con riguardo al tema marittimo è indispensabile una premessa.

La materia attualmente disciplinata dal Reg. n. 1215/2012 era in origine dettata dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, **conclusa dagli allora Stati membri delle Comunità europee e successivamente sostituito tra gli Stati membri dal Regolamento (CE) n. 44/2001.**

Il Regno Unito divenne parte della Convenzione nel 1978 e, all'atto dell'adesione, chiese ed ottenne che il suo testo fosse modificato, **in particolare intervenendo sulla disciplina delle clausole di scelta del foro.** Ai due tradizionali parametri di validità dell'accordo, consistenti nel fatto che esso fosse a) concluso o provato per iscritto oppure b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra di loro, ne fu aggiunto un terzo (lett. c), in base al quale il patto di proroga avrebbe potuto essere validamente concluso in una forma ammessa dagli usi del commercio internazionale.

L'inclusione di questo nuovo criterio, autorevolmente giudicato un "*rilassamento dei requisiti formali*" posti a presidio della vali-

dità delle clausole di proroga, fu dettato dalla necessità di "*salvaguardare la giurisdizione della High Court di Londra, che viene scelta in molti formulari contrattuali standard, incluse le polizze di carico*" (Baatz).

Tale modifica rese indispensabile una marcata attività interpretativa ad opera della Corte di Giustizia dell'Unione Europea. Occorreva cioè stabilire se l'inclusione unilaterale, ad opera del vettore, delle clausole di proroga della giurisdizione in polizza di carico rappresentasse un accordo di proroga concluso in una forma ammessa dagli usi del commercio marittimo internazionale, **e se tale accordo fosse opponibile ai terzi portatori della polizza.**

La Corte diede risposta affermativa a tale quesito. Essa stabilì che l'accordo delle parti sulla clausola di proroga contenuta in una polizza di carico si presume esistente qualora la loro condotta sia conforme ad un uso che regola lo specifico settore del commercio internazionale in cui esse operano e di cui esse sono, **o avrebbero dovuto essere, consapevoli e che è generalmente e regolarmente rispettato.** La Corte ha cioè affermato l'esistenza di un uso, consistente nell'inserimento unilaterale della clausola di proroga nella polizza di carico ad opera del vettore, e l'opponibilità ai terzi del relativo accordo di proroga della giurisdizione, **e i giudici dei singoli stati membri si sono uniformati a tale orientamento.**

Si tratta, peraltro, di un approdo contro cui si sono levate varie voci critiche. Per un verso, infatti, si è addirittura posta in dubbio la stessa esistenza di un uso normativo quale quello affermato dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia; per altro verso si è fatto notare che secondo il Parlamento Europeo (Considerando O, Res. 7.9.2010 sull'attuazione e la revisione del Regolamento del Consiglio (EC) No 44/2001) la circostanza che "*terzi possano essere vincolati da un accordo di scelta*



*Senior Partner - Studio Zunarelli
Coordinatore gruppo Trasporti Asla



del foro (ad esempio in una polizza di carico) al quale non hanno prestato il loro specifico consenso [...] può influenzare negativamente il loro accesso alla giustizia ed essere manifestamente ingiusto”.

In sintesi, l'accesso del Regno Unito nello spazio giudiziario europeo ha comportato un considerevole rilassamento delle regole formali a presidio della validità dei patti di proroga della giurisdizione, **interpretate dalla giurisprudenza comunitaria e dei singoli Paesi membri nel senso della validità e opponibilità ai terzi portatori delle clausole di proroga inserite unilateralmente in polizza di carico dai vettori**. Ciò ha sino ad oggi favorito il (costoso) sistema giudiziario britannico, con sensibili effetti di disincentivazione di quei contenziosi che non giustificano la spesa di una lite oltremarina. Ciò che, in virtù della containerizzazione, **concerne una parte assai cospicua dei reclami**.

Il fenomeno, originato nel 1978 dall'abilità della Gran Bretagna, **sembra trovare nella Brexit una del tutto inattesa brusca battuta d'arresto**.

Mentre infatti, com'è naturale attendersi, dalla sponda inglese giungono rassicurazioni sul fatto che, nonostante l'esito referendario, i giudici britannici continueranno a riconoscere la validità degli accordi di scelta della legge applicabile e del foro contenuti nei contratti e che le loro decisioni continueranno a circolare in ambito comunitario, **sul versante continentale le opinioni paiono di tutt'altro segno**.

Come illustrato, la giurisdizione delle corti inglesi si fonda sul Reg. 1215/2012, **disciplina che assicura altresì alle decisioni pronunciate da tali corti la libera circolazione in ambito comunitario e argina le tecniche processuali scorrette attraverso una peculiare regolamentazione della litispendenza**. In virtù della Brexit tale Regolamento, spirato il periodo transitorio, **smetterà di essere applicato al Regno Unito**. Le

sentenze dei giudici inglesi cesseranno di beneficiare della libertà di circolazione delle decisioni e il loro riconoscimento ed esecuzione dipenderanno da eventuali accordi bilaterali.

Data l'assoluta inadeguatezza di tali accordi, è lecito attendersi che il Regno Unito cercherà di intavolare un negoziato con l'Unione Europea per addivenire ad un accordo bilaterale che regoli tali questioni. Che però l'Unione abbia interesse a mantenere o rafforzare la posizione dominante di cui Londra gode nel mercato giudiziario europeo è tutt'altro che scontato, essendo ormai un dato acquisito - come osservato in dottrina (Requejo) - **come la grande maggioranza dei Paesi europei possa vantare servizi legali idonei a trattare in modo adeguato** (e, ragionevolmente, a costi inferiori) le dispute sin qui ad esclusivo appannaggio delle corti inglesi. E se è più che plausibile attendersi una certa riluttanza dell'Unione a favorire la posizione britannica, non meno probabile appare che i giudici dei Paesi membri possano in futuro assoggettare ad uno scrutinio più severo le clausole di proroga fondate sulla già citata lett. c) dell'art. 25 Reg. 1215/12, in particolare alla luce della modifica introdotta a quella disposizione, **che ora impone di verificare l'eventuale invalidità sostanziale dell'accordo attributivo di competenza alla luce della normativa vigente nello Stato membro identificato nell'accordo medesimo**.

Quale che sia l'approdo del percorso aperto dalla Brexit, **un dato emerge sin d'ora con chiarezza**. Lo scopo principale delle clausole di proroga della giurisdizione consiste nell'aumentare al massimo grado la prevedibilità della competenza. **I molti dubbi generati dalla Brexit su quale sia la disciplina che regolerà i profili di diritto internazionale privato di cui si è trattato minano in radice tale prevedibilità e suggeriscono l'opportunità di valutare soluzioni alternative alla scelta di prediligere, nelle polizze di carico, la giurisdizione inglese**.