



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA
SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI
DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

Corso di Laurea Magistrale in Giurisprudenza

Tesi di laurea in

Diritto dell'Arbitrato e della Mediazione

L'ARBITRATO NELLE CONTROVERSIE DI DIRITTO
MARITTIMO: SPECIFICITÀ PROCEDIMENTALI E
APPLICAZIONI PRATICHE

Relatore:

Chiar.mo Prof. Enrico Righetti

Candidata:

Laura Piras

Anno accademico 2023/2024

INDICE

INTRODUZIONE	6
I. Nozione e natura dell'arbitrato marittimo	6
II. Esplicazione dell'ambito della presente ricerca	7
CAPITOLO I	9
LE RADICI STORICHE DELL'ARBITRATO MARITTIMO	9
1.1. Le origini dell'arbitrato: dalle civiltà antiche al modello romano	9
1.2. L'arbitrato nel Medioevo e lo sviluppo della <i>lex maritima</i>	11
1.3. L'evoluzione dell'arbitrato marittimo nelle epoche successive	14
CAPITOLO II	16
LE FONTI DELL'ARBITRATO MARITTIMO	16
2.1. Le convenzioni di diritto marittimo con riferimento all'arbitrato	16
2.1.1. <i>La Convenzione di Bruxelles del 1924</i>	17
2.1.2. <i>La Convenzione di Amburgo del 1978</i>	21
2.1.3. <i>La Convenzione di Rotterdam del 2009</i>	24
2.1.4. <i>Altre convenzioni di diritto marittimo uniforme</i>	27
2.2. Le convenzioni a carattere generale sull'arbitrato	30
2.2.1. <i>La Convenzione di New York del 1958</i>	31
2.2.2. <i>La Convenzione di Ginevra del 1961</i>	34
2.3. Il ruolo dell'arbitrato marittimo nel diritto dell'Unione Europea	36
2.4. L'arbitrato marittimo nel diritto interno	38
2.4.1. <i>La legislazione italiana</i>	39
2.4.2. <i>Le legislazioni straniere</i>	41
2.4.3. <i>L'influenza dell'UNCITRAL sull'evoluzione del diritto interno</i>	43
2.5. Il ruolo determinante della volontà delle parti	44
2.6. Le fonti della nuova <i>lex maritima</i>	46

2.6.1. <i>I formulari contrattuali</i>	47
2.6.2. <i>I principi UNIDROIT</i>	49
2.6.3. <i>L'opera interpretativa degli arbitri</i>	51
CAPITOLO III	53
LA CONVENZIONE ARBITRALE	53
3.1. La convenzione arbitrale	53
3.2. Il rapporto contratto - clausola compromissoria	54
3.3. La forma della clausola compromissoria per arbitrato marittimo	58
3.3.1. <i>L'art. II della Convenzione di New York del 1958</i>	59
3.3.2. <i>Eventuali interferenze normative con la disciplina della forma della clausola arbitrale di cui alla Convenzione di New York</i>	62
3.3.3. <i>L'evoluzione tecnologica e il requisito di forma nelle clausole compromissorie</i>	64
3.3.4. <i>La formazione giudiziale dell'accordo arbitrale e altre forme tacite di accettazione e di rinuncia</i>	66
3.4. Clausole arbitrali <i>per relationem</i>	68
3.5. Convenzioni arbitrali concluse tramite rappresentanti o <i>brokers</i>	73
3.6. Clausola compromissoria e traffici marittimi	76
3.7. L'arbitrato nei formulari contrattuali marittimi più diffusi	79
3.7.1. <i>Time charter-parties</i>	80
3.7.2. <i>Voyage charter-parties</i>	82
3.7.3. <i>Bareboat charter</i>	84
3.7.4. <i>Bill of lading</i>	84
3.7.5. <i>Contratti di affreightment</i>	85
3.7.6. <i>Compravendita e costruzione</i>	85
3.7.7. <i>Ship management</i>	87
3.7.8. <i>Soccorso</i>	87
3.7.9. <i>P&I Rules dello Standard Club</i>	88
3.8. La determinazione della legge applicabile	88
3.8.1. <i>La legge applicabile alla disciplina sostanziale della clausola arbitrale</i>	89

3.8.2. <i>La legge applicabile alla capacità e al potere di compromettere delle parti</i>	92
3.8.3. <i>La determinazione della legge applicabile all'arbitralità e della lex arbitri</i>	93
3.8.4. <i>La legge applicabile al merito della controversia</i>	94
CAPITOLO IV	97
L'ARBITRATO MARITTIMO AMMINISTRATO DA ISTITUZIONI PERMANENTI DI ARBITRATO	97
4.1. Le principali istituzioni arbitrali	97
4.1.1. <i>La London Maritime Arbitration Association (LMAA)</i>	98
4.1.2. <i>Society of Maritime Arbitrators (SMA)</i>	100
4.1.3. <i>Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) e German Maritime Arbitration Association (GMAA)</i>	102
4.1.4. <i>Le principali istituzioni arbitrali marittime asiatiche</i>	104
4.1.5. <i>La Camera Arbitrale Marittima di Genova</i>	107
4.2. <i>Le ICC/CMI International Maritime Arbitration Organisation Rules</i>	108
CAPITOLO V	110
SPECIFICITÀ PROCEDIMENTALI DELL'ARBITRATO MARITTIMO	110
5.1. Il collegio arbitrale: il ruolo degli arbitri di formazione non giuridica	110
5.2. La fase istruttoria	112
5.3. Misure cautelari e arbitrato marittimo	115
5.4. La fase decisoria: i lodi e i problemi relativi al loro riconoscimento	118
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	121
I. I vantaggi e i limiti dell'arbitrato marittimo	121
II. Prospettive future dell'arbitrato marittimo	123
BIBLIOGRAFIA	125
RINGRAZIAMENTI	133

INTRODUZIONE

SOMMARIO: I. Nozione e natura dell'arbitrato marittimo. – II. Esplicazione dell'ambito della presente ricerca.

I. Nozione e natura dell'arbitrato marittimo

L'arbitrato rappresenta una forma di giustizia privata che consente di risolvere i conflitti presenti o futuri attraverso una procedura alternativa alla via giudiziaria. Le parti designano un arbitro a cui deferiscono il potere di emettere una decisione, denominata lodo, la quale è riconosciuta *ex ante* come giuridicamente vincolante.

L'istituto arbitrale ha acquisito crescente importanza come strumento preferenziale per la risoluzione delle controversie marittime internazionali, in quanto offre una tutela più adeguata in un settore che trascende i confini nazionali. Ciò ha condotto parte della dottrina a utilizzare sempre più frequentemente il termine "arbitrato marittimo" per descrivere questo fenomeno¹.

L'espressione "arbitrato marittimo" si riferisce a un fenomeno giuridico-processuale connotato da un nesso tra *res litigiosa* e il fenomeno dei traffici marittimi. Un arbitrato viene frequentemente qualificato come "marittimo" quando "*in some way involves a ship*", poiché la nave costituisce un elemento centrale in questa tipologia di rapporti giuridici; essa funge sia da mezzo mediante il quale si svolgono le operazioni di trasporto e commercio internazionale, sia da causa delle controversie che possono insorgere in questo contesto. Tuttavia, è importante non considerare l'arbitrato marittimo quale istituto giuridico non autonomo; esso si configura infatti come una *species* appartenente al *genus*

¹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Giuffrè, Milano, 2012, p. 2.

dell'arbitrato commerciale internazionale, dal quale trae la propria disciplina giuridica, pur distinguendosi come procedimento speciale in ragione della maggiore flessibilità delle regole procedurali applicabili. La natura transnazionale dei rapporti giuridici coinvolti richiede l'adozione di un quadro normativo complesso, costituito sia da fonti normative e convenzionali che disciplinano l'arbitrato internazionale, sia da fonti speciali proprie del settore marittimo. In particolare, l'arbitrato marittimo si avvale di principi propri del diritto dei trasporti e del commercio internazionale, che sono espressione di regole materiali uniformi radicate nel tempo attraverso la prassi mercantile.

II. Esplicazione dell'ambito della presente ricerca

La presente ricerca si propone di offrire un'analisi organica dell'arbitrato marittimo, evidenziandone il ruolo cardine nella risoluzione delle controversie marittime. Attraverso un approccio che integra elementi storici, sostanziali e processuali, l'obiettivo è rendere un contributo alla comprensione di un istituto privilegiato nello scenario del commercio marittimo globale.

Il lavoro di ricerca si articola in cinque capitoli.

Il primo capitolo introduce un breve *excursus storico* sull'arbitrato marittimo a partire dalle civiltà antiche fino a giungere alla nascita e allo sviluppo della *lex maritima*. Attraverso questa analisi storico-giuridica si intende evidenziare l'evoluzione dell'istituto arbitrale e la sua progressiva specializzazione in risposta alle esigenze sempre più complesse e settoriali del commercio internazionale.

Il secondo capitolo offre una disamina delle fonti internazionali, nazionali e private che regolano l'arbitrato marittimo, nonché del rapporto tra queste e la volontà delle parti. Nella parte conclusiva del capitolo inoltre si sviluppa un approfondimento delle fonti

della nuova *lex maritima*, quali i formulari contrattuali, i principi UNIDROIT e l'opera interpretativa degli arbitri.

L'analisi prosegue con un capitolo dedicato alla convenzione arbitrale, elemento fondante dell'arbitrato marittimo, in cui vengono esaminati aspetti relativi alla forma, alla validità e alla vincolatività. La seconda parte del capitolo invece pone l'attenzione sulle peculiarità dei traffici marittimi, sui formulari contrattuali più diffusi nel settore e sulla determinazione della legge applicabile.

Il quarto capitolo si propone di analizzare le principali istituzioni arbitrali che operano nel settore marittimo, estendendo l'analisi al ruolo che svolgono nella definizione di regole procedurali e alle peculiarità adottate in relazione alle esigenze degli operati marittimi.

Nel quinto capitolo invece sono esaminate alcune specificità procedurali dell'arbitrato marittimo, in particolare la composizione del collegio arbitrale, la fase istruttoria, le misure cautelari e il riconoscimento dei lodi.

Infine, nella parte conclusiva si offrono alcune riflessioni sui vantaggi e sui limiti dell'arbitrato marittimo, nonché sulle prospettive future di questo istituto.

CAPITOLO I

LE RADICI STORICHE DELL'ARBITRATO MARITTIMO

SOMMARIO: 1.1. Le origini dell'arbitrato: dalle civiltà antiche al modello romano. – 1.2. L'arbitrato nel Medioevo e lo sviluppo della *lex maritima*. – 1.3. L'evoluzione dell'arbitrato marittimo nelle epoche successive.

1.1. Le origini dell'arbitrato: dalle civiltà antiche al modello romano

L'istituto dell'arbitrato privato, nella forma primaria della mediazione, precede la costituzione di un potere giudiziario, venendo sottoposto all'azione legislativa dello Stato solo successivamente e acquisendo in tal modo la qualificazione di istituto giuridico². Le prime testimonianze in merito al suo utilizzo risalgono al terzo e secondo millennio a.C. e sono state rinvenute in Egitto e Mesopotamia grazie a scavi archeologici che hanno riportato alla luce documenti contenenti clausole compromissorie³.

In ambito marittimo, dove fin dalle sue origini si è sviluppato come procedimento stragiudiziale volto alla risoluzione delle controversie, il primo riferimento esplicito risale al periodo bizantino ed è riportato in uno dei frammenti dei “papiri di Ossirinco”⁴.

Con l'espansione del commercio marittimo nel Mediterraneo orientale, l'arbitrato divenne uno strumento ampiamente utilizzato dai commercianti ateniesi i quali frequentemente decidevano di rimettere le liti ad un arbitro privato denominato *δαιτητής*.

² E. DE RUGGERO, *L'arbitrato pubblico in relazione col privato presso i romani*, “L'Erma” di Bretschneider, Roma, 1971, p. 12.

³ M. MANTICA, *Arbitration in Ancient Egypt*, in *The Arbitration Journal, American Arbitration Association*, New York, no. 3, 1957, pp. 155-163.

⁴ I “papiri di Ossirinco” sono frammenti manoscritti che offrono un importante spaccato della vita economica dell'epoca; furono scoperti tra il 1896 e il 1907 da due egittologi dell'Università di Oxford, Bernard Grenfell ed Arthur Hunt.

Un esempio significativo è riportato da Demostene (384 -322 a.C.) nel discorso “Contro Formione”, in cui viene narrata una disputa riconducibile a un contratto di trasporto che venne deferita ad un arbitro privato. Questa vicenda mette in luce gli aspetti sostanziali e processuali dell’arbitrato ateniese, in particolare il potere dell’arbitro di rimettere la questione al tribunale e l’ampia autonomia concessa alle parti.

L’arbitrato di matrice romana, invece, non godette di un particolare *favor* da parte delle autorità pubbliche che generalmente prediligevano il ricorso alla giurisdizione ordinaria. La diffusione dell’arbitrato in ambito commerciale fu fortemente influenzata dal ceto mercantile, che, a fronte dei frequenti traffici marittimi tra romani e stranieri, regolava i propri rapporti commerciali secondo prassi fondate sugli usi, sulla *bona fides* e sulla moralità delle parti, contribuendo così all’affermarsi di un diritto consuetudinario noto come *ius gentium*⁵.

Una nuova fase dell’istituto fu segnata dall’intervento del pretore, che lo utilizzò come modello per adattare il processo formulare, generando però al contempo un vuoto di tutela in materia arbitrale⁶. La giurisprudenza rispose con un complesso espediente, suggerendo alle parti di dare luogo a reciproche *stipulationes* penali, con cui ciascuna parte prometteva all’altra il pagamento di una somma di denaro qualora non avesse rispettato l’impegno che a decidere la controversia fosse un arbitro scelto dalle parti di comune accordo⁷; si parlò al riguardo di *compromittere* e *compromissum*⁸.

⁵ M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, in *New Challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda*, 2015, p. 330.

⁶ F. ZAPPALÁ, *Memoria storica dell’arbitrato*, in *Meritum*, Belo Horizonte, vol. 13, no. 1, 2018, p. 37, consultabile al sito internet <https://revista.fumec.br/index.php/meritum/article/view/6310> (ultima visita il 29/09/2024).

⁷ M. MARRONE, *Sull’arbitrato nell’esperienza giuridica romana*, in *Rivista dell’Arbitrato*, 1996.

⁸ *Ibid.*

La convenzione arbitrale, ormai lecita e ampiamente adottata nella pratica commerciale, acquisì una rilevanza tale da comportare un ulteriore intervento del pretore che sancì una *coercitio* indiretta volta alla pronuncia della sentenza. L'arbitro che per negligenza veniva meno all'obbligo contratto, poteva essere dal pretore costretto a compierlo, potendo persino essere assoggettato alle misure coercitive della *multa* e della *pignoris capio*⁹.

Dopo il primo, vennero proposti vari formulari, strutturati in modo distinto, che contribuirono in larga misura a plasmare l'arbitrato moderno. Questo modello arbitrale diffusosi a Roma rappresenta infatti l'origine dell'arbitrato che si sviluppò nel periodo medievale e successivamente in epoca moderna.

1.2. L'arbitrato nel Medioevo e lo sviluppo della *lex maritima*

Il crollo dell'Impero Romano d'Occidente generò un vuoto sul piano giudiziario. La crisi del potere statale e la conseguente sfiducia nelle giurisdizioni pubbliche portarono, nel corso del Medioevo, a un ricorso sempre più crescente a metodi alternativi per la risoluzione delle controversie.

La tradizione romanistica fu accolta positivamente, favorendo così l'arbitrato incoraggiato dalla Chiesa Cattolica e quello praticato mediante le aggregazioni di professionisti cui facevano capo gli artigiani e i commercianti¹⁰. Esistevano i tribunali vescovili, noti come *audientae episcopalis*, che rappresentavano l'unica espressione permanente di un potere pubblico e attribuivano alle parti la facoltà di adirli per la risoluzione delle controversie civili.

⁹ E. DE RUGGERO, *L'arbitrato pubblico in relazione col privato presso i romani*, cit., p. 25.

¹⁰ F. ZAPPALÁ, *Memoria storica dell'arbitrato*, cit., p. 41.

L'espansione del commercio marittimo diede origine a una nuova classe di mercanti, i quali si organizzarono in corporazioni, associazioni composte da membri appartenenti alla stessa categoria professionale, che regolavano le negoziazioni commerciali applicando regole interne. Tale processo favorì la nascita dello *ius mercatorum*, le cui fonti erano costituite dalle consuetudini tipiche dei traffici commerciali, dalla giurisprudenza delle *curiae mercatorum* e dagli statuti delle corporazioni di mercanti¹¹.

Durante il Medioevo, il ricorso all'arbitrato marittimo derivò principalmente dall'applicazione, tra i mercanti e i naviganti, della *lex maritima*, che è stata definita come uno *ius commune*, parte dello *ius mercatorum*; essa era formata dalle consuetudini, dai codici, dalle convenzioni e dalle pratiche marittime sviluppatesi nel corso del tempo, prive di confini internazionali e presenti in ciascuna giurisdizione, salvo eventuali limitazioni o esclusioni stabilite da uno specifico statuto¹².

A fronte delle esigenze economiche e sociali della classe mercantile, la risoluzione delle controversie marittime *secundum legem maritima*, anziché in ossequio al diritto sostanziale locale, garantì una maggiore celerità della decisione e il rispetto di principi quali *bona fides* ed *aequitas*.

All'interno delle *curiae mercatorum*, situate presso i porti commerciali più importanti, operavano sia giudici competenti in materia commerciale sia arbitri; quest'ultimi erano "pari", cioè mercanti della stessa città o dello stesso Stato, generalmente scelti per la loro conoscenza delle regole e delle consuetudini applicabili nel caso di specie¹³.

La crescente rilevanza dei Comuni medievali fu accompagnata da un maggior *favor* nei confronti dell'arbitrato; gli statuti di alcune città includevano norme specifiche che

¹¹ F. GALGANO, *Lex mercatoria*, Il Mulino, Bologna, 2010, p. 39.

¹² M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, cit., p. 331.

¹³ *Ibid.*

consentivano, o in certi casi obbligavano, la risoluzione delle controversie marittime dinnanzi ad arbitri.

Gli statuti della repubblica marinara di Venezia¹⁴, che rappresentano la prima fonte documentata di regolamentazione pubblica in materia di arbitrato marittimo, prevedevano che qualsiasi controversia *inter euntes in navibus*, ossia sorta tra gente di mare, dovesse essere sottoposta al giudizio di tre arbitri¹⁵.

Analogamente, l'arbitrato marittimo fu previsto dagli statuti dei Comuni di Celle Ligure e Varazze¹⁶ che disponevano l'obbligo di ricorrere ad arbitri per la risoluzione di qualsiasi controversia marittima¹⁷. Pertanto, le parti non potevano ricorrere al procedimento ordinario, ma erano obbligate ad accettare l'ufficio degli arbitri. Inoltre, gli stessi statuti prevedevano che, in caso di mancato accordo delle parti sulla nomina di un numero dispari di arbitri o di mancata decisione concorde tra gli arbitri, il magistrato poteva intervenire nominando ulteriori arbitri. Il collegio così formato poteva emettere una decisione, anche a maggioranza, con la stessa efficacia esecutiva di una sentenza pronunciata dal magistrato.

Quanto previsto dagli statuti dimostra come, da un lato, nel corso Medioevo, l'arbitrato marittimo avesse iniziato ad acquisire natura giurisdizionale, ma dall'altro si fosse

¹⁴ Gli statuti della repubblica marinara di Venezia furono promulgati nel 1229 dal Doge Tiepolo e, successivamente, nel 1255 dal Doge Rainieri Zeno.

¹⁵ Il Capitolo 86 degli Statuta del 1255 e il Capitolo 45 degli Statuta del 1229, pubblicati nel volume edito a cura di R. PREDELLI e A. SACERDOTI, *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, Venezia, ed. Visentini Cav. Federico, 1903, p. 66 e p. 147.

¹⁶ Gli statuti dei Comuni di Celle e Varazze furono promulgati rispettivamente nel 1414 e nel 1345.

¹⁷ Il Capitolo 66 degli statuti del Comune di Varazze, pubblicato nell'opera di A. ROCCATAGLIA, *Gli Statuti di Varazze*, Regione Liguria, 2001, pp. 60-61 e il Capitolo 67 degli statuti di Celle, pubblicato nel volume di M. CERISOLA, *Gli statuti di Celle Ligure (1414)*, Istituto Internazionale di Studi Liguri, Genova, 1971, pp. 69-70.

progressivamente discostato dall'arbitrato romano, dove la volontà delle parti rivestita un ruolo centrale.

1.3. L'evoluzione dell'arbitrato marittimo nelle epoche successive

L'arbitrato ebbe fortuna anche oltre i confini italiani. In Inghilterra, tra il XVII e il XVIII secolo, parallelamente all'integrazione graduale della *lex maritima* nel sistema di *common law*, l'arbitrato divenne una modalità diffusa per risolvere controversie nel settore della navigazione, specie tra uomini di commercio in relazione a perizie e abilità nautiche. In caso di mancato adempimento del lodo, le parti potevano rivolgersi all'*Admiralty Court* al fine di ottenerne riconoscimento esecutivo.

Anche in Francia l'arbitrato commerciale rimase molto radicato, specialmente in occasione della Rivoluzione del 1789, quando fu definito legalmente come "*le moyen le plus raisonnable de terminer les contestationis entre le citoyens*"^{18 19}.

Tra Ottocento e Novecento, la rilevanza dell'arbitrato si ridusse progressivamente, poiché venne considerato come una possibile minaccia al monopolio statale della giurisdizione. Il distacco più significativo tra giurisdizione e arbitrato avvenne con la diffusione della concezione dello Stato elaborata dal filosofo tedesco Georg Wihelm Friedrich Hegel, la cui dottrina affermava che lo Stato fosse l'istituzione suprema, trovando in sé la propria legittimazione.

La classe mercantile smise di essere protagonista nella creazione del proprio diritto, che divenne sempre più un diritto di Stato anziché di classe, e non più universale, ma di

¹⁸ Fu definito così dall'art. 1 della *Loi sur l'organisation judiciaire des 16-24 aout 1790*.

¹⁹ M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, cit., p. 332.

carattere nazionale²⁰. Tuttavia, l'assenza di uniformità e certezza giuridica spinse i commercianti che operavano in ambito marittimo a far uso delle proprie norme e delle consuetudini transnazionali, ricomprese nella *lex mercatoria*, per far fronte alla crescente espansione del commercio internazionale.

La nascita dell'arbitrato marittimo moderno può essere fatta convenzionalmente risalire alla Guerra Civile Americana (1861-1865), quando le rivendicazioni contrattuali seguite al blocco navale del Sud crearono una congestione davanti ai tribunali inglesi. Questa situazione spinse la *Liverpool Cotton Association*, i cui membri gestivano la maggior parte del commercio del cotone, a iniziare ad inserire clausole compromissorie nei loro contratti. L'arbitrato si rivelò una soluzione più economica, efficiente e meno dannosa per gli accordi commerciali rispetto al giudizio dei tribunali pubblici. Il successo dell'arbitrato a Liverpool portò in breve tempo alla sua adozione a Londra e, progressivamente, alla sua espansione mondiale²¹.

In seguito, in virtù delle sue peculiarità, l'arbitrato si è affermato come metodo preferenziale per la risoluzione delle controversie nel settore marittimo, favorendo così lo sviluppo del commercio internazionale. Questo processo ha segnato la rinascita dello *ius mercatorum*, adattato alle esigenze moderne, dando origine a quella che oggi è conosciuta come “nuova *lex mercatoria*”, che ha preso forma e si è sviluppata nel contesto della società post-industriale.

²⁰ F. ZAPPALÁ, *Memoria storica dell'arbitrato*, cit., p. 44.

²¹ B. L. BENSON, *The Spontaneous Evolution of Commercial Law*, in *Southern Economic Journal*, Lubbock, 1989, p. 654.

CAPITOLO II

LE FONTI DELL'ARBITRATO MARITTIMO

SOMMARIO: 2.1. Le convenzioni di diritto marittimo con riferimento all'arbitrato. – 2.2. Le convenzioni a carattere generale sull'arbitrato. – 2.3. Il ruolo dell'arbitrato marittimo nel diritto dell'Unione europea. – 2.4. L'arbitrato marittimo nel diritto interno. – 2.5. Il ruolo determinante della volontà delle parti. – 2.6. Le fonti della nuova *lex maritima*.

2.1. Le convenzioni di diritto marittimo con riferimento all'arbitrato

Ai fini dell'individuazione della disciplina giuridica applicabile all'arbitrato marittimo, è necessario inquadrarlo nel più ampio *genus* dell'arbitrato marittimo commerciale internazionale, con il quale condivide sia la natura mercantile sia la vocazione internazionale. Queste peculiarità si riflettono tanto dal punto di vista soggettivo, coinvolgendo operatori e imprese situati in ordinamenti statali differenti, quanto da quello oggettivo, poiché le decisioni arbitrali sono destinate ad avere esecuzione in più Stati.

All'inizio del XX secolo, reduce dei numerosi interventi legislativi del secolo precedente che avevano limitato lo sviluppo dei rapporti commerciali internazionali, si rendeva necessaria una riduzione della frammentazione normativa derivante dall'applicazione di discipline giuridiche eterogenee determinate dalle leggi nazionali di volta in volta applicate²².

In questo contesto storico, il ricorso alla stipulazione di convenzioni internazionali ha assunto un ruolo fondamentale nell'ambito dell'arbitrato marittimo, fornendo un quadro giuridico armonizzato basato su principi comuni e *standard* uniformi. Tali convenzioni

²² F. BERLINGIERI, prefazione a P. MANCA, *International Maritime Law*, vol. 1, European Transport Law, Antwerpen, 1970, p. 8.

garantiscono il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali su scala globale, consolidando l'arbitrato come un'alternativa valida, efficace e neutrale per la risoluzione delle controversie.

2.1.1. La Convenzione di Bruxelles del 1924

La Convenzione di Bruxelles del 1924²³ concernente l'unificazione di alcune regole in materia di polizze di carico, conosciuta anche come "Regole dell'Aja-Visby", costituisce un complesso normativo volto ad istituire una disciplina uniforme alla materia della polizza di carico e del trasporto marittimo di cose²⁴.

A seguito della denuncia della Convenzione di Bruxelles da parte di alcuni Paesi, tra cui l'Italia e il Regno Unito, intervenuta in occasione della rettifica dei Protocolli di Visby del 1968 e di Bruxelles del 1979, si riscontra una situazione giuridica disomogenea. In alcuni ordinamenti, la Convenzione di Bruxelles continua ad essere applicata nel suo testo originario, mentre in altri opera il sistema di diritto uniforme integrato dagli emendamenti introdotti dai predetti Protocolli²⁵.

La Convenzione di Bruxelles e i relativi Protocolli non dispongono nulla in materia di arbitrato, una scelta legata all'ambito culturale e al contesto storico in cui sono stati conclusi²⁶. All'apparenza questa lacuna normativa non sembra generare problemi di

²³ La Convenzione di Bruxelles del 1924 è stata successivamente modificata dal Protocollo di Visby del 23 febbraio 1968 e dal Protocollo di Bruxelles del 2 dicembre del 1979, introdotti in Italia con leggi nn. 243 e 244 del 12 giugno 1984.

²⁴ M. RICCOMAGNO, *L'arbitrato marittimo*, in *Trasporti.*, no. 79, 1999, p. 137.

²⁵ S. M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, II ed., Giuffrè, Milano, 2010, p. 23.

²⁶ Negli anni Venti del Novecento non vi era la necessità di adottare discipline uniformi a livello settoriale; numerosi istituti, tra cui l'arbitrato, erano regolati prevalentemente dalle normative interne dei singoli ordinamenti giuridici.

compatibilità tra lo strumento arbitrale e la disciplina uniforme prevista dalla Convenzione. Tuttavia, potrebbero emergere criticità qualora il ricorso ad arbitrato non garantisse l'applicazione delle Regole dell'Aja-Visby, consentendo così al vettore di eludere la normativa uniforme. Tale eventualità sarebbe in contrasto con la previsione ex art. 3, comma 8, delle medesime Regole, che sancisce la nullità di ogni clausola volta ad esonerare o attenuare la responsabilità del vettore o della nave²⁷.

In tale prospettiva, nella prassi i vettori di linea inseriscono clausole arbitrali nei documenti di polizza, considerandole più convenienti. Queste clausole, in alcuni casi, mirano a rendere più onerosa l'azione del destinatario del carico, riducendo potenzialmente la tutela offerta dal regime uniforme.

L'evoluzione giurisprudenziale in materia riveste un ruolo fondamentale per ottenere un quadro completo, con particolare riferimento alle pronunce dei due principali Paesi sedi di arbitrati marittimi.

Una decisione di rilievo è stata resa dalla Corte Suprema degli Stati Uniti nel caso *Sky Reefer*^{28 29}, in cui è stata affrontata la compatibilità delle clausole arbitrali con la normativa convenzionale inderogabile in tema di responsabilità del vettore. La Corte si è

²⁷ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 319.

²⁸ U.S. Supreme Court, *Vimar Seguros y Reaseguros S.A. v. M/V Sky Reefer. S.A. v. M/V Sky Refeer*, 515 U.S. 528 (1995).

²⁹ Il caso *Sky Reefer*, risalente al 1955, riguardava il trasporto di una partita di agrumi dal Marocco al Massachusset, acquistata dalla *Bacchus Associates* di New York. Il trasporto avvenne a bordo della nave cargo *Sky Reefer* di proprietà della *M.H. Maritima S.a.* e noleggiata alla compagnia giapponese *Nichiro Gyogyo Kaisha Ltd.* La polizza di carico includeva una clausola arbitrale che stabiliva l'arbitrato a Tokyo e l'applicazione della legge giapponese. Quando il carico arrivò danneggiato, la società *Bacchus Associates* ottenne un risarcimento di \$ 733.422,90 dalla compagnia assicuratrice *Seguros y Reaseguros S.A.* Successivamente, la *Bacchus* e la compagnia assicuratrice intrapresero un procedimento contro il vettore marittimo davanti alla *District Court* del Massachusset; il convenuto oppose la clausola arbitrale ottenendo la sospensione del giudizio. La decisione della *District Court* venne confermata sia dalla *Court of Appeals, First Circuit*, sia dalla Corte Suprema nell'esercizio del proprio *writ of certiorari*. Il caso è riportato in M. RICCOMAGNO, *L'arbitrato marittimo*, cit., p. 138-139.

espressa a favore della possibile compatibilità tra clausola per arbitrato estero inserita nella *bill of lading* e il *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA, 1936)³⁰, ritenendo che tali clausole non possono essere considerate di per sé nulle.

In seguito a questa pronuncia la giurisprudenza della *District Court* è mutata e sono stati nuovamente ridefiniti i limiti di applicazione delle clausole arbitrali in relazione al diritto marittimo internazionale.

Nel caso di specie, la Corte Suprema ha ritenuto che l'applicazione della legge giapponese non fosse, di per sé, una ragione sufficiente per ritenere attenuata la responsabilità del vettore. Pertanto, non si giustificava l'invalidazione della clausola arbitrale per contrasto con la Sect. 1303, n. 8, del COGSA³¹.

In base all'interpretazione fornita dalla Corte, le clausole compromissorie devono essere oggetto di una valutazione caso per caso, con particolare attenzione agli effetti concreti che esse producono sulla responsabilità del vettore e all'eventuale finalità fraudolenta mirata a eludere la normativa inderogabile mediante la devoluzione della controversia a un collegio arbitrale³².

Di conseguenza, una clausola arbitrale può risultare in contrasto con il COGSA se, in concreto, riduce la responsabilità del vettore o limita la tutela dei diritti del caricatore; in tali circostanze, è ammessa una valutazione *ex post*, che potrebbe impedire il riconoscimento del lodo arbitrale qualora gli arbitri abbiano deciso applicando regole contrastanti con la normativa inderogabile.

³⁰ COGSA: il *Carriage of Goods by Sea Act* è la legge con cui gli Stati Uniti si sono adattati alla Convenzione di Bruxelles del 1924.

³¹ La Sec. 1303, n. 8, del COGSA è la norma che recepisce l'art. 3, comma 8, della Convenzione di Bruxelles del 1924

³² A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 322.

La pronuncia della Corte Suprema nel caso *Sky Reefer* ha segnato un *overruling* rispetto al precedente orientamento giurisprudenziale, tipicamente rappresentato dal caso *Indussa*^{33 34}, in cui le clausole arbitrali contenute in polizze di carico venivano considerate automaticamente nulle. Questa svolta giurisprudenziale ha consentito agli Stati Uniti di uniformarsi all'interpretazione consolidatasi in Inghilterra a partire dalla decisione della *House of Lords* nel caso *Morviken*^{35 36} del 1982.

In tale pronuncia, la *House of Lords* ha stabilito che la valutazione del giudice sull'incidenza di una clausola di deroga alla giurisdizione - tra cui rientrano le clausole arbitrali - sulla responsabilità del vettore debba essere effettuata in relazione al caso di specie. Qualora la clausola comporti una riduzione della responsabilità del vettore rispetto agli *standard* fissati dalle Regole dell'Aja-Visby, essa deve essere dichiarata nulla ed inefficace.

³³ U.S. Court of Appeals, *Indussa Corporation. v. S.S. Ranborg*, 377 F.2.d. 200 (2d. Circ. 1967).

³⁴ Corte di Giustizia dell'Unione Europea, 6 ottobre 1984, causa 71/83, *Tilly Russ v. Nova Hollandia*, in *Raccolta*, 1984, 2417.

³⁵ Il caso *Indussa* ha rappresentato per molto tempo il *leading case* in materia di clausole di deroga della giurisdizione. La *District Court* del *Southern District of New York* adottò un approccio restrittivo affermando che tali clausole, per loro natura, costituiscono una limitazione della responsabilità del vettore.

³⁶ Il caso *Morviken (Hollandia)* concerneva il danneggiamento di un macchinario per l'asfaltatura delle strade, caricato nel porto di Leith sulla nave *Haico Holwerda*, appartenente alla *Royal Netherlands Steamship Co.*, con destinazione Bonaire. Il macchinario fu successivamente trasbordato sulla nave *Morviken*, di nazionalità norvegese e noleggiata dalla stessa compagnia.

La polizza di carico attribuiva competenza giurisdizionale esclusiva al Tribunale di Amsterdam e prevedeva l'applicazione della legge olandese. Pertanto, a seguito del danneggiamento, quando i caricatori intentarono un'azione *in rem* nei confronti della nave *Hollandia*, *sister ship* della *Haico Holwerda*, presso la *High Court of Justice* di Londra, il vettore contestò la giurisdizione. La *House of Lords* dichiarò inefficace la clausola di proroga della giurisdizione dopo che la *Court of Appeal* aveva riformato la sentenza di primo grado che aveva accolto l'eccezione del vettore. La Corte rilevò che un giudice olandese investito della controversia, avrebbe applicato un limite risarcitorio inferiore rispetto a quello previsto convenzionalmente, violando così gli obblighi inderogabili *ex art. 3, comma 8, delle Regole dell'Aja-Visby*. Il caso è riportato in M. DOCKRAY, *Cases and Materials on the Carriage of Goods By Sea*, III ed., Cavendish Publishing Limited, Londra, 2004, pp. 182-185.

Tuttavia, a differenza di quanto affermato dalla Corte Suprema degli Stati Uniti, la giurisprudenza inglese richiede una valutazione prognostica, basata sul testo della clausola, per individuare un eventuale potenziale contrasto con la normativa uniforme. In precedenza, l'orientamento prevalente tendeva invece a considerare irrilevanti le clausole di deroga alla giurisdizione in relazione alla responsabilità del vettore^{37 38}.

Le pronunce nei casi *Sky Reefer* e *Morviken* si sono allineate alla *ratio* sottesa alla Convenzione di Bruxelles del 1924, che sancisce l'impossibilità di derogare al regime minimo di responsabilità del vettore marittimo garantendo così una tutela effettiva dei diritti dell'interessato al carico.

2.1.2. La Convenzione di Amburgo del 1978

La Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare, comunemente nota come Regole di Amburgo, rappresenta il risultato dei lavori congiunti dell'UNCTAD³⁹ e dell'UNCITRAL⁴⁰. Firmata il 31 marzo del 1978, essa è stata concepita con l'obiettivo

³⁷ L'orientamento precedente è quello risalente al caso *V. Maharani Woollen Mills Co. v. Anchor Line* (1927).

³⁸ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 319 ss.

³⁹ UNCTAD: la *United Nations Conference for Trade and Development*, istituita nel 1964, è un organismo sussidiario ONU volto a promuovere il processo di integrazione degli Stati in via di sviluppo all'interno dell'economia mondiale. Si rimanda a *Dizionario di Economia e Finanza*, Enciclopedia Italiana Treccani, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 2012, consultabile al sito internet [https://www.treccani.it/enciclopedia/unctad_\(Dizionario-di-Economia-e-Finanza\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/unctad_(Dizionario-di-Economia-e-Finanza)/) (ultima visita 19/10/2024).

⁴⁰ UNCITRAL: la *United Nations Commission on International Trade Law*, istituita dall'Assemblea generale ONU nel 1966, riveste un ruolo chiave nella promozione dell'armonizzazione ed unificazione progressiva del diritto del commercio internazionale. Si rimanda al sito internet <https://uncitral.un.org> (ultima visita 19/10/2024).

di superare le Regole dell'Aja-Visby in materia di polizza di carico, offrendo un quadro normativo più coerente con le esigenze del commercio marittimo internazionale.

All'epoca, alcuni Stati auspicavano una modifica sostanziale della Convenzione di Bruxelles del 1924, al fine di riequilibrare il rapporto tra caricatore e vettore in termini di diritti, obblighi e rischi, sostenendo l'introduzione di una tutela più incisiva a favore del caricatore. Altri, invece, erano favorevoli a un approccio meno invasivo, volto a chiarire e delimitare con maggiore precisione l'ambito di applicazione della disciplina esistente, facendo leva sulle soluzioni giurisprudenziali elaborate dalla prassi⁴¹.

La Convenzione di Amburgo, entrata in vigore il 1° novembre del 1992, è stata ratificata da un numero ristretto di Stati, prevalentemente in via di sviluppo e appartenenti all'area africana, tra cui non figura l'Italia⁴². La scelta di adottare un regime orientato alla tutela del caricatore ha indotto i principali Stati marittimi a non aderire alla Convenzione, limitandone così la diffusione a livello globale.

Le Regole di Amburgo disciplinano in modo esplicito la questione delle clausole compromissorie riguardanti il trasporto marittimo di linea, introducendo norme che, in virtù della specialità della materia trattata, prevalgono sull'art. II della Convenzione di New York⁴³.

L'art. 22, comma 1, della Convenzione di Amburgo introduce una disposizione di apertura verso il ricorso allo strumento arbitrale, prevedendone l'ammissibilità per la risoluzione di tutte le controversie che possono sorgere ai sensi della Convenzione. La norma prescrive che la convenzione arbitrale debba essere stipulata per iscritto e prevede

⁴¹ S. M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 146.

⁴² L'Italia, nonostante abbia emanato l'ordine di esecuzione con legge n. 183 del 25 gennaio 1983, non ha proceduto al deposito dello strumento di ratifica della Convenzione di Amburgo a causa del conflitto normativo che sarebbe sorto con i Protocolli modificativi della Convenzione di Bruxelles del 1924.

⁴³ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 324-325.

una *relatio perfecta*: qualora un contratto di noleggio contenga una clausola compromissoria, questa, affinché sia opponibile al terzo portatore del titolo, deve essere espressamente menzionata nella corrispondente polizza di carico.

Ai sensi del comma 3, l'attore ha la facoltà di avviare la procedura arbitrale in uno dei fori indicati dalla norma, individuati in funzione della natura e della dinamica dell'operazione sottesa al negozio giuridico.

I commi 4 e 5 contengono una clausola di salvaguardia, volta ad impedire che il ricorso all'arbitrato possa divenire un mezzo indiretto per eludere la normativa inderogabile. Queste previsioni rappresentano una *guideline* interpretativa, particolarmente rilevante nel contesto delle Regole dell'Aja-Visby⁴⁴.

Come evidenziato all'inizio del paragrafo, le Regole di Amburgo sono destinate ad attenuare le asimmetrie di potere negoziali che ricorrono tra le parti, con particolare riguardo ai trasporti marittimi di linea. Cionondimeno, nel settore dello *shipping*, sia gli operatori marittimi sia gli Stati che ne rappresentano gli interessi tendenzialmente non accolgono in modo benevolo disposizioni potenzialmente destinate a limitare l'autonomia dei contraenti.

Ciò nonostante, la Convenzione di Amburgo ha esercitato un'influenza su diverse normative nazionali in ambito marittimo, rappresentando un tentativo significativo di armonizzazione e regolamentazione a livello internazionale⁴⁵.

⁴⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 326.

⁴⁵ Il Codice di navigazione adottato da Danimarca, Finlandia, Norvegia e Svezia: è entrato in vigore il 1° novembre del 1994 e si ispira ai principi elaborati dalle Regole di Amburgo.

2.1.3. La Convenzione di Rotterdam del 2009

La Convenzione sui contratti di trasporto di merci effettuati in tutto o in parte via mare, comunemente nota come Regole di Rotterdam, rappresenta l'esito dell'iniziativa promossa dal *Comité Maritime International* (CMI)⁴⁶, finalizzata a favorire l'adozione di una disciplina uniforme in materia di trasporto internazionale di merci. L'esigenza di armonizzazione è emersa a seguito della frammentazione del quadro normativo internazionale, connotato dalla coesistenza di molteplici regimi giuridici adottati dai singoli Stati: alcuni hanno adottato la Convenzione di Bruxelles del 1924 nella sua formulazione iniziale, altri hanno ratificato i Protocolli dell'Aja-Visby, mentre alcuni Paesi sono vincolati dalle Regole di Amburgo o da una combinazione di queste normative⁴⁷.

La Convenzione di Rotterdam, pertanto, si propone come un regime giuridico uniforme ed equilibrato, idoneo a rispondere agli sviluppi del commercio e all'innovazione tecnologica, contribuendo a ridurre l'incertezza normativa per le parti coinvolte nelle operazioni di trasporto. Adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite l'11

⁴⁶ CMI: il *Comité Maritime International* è un'organizzazione internazionale non governativa senza scopo di lucro, fondata ad Anversa nel 1987, con l'obiettivo di promuovere e contribuire all'unificazione del diritto marittimo a livello globale. Si rimanda al sito internet <https://comitemaritime.org/about-us/> (ultima visita 23/10/2024).

⁴⁷ Per assicurare l'uniformità applicativa delle Regole di Rotterdam, l'art. 89 prevede che gli Stati aderenti, a pena di inefficacia della ratifica, procedano alla denuncia dei trattati internazionali sulla responsabilità del vettore marittimo a cui abbiano precedentemente aderito. Tali trattati includono la Convenzione di Bruxelles del 1924, sia nel suo testo originario sia nella formulazione successiva ai Protocolli dell'Aja-Visby, nonché la Convenzione di Amburgo del 1978.

settembre 2008 e aperta alla firma il 23 settembre del 2009, finora è stata ratificata da un numero limitato di Stati⁴⁸.

Tra le principali disposizioni delle Regole di Rotterdam si annoverano quelle contenute nel Capitolo 15 (artt.75-78), che disciplinano la materia arbitrale in via facoltativa, attribuendo agli Stati contraenti la facoltà di *opt-in*. In altri termini, l'applicabilità delle norme sull'arbitrato prevista dalla Convenzione si estende esclusivamente agli Stati che, ai sensi dell'art. 91 delle Regole di Rotterdam, dichiarano espressamente di essere vincolati a tale disciplina, con la facoltà di revocare l'adesione in qualsiasi momento^{49 50}. L'art. 75, dopo aver enunciato il principio secondo cui le parti del contratto di trasporto marittimo possono convenire di ricorrere ad arbitrato, stabilisce che i procedimenti arbitrali nei confronti del vettore possono essere instaurati in una delle sedi indicate dal comma 2, lasciando la scelta alla discrezione dell'interessato al carico⁵¹. La *ratio* della

⁴⁸ Le Regole di Rotterdam sono state ratificate solo da tre Paesi: Congo, Spagna e Togo. Sebbene il testo sia stato firmato da un numero maggiore di Paesi, tra cui Stati Uniti e Francia, questi non hanno ancora provveduto alla ratifica.

⁴⁹ Ad oggi nessuno dei tre Stati che ha ratificato la Convenzione di Rotterdam (Congo, Spagna e Togo) ha reso la dichiarazione *ex artt.* 78-91.

⁵⁰ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pag. 48.

⁵¹ L'art. 75, comma 2, della nuova Convenzione, sotto la rubrica «Accordi arbitrali», stabilisce che «Il procedimento arbitrale deve svolgersi, a scelta della persona che fa valere un diritto nei confronti del vettore: (a) in qualsiasi luogo designato a tal fine nell'accordo arbitrale; o (b) in ogni altro luogo situato in uno Stato in cui si trova uno qualsiasi dei luoghi seguenti: (i) il domicilio del vettore; il luogo di ricevimento convenuto nel contratto di trasporto; (iii) il luogo di riconsegna convenuto nel contratto di trasporto; o (iv) il porto in cui le merci sono state inizialmente imbarcate su una nave o il porto in cui le merci sono state da ultimo sbarcate da una nave». Si osservi che, differenza di quanto previsto dalla Convenzione di Amburgo, in cui la facoltà di scegliere la sede del procedimento arbitrale è riservata all'attore, nelle Regole di Rotterdam tale diritto spetta esclusivamente a chi agisce contro il vettore. Per quanto attiene alle sedi, il criterio del domicilio del vettore sostituisce quello del centro d'affari e della residenza abituale del convenuto, previsti dalle Regole di Amburgo. Inoltre nelle Regole di Rotterdam viene introdotto il luogo di ricevimento o di consegna delle merci come possibile sede, mentre non è presente alcun riferimento al luogo di stipulazione del contratto, che invece è contemplato nella Convenzione di Amburgo.

norma risiede nella volontà di offrire una tutela rafforzata al soggetto interessato al carico, attribuendogli la facoltà di scegliere il *locus arbitri*, così da garantirgli la possibilità di adire un'istituzione in cui gli arbitri applichino la normativa inderogabile di cui alle Regole di Rotterdam⁵².

Tuttavia, poiché la normativa procedurale applicabile è quella dello Stato in cui ha sede l'arbitrato, in assenza di un sistema giudiziario adeguato potrebbe non essere garantito il corretto svolgimento del procedimento arbitrale.

La previsione di cui all'art. 75, comma 3, disciplinando i *volume contracts*⁵³, stabilisce che la designazione del *locus arbitri* in un accordo arbitrale è vincolante tra le parti quando il contratto riporta chiaramente le generalità delle parti e, inoltre, risulta essere oggetto di una negoziazione individuale oppure indica esplicitamente che la clausola arbitrale è stata pattuita. In relazione a soggetti diversi dalle parti originarie, il comma 4 prevede che la clausola arbitrale sia opponibile solo nel caso in cui siano rispettate cumulativamente le cinque condizioni specificate nel medesimo comma⁵⁴.

In riferimento ai contratti di trasporto non di linea (c.d. *tramp* o *bulk*), l'art. 76 dispone che le limitazioni alla scelta della sede arbitrale non trovano applicazione nei rapporti tra i contraenti. Nei confronti di terzi non firmatari, invece, la Convenzione si applica qualora

⁵² A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 329-330.

⁵³ Secondo quanto indicato dall'art. 1, comma 2, delle Regole di Rotterdam, il *contract volume* è «un contratto di trasporto che prevede il trasporto di una specifica quantità di merci in una serie di spedizioni durante un periodo di tempo convenuto. La specificazione della quantità può includere un minimo, n massimo o una forcella».

⁵⁴ L'art. 75, comma 4, delle Regole di Rotterdam, dispone che «Quando un accordo arbitrale è stato pattuito in conformità al paragrafo 3 di questo articolo, una persona che non è parte del contratto di volume è vincolata dalla designazione del luogo dell'arbitrato in tale convenzione solo se: (a) il luogo dell'arbitrato designato nella clausola è situato in uno dei luoghi menzionati nella lettera (b) del paragrafo 2 di questo articolo; (b) l'accordo arbitrale è contenuto nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto; (c) tale persona ha ricevuto tempestiva e adeguata notizia del luogo dell'arbitrato; e (d) la legge applicabile consente che tale persona sia vincolata dall'accordo arbitrale».

il documento di trasporto non riporti la data del contratto, le generalità delle parti, né faccia riferimento esplicito alla clausola arbitrale contenuta nel contratto medesimo.

Dall'analisi delle principali disposizioni in materia arbitrale emerge come le Regole di Rotterdam abbia generato ulteriore incertezza normativa, a causa della complessità delle formulazioni e dei frequenti richiami incrociati tra articoli, che contribuiscono a delineare un quadro regolamentare confuso e disorganico. Analogamente a quanto previsto dalla Convenzione di Amburgo, la disciplina di cui alle Regole di Rotterdam conferma la compatibilità dell'arbitrato con il trasporto di linea, evidenziando tuttavia che, in tale contesto, il ricorso allo strumento arbitrale è subordinato all'adozione di specifiche cautele a tutela del soggetto interessato al carico. A quest'ultimo viene infatti riconosciuta la possibilità di far valere le proprie pretese anche in sedi diverse da quelle convenzionalmente indicate.

Le parti coinvolte dovranno quindi adottare le loro determinazioni in merito alla sede e alla disciplina, sostanziale e processuale, applicabile all'arbitrato, affinché le Convenzioni internazionali possano trovare efficace attuazione nell'ambito della procedura arbitrale⁵⁵.

2.1.4. Altre convenzioni di diritto marittimo uniforme

Tra le convenzioni di diritto marittimo uniforme, va sicuramente annoverata la Convenzione di Bruxelles del 1910 in tema di urto di navi, formalmente denominata come Convenzione per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi⁵⁶. Essa trova

⁵⁵ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 330-331.

⁵⁶ La Convenzione di Bruxelles del 1910 è stata resa esecutiva in Italia con legge n. 185 del 12 giugno 1913, entrando in vigore il 2 luglio dello stesso anno. Tuttavia non *in toto* poiché l'art. 15 della legge n. 938 del 14 giugno 1925 ha introdotto nell'ordinamento italiano solo alcune norme della Convenzione. In seguito,

applicazione nei casi di collisione tra navi di diversa nazionalità e adotta il regime della responsabilità colposa. Pur non contenendo alcun riferimento allo strumento arbitrale, questa Convenzione rappresenta uno dei primi e più significativi contributi all'unificazione del diritto marittimo⁵⁷.

I primi riferimenti all'arbitrato nelle convenzioni internazionali sono rinvenibili nella Convenzione di Bruxelles del 10 maggio del 1952, relativa all'unificazione di alcune regole sul sequestro conservativo di navi. L'art. 7, comma 3, stabilisce che il giudice non possa disporre il sequestro della nave qualora le parti abbiano deferito la controversia ad arbitrato, e che l'eventuale concessione del sequestro non pregiudichi l'efficacia dell'accordo arbitrale⁵⁸. Analogamente, la Convenzione di Bruxelles del 10 maggio sulla competenza civile in materia di urto fra navi riconosce, all'art. 2, la facoltà per le parti di ricorrere ad arbitrato in caso di controversia derivante da un urto tra navi⁵⁹. Entrambe le Convenzioni di Bruxelles del 1952 sono state ratificate dall'Italia con legge n. 880 del 25 ottobre 1977.

Anche la Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e dei loro bagagli riconosce alle parti la facoltà di deferire ad arbitrato le controversie, in alternativa al ricorso ai fori giurisdizionali ordinari⁶⁰. In base all'art. 17, comma 2, tale facoltà è

con l'entrata in vigore del codice della navigazione del 1942, la legge n. 938 del 14 giugno 1925 è stata abrogata. Per una disamina approfondita dell'argomento si rimanda a S. POLLASTRELLI, *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. La legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Il Diritto Marittimo*, vol. II, 2010, pp. 798-799.

⁵⁷ S. POLLASTRELLI, *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. La legge applicabile e competenza giurisdizionale*, cit., pp. 798-799.

⁵⁸ Una previsione equivalente è contenuta nell'art. 7 della Convenzione di Ginevra del 12 marzo 1999, la quale costituisce una revisione della Convenzione di Bruxelles del 1952.

⁵⁹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pag. 47.

⁶⁰ La Convenzione di Atene, assieme ai successivi protocolli modificativi, conta un numero cospicuo di Stati partecipanti, tra cui non rientra l'Italia. L'Unione Europea ha aderito al Protocollo del 2002 limitatamente alle materie di propria competenza esclusiva.

subordinata alla condizione che l'accordo arbitrale sia formalizzato mediante compromesso solo dopo che abbia avuto luogo l'evento dannoso. La *ratio* di questa previsione risiede nel conferire maggiori garanzie di tutela ai passeggeri, limitando così il potere del vettore di imporre clausole arbitrali prima del verificarsi dell'evento dannoso, ossia in una fase in cui la parte debole non ha alcun potere di trattativa negoziale.

Il 24 maggio del 1980, sotto l'egida dell'ONU, è stata firmata la Convenzione di Ginevra sul trasporto multimodale di merci, che ha stabilito una definizione giuridica per questa modalità di trasporto e introdotto una disciplina esaustiva riguardante la documentazione necessaria⁶¹. Tale regolamentazione risponde alle nuove esigenze del trasporto marittimo, sempre più integrato in operazioni multimodali che hanno messo in discussione il ruolo esclusivo della nave come mezzo per l'effettiva esecuzione del trasporto stesso⁶².

La Convenzione di Ginevra del 1980 disciplina espressamente la materia arbitrale: l'art. 27, ai commi 1 e 5, prevede che le parti possano deferire ad arbitrato una controversia ricompresa nell'ambito di applicazione della stessa, sia prima che dopo l'insorgere della controversia. In modo analogo a quanto disposto dall'art. 22 delle Regole di Amburgo, anche l'art. 27, comma 2, introduce limitazioni in merito al *locus arbitrati*, indipendentemente dall'eventuale indicazione nella clausola arbitrale di un foro esclusivo per la sede del procedimento arbitrale⁶³.

Anche la Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso in mare contiene delle previsioni sull'arbitrato: l'art. 2 attribuisce rilevanza alla sede dell'arbitrato come criterio di collegamento, stabilendo che, in caso di controversia in materia di soccorso marittimo, la

⁶¹ La Convenzione di Ginevra del 1980 non è mai entrata in vigore sul piano internazionale poiché non è stato raggiunto il numero di ratifiche necessarie.

⁶² A. ANTONINI, *Il trasporto multimodale: regime normativo e responsabilità del vettore*, in *Il Diritto Marittimo*, 2009, p. 3 ss.

⁶³ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 48-49.

Convenzione si applichi qualora l'arbitrato sia localizzato in uno Stato contraente⁶⁴. Inoltre, l'art. 23 stabilisce il termine di prescrizione per le azioni di risarcimento, sia dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria sia in sede arbitrale, finalizzate ad ottenere il pagamento dei compensi derivanti dalle operazioni di salvataggio, fissandolo in due anni dalla data della conclusione di tali operazioni.

Infine, l'art. 27 della Convenzione sollecita gli Stati a promuovere la pubblicazione dei lodi pronunciati in materia di soccorso⁶⁵. Tale disposizione ha l'obbiettivo di agevolare la circolazione delle decisioni arbitrali e di favorire l'uniformità delle interpretazioni giuridiche. Tuttavia, questa necessità deve necessariamente essere bilanciata con il principio di riservatezza, per cui la pubblicazione dei lodi può avvenire solo previo consenso delle parti.

2.2. Le convenzioni a carattere generale sull'arbitrato

Sebbene in ambito internazionale siano state concluse molteplici convenzioni di diritto marittimo uniforme, esse non forniscono una disciplina sistematica dell'arbitrato marittimo. La maggior parte di esse, infatti, contiene un numero circoscritto di norme che regolano lo strumento arbitrale, senza delineare una disciplina esaustiva del fenomeno. Conseguentemente, al fine di assicurare certezza giuridica, l'arbitrato marittimo è assoggettato alle convenzioni generali in materia di arbitrato commerciale internazionale. Qualora le norme arbitrali contenute nelle convenzioni di diritto marittimo uniforme

⁶⁴ La Convenzione di Londra del 1989 è stata ratificata dall'Italia con legge n. 129 del 12 aprile 1995.

⁶⁵ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 46-50.

risultino in contrasto con le norme generali sull'arbitrato internazionale, le prime prevarranno, in ragione della *ratio legis* che le caratterizza e del principio di specialità⁶⁶.

2.2.1. La Convenzione di New York del 1958

La Convenzione di New York sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, conclusa il 10 giugno del 1958, costituisce un testo normativo di primaria importanza in materia arbitrale. Considerata da numerosi giuristi come “un'innovazione audace”, essa ha rivoluzionato il panorama giuridico in materia, promuovendo il principio del *favor arbitrati*⁶⁷.

La Convenzione svolge una duplice funzione: da un lato, all'art. II, stabilisce i requisiti di validità dell'accordo compromissorio per arbitrato estero; dall'altro, agli artt. III-V, disciplina le modalità per il riconoscimento e l'esecuzione dei lodi arbitrali stranieri⁶⁸.

Entrata in vigore il 7 giugno del 1959, è stata ratificata da 156 Paesi, comportando un'armonizzazione delle normative sull'arbitrato internazionale e favorendo la certezza giuridica nelle transazioni commerciali transfrontaliere⁶⁹.

Un aspetto centrale della Convenzione è la regolamentazione del riconoscimento e dell'esecuzione dei lodi al di fuori dello Stato in cui sono stati emessi, incentivando la cooperazione tra i giudici nazionali, ai quali è richiesta un'applicazione imparziale delle

⁶⁶ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 46-50.

⁶⁷ Il principio del *favor arbitrati* determina che in presenza di più interpretazioni possibili, i giudici debbano privilegiare quella che facilita il riconoscimento e l'esecuzione del lodo arbitrale. Questo concetto è strettamente collegato al principio dell'effetto utile, secondo cui, quando è possibile l'applicazione di più trattati, si deve preferire quello che consente l'effettiva esecuzione del lodo.

⁶⁸ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 90.

⁶⁹ In Italia, la Convenzione di New York è stata ratificata con legge n. 62 del 19 gennaio 1968 ed è entrata in vigore il 1° maggio del 1969.

disposizioni normative previste. Rispetto alla precedente Convenzione di Ginevra del 1927, la Convenzione di New York ha semplificato notevolmente il procedimento, introducendo modifiche rilevanti, come l'eliminazione del meccanismo del doppio *exequatur*. Non è più necessario, infatti, richiedere una dichiarazione di esecutorietà ai giudici dello Stato in cui il lodo è stato pronunciato per conferirgli efficacia esecutiva.

L'art. II, comma 1, della Convenzione di New York stabilisce la sua applicazione sia alle clausole compromissorie che ai compromessi, purché l'oggetto riguardi un rapporto giuridico determinato. Il comma 2 del medesimo articolo richiede che la convenzione arbitrale sia stipulata per iscritto, implicando che gli Stati contraenti non possano imporre requisiti formali più stringenti, né ammettere requisiti formali meno rigidi. Tuttavia, l'obbligo della forma scritta *ad substantiam*, che sembrerebbe porsi in antitesi con la prassi dei traffici marittimi, è stato interpretato mediante una lettura sistematica della Convenzione, al fine di renderlo più coerente con gli usi e le consuetudini del commercio internazionale⁷⁰.

Per quanto concerne l'ambito di applicazione territoriale, l'art. I, comma 1, prevede che la Convenzione si riferisca esclusivamente al riconoscimento e all'esecuzione di lodi arbitrali stranieri o non nazionali. Di conseguenza, il criterio rilevante è il luogo in cui il lodo è stato emesso, senza che sia necessario che la nazionalità delle parti o la natura della controversia abbiano una dimensione transnazionale. Inoltre, gli Stati contraenti hanno la libertà di definire cosa costituisca un lodo non nazionale in base ai propri criteri giuridici. È altresì prevista la possibilità per gli Stati contraenti di formulare due riserve⁷¹. La prima, ai sensi dell'art. I, comma 3, primo periodo, è inquadrabile come riserva di reciprocità e

⁷⁰ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 111.

⁷¹ Circa due terzi degli Stati contraenti hanno apposto una riserva di reciprocità, mentre circa un terzo ha formulato una riserva di natura commerciale.

consente a uno Stato di dichiarare che applicherà la Convenzione solo ai lodi arbitrali emessi sul territorio di un altro Stato contraente. La seconda riserva, invece, permette allo Stato contraente di limitare l'applicazione della Convenzione esclusivamente alle controversie scaturenti da rapporti giuridici considerati di natura commerciale, secondo la propria legislazione nazionale.

L'art. III della Convenzione preclude agli Stati contraenti la possibilità di un riesame nel merito dei lodi arbitrali, imponendo loro di riconoscerne il carattere vincolante, purché rientrino nell'ambito di applicazione della Convenzione. Per ottenere il riconoscimento o l'esecuzione del lodo, il ricorrente è tenuto a produrre tutti i documenti richiesti *ex art. IV*. Al contempo, la parte resistente, su cui grava l'onere della prova, può dimostrare la sussistenza di uno dei sette motivi di diniego elencati esaustivamente dall'art. V, comma 1, oppure il giudice nazionale può ritenere che la sentenza arbitrale integri la fattispecie *ex art. V, comma 2*⁷².

I motivi esclusivi di diniego, previsti in modo tassativo dalla Convenzione, possono essere invocati solo in circostanze di particolare gravità, in linea con un'interpretazione restrittiva degli stessi. Tuttavia, la Convenzione non preclude ai giudici di discostarsene, invocando una norma più favorevole al riconoscimento ed esecuzione dei lodi arbitrali, qualora il diritto interno o i trattati internazionali applicabili al caso di specie lo consentano. Tale previsione, contenuta nell'art. VII, comma 1, secondo periodo, è nota come "clausola del trattamento più favorevole" e deve essere letta alla luce del primo periodo del medesimo articolo, che consente agli Stati contraenti di stipulare altri accordi

⁷² ICCA, *Guida dell'ICCA all'interpretazione della convenzione di New York del 1958*, II edizione, trad. italiana a cura di M. POTESTÀ e A. BIASIOLO, Corte permanente di arbitrato, Netherlands, 2024, pp. 43-60, consultabile al sito internet <https://cdn.arbitration-icca.org> (ultima visita 02/11/2024).

internazionali in materia di riconoscimento ed esecuzione delle sentenze arbitrali, senza che la Convenzione ne comprometta la validità⁷³.

La Convenzione di New York del 1958 continua ad essere considerata il più efficace strumento multilaterale nel diritto del commercio internazionale. I principi in essa codificati permettono di offrire una solida tutela all'arbitrato internazionale; grazie a aspetti come la garanzia in materia di circolazione dei lodi arbitrali stranieri e la prevedibilità e certezza nelle controversie transfrontaliere, la Convenzione infatti è considerata uno dei pilastri fondamentali del diritto del commercio internazionale.

2.2.2. La Convenzione di Ginevra del 1961

La Convenzione di Ginevra sulla disciplina europea dell'arbitrato internazionale, firmata il 21 aprile del 1961, rappresenta una delle convenzioni internazionali più significative nell'ambito del diritto uniforme ed è volta principalmente a rendere più agevole il riconoscimento delle sentenze arbitrali⁷⁴. Essa riveste una funzione integrativa rispetto

⁷³ L'obbligo sancito dall'art. VII non deve tradursi in condotte che mirino ad eludere quanto previsto dall'art. III della Convenzione, ad esempio imponendo condizioni più onerose rispetto a quelle applicabili al riconoscimento e all'esecuzione dei lodi domestici. A titolo esemplificativo si può richiamare la pronuncia della Corte Suprema del Canada del 20 maggio 2010 (*Yugraneft Corporation v. Rexx Management Corporation*) con cui ha stabilito che, in conformità con l'art. III della Convenzione di New York, nessuna provincia canadese può imporre, per la richiesta di esecuzione di una decisione arbitrale, un termine più breve rispetto a quello applicato ai lodi arbitrali nazionali. Il caso è riportato in A. AMATO, *Il lodo arbitrale internazionale: dalle origini alla Convenzione di New York del 1958*, in *Opinio Juris*, 2023, consultabile al sito internet <https://www.opiniojuris.it> (ultima visita 02/11/2024).

⁷⁴ La Convenzione di Ginevra del 1961 è stata conclusa anche con l'obiettivo di agevolare le relazioni tra i Paesi europei appartenenti all'area occidentale e gli Stati dell'area socialista. L'Italia, con legge n. 418 del 10 maggio 1970, ha ratificato la Convenzione, che è entrata in vigore il 1° novembre del 1970. Oltre agli Stati europei, la Convenzione è stata ratificata da due Paesi extraeuropei: Burkina Faso e Cuba. Sulla Convenzione di Ginevra si veda A. PIERGROSSI, *L'Italia e la Convenzione di Ginevra del 1961 sull'arbitrato commerciale internazionale*, in *Rivista di diritto processuale*, 1971, p. 707 ss.

alla disciplina contenuta nella Convenzione di New York, colmando alcune lacune normative lasciate aperte.

La Convenzione di Ginevra introduce per la prima volta una definizione di arbitrato commerciale internazionale, formulata sia dal punto di vista soggettivo, in termini di internazionalità del rapporto, sia da quello oggettivo, in termini di commercialità. A livello soggettivo, la Convenzione richiede che la nazionalità delle parti sia riconducibile a Stati contraenti distinti; sul piano oggettivo, stabilisce che le controversie debbano riguardare operazioni di commercio internazionale, tra cui rientrano anche quelle di natura marittima.

Pur avendo un ambito applicativo più limitato rispetto alla Convenzione di New York, la Convenzione di Ginevra ha acquisito un ruolo di rilievo in ambito europeo. In particolare, assume rilevanza la norma di chiusura *ex art. VI, comma 2*, la quale dispone che, in difetto di indicazioni relative alla legge alla quale le parti hanno sottoposto la clausola compromissoria e in assenza della possibilità di individuare quale sia la *lex arbitri*, la risoluzione della questione avvenga in base alla *lex fori* nella fase della declaratoria di competenza⁷⁵.

La disciplina relativa alla forma della clausola compromissoria di cui all'art. I, comma 2, della Convenzione di Ginevra, non interferisce con quanto previsto dall'art. II della Convenzione di New York, in quanto entrambi i testi regolano la materia in maniera sostanzialmente analoga⁷⁶.

Pertanto, la Convenzione di Ginevra, destinata a contribuire allo sviluppo del commercio internazionale favorendo l'arbitrato tra gli Stati, ha rivestito un ruolo significativo nella creazione di una disciplina internazionale organica volta a regolare l'arbitrato. Numerosi

⁷⁵ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 195-196.

⁷⁶ *Ivi*, pp. 103-104.

principi in essa enunciati sono stati successivamente recepiti sia nelle *UNCITRAL Rules* sia a livello nazionale in diversi Paesi.

2.3. Il ruolo dell'arbitrato marittimo nel diritto dell'Unione Europea

Il diritto dell'Unione Europea manifesta un'indifferenza, o quantomeno una neutralità, nei riguardi dell'arbitrato, preferendo non disciplinarlo in via diretta. L'orientamento emerge chiaramente dai Trattati, che sono privi di riferimenti specifici alla materia arbitrale, oltre che dall'esclusione dell'arbitrato dall'ambito applicativo del Regolamento CE 593/2008, conosciuto come Regolamento Roma I, e del Regolamento UE 1215/2012⁷⁷.

La circostanza per cui il fenomeno arbitrale non sia regolato da norme europee non implica che tra i due ambiti difettino significative correlazioni giuridiche. Infatti, la Corte di Giustizia ha delineato il rapporto tra legislazione europea e arbitrato, sancendo il principio di diniego del potere di rinvio pregiudiziale per gli arbitri, poiché questi non rientrano nella definizione comunitaria di organo giurisdizionale⁷⁸.

L'interpretazione restrittiva della Corte di Giustizia riguardo all'ammissibilità del rinvio pregiudiziale nei procedimenti arbitrali è stata oggetto di ampie critiche dottrinali. Secondo taluni, in virtù dello scopo e dello spirito dell'art. 267 TFUE, la nozione di giurisdizione dovrebbe essere intesa in senso estensivo, includendo tutti gli organi che esercitano funzioni giurisdizionali, ivi compresi gli arbitri⁷⁹. Nonostante il diffuso

⁷⁷ M. GREGORI, *L'applicazione del diritto dell'Unione da parte degli arbitri - Riflessioni e prospettive in tema di rinvio pregiudiziale*, in *Ricerche Giuridiche*, 2014, p. 296.

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ In risposta alle numerose critiche, la Corte di Giustizia ha mitigato il suo orientamento prevedendo che l'arbitro possa rivolgersi al giudice ordinario, affinché quest'ultimo, ove ne ricorrano i presupposti, possa a sua volta sottoporre alla Corte il quesito interpretativo.

auspicio di una revisione della posizione della Corte, estendere agli arbitri il potere di proposizione di rinvio pregiudiziale solleva numerose criticità, tra cui un'inevitabile rigidità procedurale incompatibile con la natura stessa del procedimento arbitrale.

Per ottenere una maggiore uniformità nell'interpretazione del diritto europeo, potrebbe essere ipotizzabile l'istituzione di un organo consultivo transnazionale con funzioni meramente consultive. Le pronunce avrebbero valore di *soft law* e, come tali, non sarebbero vincolanti per l'arbitro *a quo*, ciò nondimeno offrirebbero opinioni su questioni controverse o incerte⁸⁰.

Nel settore marittimo la questione assume rilevanza alla luce delle normative europee in materia di *shipping*, che implicano inevitabilmente un'interpretazione da parte degli arbitri marittimi. A tal riguardo, è significativo osservare come la Corte di Giustizia, tramite rinvii pregiudiziali, abbia fornito chiarimenti interpretativi anche in relazione a controversie inizialmente rimesse ad arbitrato marittimo. Un esempio in tal senso, è rappresentata dal caso *Van Uden*⁸¹ in cui la Corte, in ossequio al rinvio pregiudiziale sollevato dallo *Hoge Raad* dei Paesi Bassi, ha stabilito che le misure provvisorie o

⁸⁰ M. GREGORI, *L'applicazione del diritto dell'Unione da parte degli arbitri*, cit., pp. 311-312.

⁸¹ Il caso *Van Uden v. Deco-Line* risale al marzo 1993 quando la società *Van Uden Maitime*, con sede a Rotterdam, e la società *Deco-Line*, con sede ad Amburgo, stipularono uno *slot/space charter agreement*. In base a tale accordo la *Van Uden* metteva a disposizione della sua *partner* commerciale uno spazio di carico a bordo di navi operanti nell'ambito di un servizio di linea, dietro il pagamento di un corrispettivo per il nolo. Tuttavia, in seguito al mancato pagamento di alcune fatture da parte della *Deco-Line*, la *Van Uden* ha avviato un procedimento arbitrale nei Paesi Bassi, in ossequio a quanto previsto dalla clausola compromissoria inclusa nel contratto. Ritenendo che la *Deco-Line* stesse dilatando indebitamente i tempi di nomina degli arbitri, la *Van-Uden* ha deciso di adire il tribunale di Rotterdam per ottenere un provvedimento d'urgenza. Tale decisione ha comportato un nuovo contenzioso su questioni di competenza e di giurisdizione in merito alla possibilità di concedere misure provvisorie o cautelari da parte di un giudice ordinario, nonostante l'esistenza di una clausola compromissoria. Si rimanda a C. PETTINATO, *Provvedimenti provvisori ed arbitrato nella Convenzione di Bruxelles*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 1999, p. 313 ss.

cautelari non possono essere considerate accessorie al procedimento arbitrale⁸². Pertanto, la competenza in materia spetta esclusivamente al giudice ordinario, anche in presenza di una clausola compromissoria⁸³.

Infine, considerando che gli arbitrati marittimi in ambito europeo si svolgono prevalentemente a Londra e sono regolati dalla normativa britannica in materia, non sembra imprescindibile perseguire un'uniformità della regolamentazione europea. Al contrario, un tentativo di armonizzazione potrebbe generare problematiche, introducendo una disciplina poco sistematica che rischierebbe di complicare le prassi consolidate e di entrare in conflitto con le normative vigenti.

2.4. L'arbitrato marittimo nel diritto interno

La normativa italiana, così come quella degli altri principali Stati "vettore", non contiene una disciplina organica dell'arbitrato marittimo, limitandosi a contenere riferimenti sporadici all'istituto⁸⁴.

Il diritto interno regola vari aspetti dell'arbitrato marittimo mediante norme specifiche, che acquisiscono rilevanza in fasi distinte del procedimento arbitrale. In primo luogo, sono determinanti le disposizioni inderogabili dell'ordinamento dello Stato in cui ha sede l'arbitrato, comprese quelle relative ai motivi d'impugnazione della decisione arbitrale. Rileva poi l'ordinamento dello Stato dove è richiesto il riconoscimento e l'esecuzione del lodo arbitrale, così come quello del Paese in cui la decisione è stata resa o, per quanto

⁸² I. Yoshida, *Lessons from The Atlantic Emperor: Some Influence from the Van Uden Case*, in *Arbitration International*, Oxford, 2014.

⁸³ Corte di Giustizia dell'Unione Europea, 17 Novembre 1998, causa C-391/95, *Van Uden Maritime BV v. Kommanditgesellschaft in Firma Deco-Line and Another*, in *Raccolta*, 1998, I-07091.

⁸⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 50.

concerne la validità della clausola arbitrale, quello cui le parti hanno sottoposto la convenzione stessa⁸⁵.

2.4.1. La legislazione italiana

A seguito delle riforme che hanno interessato l'istituto arbitrale, con particolare riferimento a quella del 2006, l'atto introduttivo del procedimento arbitrale è oggi assimilato all'atto di citazione previsto nel processo ordinario. Inoltre, il lodo arbitrale possiede efficacia aggiudicativa, nel senso che ha la stessa efficacia di una sentenza di primo grado. Di conseguenza, l'arbitrato si configura come un vero e proprio strumento di risoluzione della controversia alternativo alla via giudiziaria⁸⁶.

Il codice della navigazione promulgato nel 1942, certamente costituisce il *corpus* normativo di diritto interno più ampio giacché contiene un'articolata disciplina di numerosi istituti tipici del diritto marittimo⁸⁷. Tra questi rientra anche l'arbitrato marittimo, sebbene sia disciplinato solo in due fattispecie con una portata applicativa limitata.

L'art. 494 c. nav. prevede la possibilità di deferire ad arbitrato la determinazione del compenso per assistenza e salvataggio, con la precisazione che tale determinazione è efficace nei confronti dei membri dell'equipaggio solo se accettata da quest'ultimi o,

⁸⁵ P. BERNARDINI, *L'arbitrato nel commercio e negli investimenti internazionali*, II ed., Giuffrè, Milano, 2008, p. 25 ss.

⁸⁶ Quanto detto si riferisce esclusivamente al c.d. arbitrato rituale. In Italia, a differenza di altri Paesi, l'arbitrato può assumere una duplice natura: da un lato l'arbitrato rituale e dall'altro l'arbitrato irrituale, che rappresenta una figura atipica; quest'ultimo, infatti, si distingue per il fatto che il lodo è una determinazione contrattuale e non possiede efficacia esecutiva.

⁸⁷ G. M. BOI, *Principi e tendenze nel diritto marittimo*, Giappichelli, Torino, 2016, p. 6.

eventualmente, approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta⁸⁸. L'ambito applicativo di questa norma è variato in seguito alla sostituzione quasi totale della normativa sull'assistenza e il salvataggio ad opera della Convenzione di Londra del 1989. L'art. 619 c. nav., invece, attribuisce alle parti la facoltà di prevedere, nel chirografo di avaria, il deferimento ad arbitri per la determinazione delle cause relative alla formazione del regolamento contributorio. Il comma 2 stabilisce inoltre che la natura dell'arbitrato possa essere rituale o irrituale, a seconda che le parti abbiano specificato o meno che il regolamento debba avere efficacia di sentenza. A fronte della rigidità della soluzione proposta dal Codice della navigazione, la prassi del commercio internazionale tende a privilegiare le soluzioni elaborate nel *Lloyd's Average Bond britannico*, dove il liquidatore non assume la qualifica di arbitro poiché il suo incarico è limitato a una funzione meramente contabile⁸⁹.

In questa sede, appare opportuno richiamare l'intervento della Riforma Cartabia⁹⁰ che ha rappresentato un passo significativo verso l'apertura a forme di risoluzione alternativa delle controversie. Con l'introduzione di una nuova disciplina in materia di arbitrato, si è tentato di snellire regole spesso distanti dalla prassi commerciale internazionale e, soprattutto, considerate disincentivanti per gli operatori del settore dello *shipping*. Tra le novità legislative, il nuovo testo dell'art. 808 c.p.c. ha una portata non trascurabile nell'ambito dell'arbitrato marittimo, in quanto conferisce agli arbitri il potere di concedere misure cautelari⁹¹. Queste misure, infatti, sono frequentemente applicate nelle

⁸⁸ A. LA MATTINA, *Controversie assicurative e arbitrato marittimo: prassi e problemi applicativi*, in *Il Diritto Marittimo*, 2021, p. 508.

⁸⁹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 53.

⁹⁰ D.lgs. del 10 ottobre 2022, n. 149.

⁹¹ Sulle misure cautelari, v. *infra*, cap. V, sez. 5.3.

controversie commerciali relative al diritto marittimo, che riguardano non solo la navigazione mercantile, ma anche a quella da diporto⁹².

2.4.2. Le legislazioni straniere

Premesso che nessun Paese dispone di una disciplina organica riferita all'arbitrato marittimo, si procederà ora con un breve *excursus* sulle legislazioni degli ordinamenti stranieri.

Lo *United States Code*, pur riconoscendo la validità degli accordi arbitrali aventi ad oggetto controversie marittime, non contiene una disciplina specifica relativa agli arbitrati che riguardano queste controversie. Di conseguenza, al procedimento arbitrale si applica la disciplina ordinaria di cui al *Federal Arbitration Act*⁹³.

Analogamente, la legislazione cinese, all'art. 257 della *Civili Procedure Law*, consente la stipulazione di una clausola arbitrale per controversie marittime relative al commercio internazionale, inclusi i traffici marittimi, considerandola un valido strumento di deroga alla giurisdizione⁹⁴.

La *Section 11* dell'*Arbitration Act* britannico disciplina la sospensione degli *Admiralty proceedings* per rimessione ad arbitri, qualora sia stata concessa una misura cautelare. La norma conferisce altresì al giudice che concede la sospensione il potere di mantenere il sequestro conservativo a tutela dell'adempimento della futura decisione arbitrale oppure

⁹² L. ABBATE, *La "Riforma Cartabia" nel procedimento arbitrale*, in *Porto e interporto*, 2024, consultabile al sito internet <https://www.portointerporto.net/2024/09/la-riforma-cartabia-nel-procedimento.html> (ultima visita 07/11/2024).

⁹³ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 51.

⁹⁴ *Ibid.*

di subordinare la sospensione del procedimento alla prestazione di un'altra garanzia equivalente.

Alcune legislazioni statali, invece, contengono disposizioni che impongono specifiche prescrizioni riguardo alla forma della clausola arbitrale.

L'*International Arbitration Act* di Singapore reca una disposizione in forza della quale è riconosciuta la validità di una clausola arbitrale che richiama il contenuto di una polizza di carico riferita a un *charter-party* o a un altro documento, a condizione che tale riferimento integri la clausola all'interno della polizza stessa.

Infine, la *Ley General de la Navegación Marítima* stabilisce che la validità delle clausole per arbitrato estero, contenute nei contratti di utilizzazione della nave o in quelli di servizi ausiliari alla navigazione, è subordinata alla loro negoziazione in forma individuale e separata.

Infine, altri ordinamenti prevedono casi in cui il procedimento arbitrale debba necessariamente svolgersi nel territorio dello Stato, senza attribuire rilevanza a quanto indicato nella clausola compromissoria.

È il caso dell'ordinamento canadese dove il *Marine Liability Act* prevede che, anche in presenza di accordo compromissorio in un contratto di trasporto marittimo, il ricorrente possa adire un tribunale nazionale se il porto di caricazione o scaricazione è situato in Canada, se la controparte ha la propria residenza o il proprio centro di interessi nel territorio canadese, oppure se il contratto è stato stipulato in Canada.

Analogamente, il *Carriage of Goods by Sea Act*, adottato in Australia nel 1991 e modificato nel 1998, sancisce la nullità delle clausole compromissorie e dei compromessi presenti nei documenti di trasporto relativi a controversie sul trasporto di merci, salvo che il relativo procedimento arbitrale sia condotto nel territorio australiano.

Con riferimento alla Francia, la previsione *ex art. 2* del decreto del 19 gennaio 1968 prevede che le controversie relative alle operazioni di assistenza e salvataggio tra navi francesi in acque territoriali francesi debbano essere regolate in via arbitrale da un tribunale con sede in Francia⁹⁵.

2.4.3. L'influenza dell'UNCITRAL sull'evoluzione del diritto interno

La United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), nel perseguire la sua funzione di armonizzazione delle legislazioni nazionali in materia di arbitrato commerciale internazionale, ha promosso l'adozione di strumenti quali *model laws*, convenzioni e regole uniformi.

Le *model laws*, in particolare, si collocano nell'ambito di una più ampia eccezione di diritto uniforme e rappresentano testi legislativi elaborati affinché i singoli Stati possano recepirli autonomamente. Questi strumenti, che non richiedono una ratifica formale, possono essere adottati dagli Stati in modo flessibile, sia *in toto* sia parzialmente.

Tra le *model laws* elaborate, la *Model Law on Arbitration* adottata il 21 giugno del 1985 e successivamente revisionata nel 2006⁹⁶ ha ottenuto ampio consenso a livello globale, ispirando le normative interne di numerosi Paesi rilevanti nel settore marittimo, tra cui Singapore e Germania. La stessa riforma italiana del 1994 si è ispirata, sebbene successivamente gli artt. 832-838 del c.p.c., che regolavano l'arbitrato commerciale internazionale, siano stati abrogati con decreto legislativo n. 40 del 2 febbraio 2006.

⁹⁵ P. DELEBECQUE, *L'arbitrage maritime contemporain: le point du vue français*, in *Diritto Marittimo*, 2004, pag. 436.

⁹⁶ La revisione del 2006 ha adeguato i requisiti formali della convenzione arbitrale alle principali pratiche contrattuali internazionali e ha introdotto un regime giuridico più articolato in relazione alle misure provvisorie a sussidio dell'arbitrato.

La *Model Law on Arbitration* rappresenta uno strumento di *soft law* che reca un sistema organico di norme procedurali finalizzate a disciplinare il procedimento arbitrale in ogni sua fase, dalla convenzione arbitrale fino al riconoscimento e all'esecuzione del lodo arbitrale. Centrale è il ruolo attribuito all'autonomia privata delle parti, che dispongono di ampi poteri, come la determinazione del numero di arbitri e della legge applicabile al merito della controversia.

Le disposizioni di cui alla *Model Law*, al fine di assicurare un elevato grado di adattabilità, possono essere oggetto di recepimento negli ordinamenti nazionali; ciò avviene attraverso atti normativi sia in sostituzione che in integrazione delle normative preesistenti.

Rilevante, inoltre, sotto il profilo delle fonti internazionali di natura pattizia, è l'*UNCITRAL Arbitration Rules* del 1976⁹⁷, che costituisce un insieme di regole uniformi che fungono da modello per la predisposizione di contratti e che le parti possono concordare per lo svolgimento dei procedimenti arbitrali. In questo contesto, l'arbitrato marittimo viene utilizzato per la risoluzione delle controversie relative al trasporto internazionale, secondo la *Model Law* generale⁹⁸.

2.5. Il ruolo determinante della volontà delle parti

Tra le fonti che regolano il procedimento arbitrale, la volontà delle parti riveste una posizione di assoluta centralità. L'arbitrato marittimo, infatti, rappresenta una chiara

⁹⁷ Attualmente sono disponibili quattro versioni delle *Arbitration Rules*: la versione del 1976; la versione del 2010; la versione del 2013 che incorpora le *UNCITRAL Rules on Transparency in Treaty-based Investor-State Arbitration*; e, infine, la versione del 2021 che incorpora le *UNCITRAL Expedited Arbitration Rules*.

⁹⁸ A. MIGNONE, *L'arbitrato quale risoluzione alternativa delle controversie in ambito marittimo*, in *Camera Arbitrale Internazionale*, Roma, p. 4., consultabile al sito internet <https://www.cameraarbitraleinternazionale.it> (ultima visita 11/11/2024).

espressione dell'autonomia privata, con la conseguenza che la disciplina applicabile viene principalmente plasmata sulla base delle scelte concordate dalle parti.

Le convenzioni internazionali, in particolare la Convenzione di New York del 1958 e la Convenzione di Ginevra del 1961, attribuiscono prevalenza alle scelte delle parti riconoscendo e tutelando la loro libertà negoziale. Tuttavia, al contempo, prescrivono il rispetto delle disposizioni imperative; analogamente, gli ordinamenti statali pongono dei limiti, tra cui l'osservanza delle norme di ordine pubblico.

La centralità dell'autonomia privata, avvalorata dall'assenza di forme di arbitrato c.d. obbligatorio⁹⁹, si riflette nella diffusione di forme di arbitrato *ad hoc*. In questo modello arbitrale, che tendenzialmente esclude l'intervento delle istituzioni arbitrali marittime, le parti definiscono ogni fase del procedimento arbitrale, indicando nella clausola compromissoria la disciplina applicabile. Qualora le parti non abbiano regolato un aspetto dettagliatamente, la lacuna viene colmata attraverso l'applicazione suppletiva delle norme dell'ordinamento giuridico statale che governa il procedimento, generalmente la legge della sede dell'arbitrato¹⁰⁰.

In tempi recenti, si è diffuso il ricorso all'arbitrato c.d. regolamentato. Pur qualificandosi formalmente come arbitrato *ad hoc*, le clausole compromissorie contengono un rinvio al regolamento di un'istituzione arbitrale settoriale. Ciò non implica che l'istituzione abbia la funzione di organismo responsabile della gestione del procedimento arbitrale; piuttosto rappresenta una scelta volta ad applicare le norme del regolamento dell'istituzione stessa,

⁹⁹ L'arbitrato obbligatorio si configura quando la rimessione della controversia alla cognizione degli arbitri non deriva da un atto negoziale delle parti, ma ha origine in una convenzione internazionale oppure in un provvedimento normativo o regolamentare. Nell'ordinamento italiano questa forma di arbitrato non è ammessa poiché limita *ex imperio* l'accesso al giudice naturale precostituito per legge, ponendosi così in contrasto con l'art. 25 della Costituzione. A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 58.

¹⁰⁰ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 37.

la cui applicazione è pur sempre derogabile. Inoltre, tali norme possono essere destinate a colmare eventuali lacune nella disciplina procedurale¹⁰¹.

Un ulteriore modello arbitrale è rappresentato dall'arbitrato amministrato, o istituzionale, in cui la volontà delle parti è più limitata. In questo caso, la convenzione arbitrale rinvia infatti al regolamento di un'istituzione arbitrale marittima, incaricata di gestire tutte le fasi del procedimento. Pertanto, il regolamento diventa la base per lo svolgimento dell'arbitrato. A causa della natura vincolante delle regole e dei limiti imposti all'autonomia privata, il ricorso all'arbitrato amministrato è comune nel commercio internazionale, ma meno frequente nel contesto specifico del commercio marittimo.

2.6. Le fonti della nuova *lex maritima*

Con l'avvento degli Stati moderni e il conseguente superamento della *lex mercatoria* medievale, è rimasta viva l'esigenza di un sistema normativo uniforme, a vocazione universale, svincolato dall'ingerenza statale e capace di rispondere alle necessità del commercio internazionale. Tale esigenza ha trovato concreta manifestazione giuridica nella nuova *lex mercatoria* e, specificatamente in ambito marittimo, nella nuova *lex maritima*, che ne costituisce parte integrante.

La *lex mercatoria* moderna si configura come fonte del diritto transnazionale, costituita da un complesso di norme che traggono origine principalmente dagli usi del commercio internazionale, dai principi generali di diritto comune e dalla giurisprudenza arbitrale¹⁰².

Ne deriva un sistema coerente di norme transnazionali, caratterizzate da una genesi

¹⁰¹ E. ZUCCONI GALLI FONSECA, *La nuova disciplina dell'arbitrato amministrato*, in *Rivista Trimestrale di Diritto e Procedura Civile*, 2008, p. 995.

¹⁰² S. CAMPANALE, *La lex mercatoria marittima (il diritto marittimo vivente)*, in *Trasporti*, vol. 110, 2010, p. 65.

spontanea, che *de facto* hanno acquisito forza vincolante e effettività dalla stessa realtà giuridica da cui traggono origine.

In ambito marittimo si è progressivamente diffuso il ricorso alla *lex marittima* in ragione del fatto che essa rappresenta un'alternativa funzionale al soddisfacimento delle esigenze specifiche del settore. La *lex marittima*, infatti, offre strumenti consolidati, quali condizioni generali di contratto, contratti-tipo e clausole *standards*, che garantiscono flessibilità, uniformità e certezza nella regolamentazione dei rapporti negoziali.

Quanto osservato consente di comprendere le ragioni per cui l'arbitrato rappresenti lo strumento privilegiato per la risoluzione delle controversie marittime internazionali, nonché un elemento determinante nello sviluppo della *lex marittima*. In un contesto dove la legislazione statale perde la sua consueta centralità e l'autonomia privata assume un'importanza determinante nella regolamentazione dei rapporti tra gli operatori marittimi, è evidente che l'arbitrato assume il ruolo di sede più appropriata per dirimere le controversie marittime, soprattutto in ragione del suo dinamismo e dell'elevato grado di specializzazione dei professionisti coinvolti¹⁰³.

2.6.1. I formulari contrattuali

Tra le fonti della nuova *lex mercatoria* rientrano gli usi e la prassi contrattuale, i quali, oggetto di costante evoluzione, rappresentano una manifestazione spontanea dell'autonomia privata.

Al fine di agevolarne l'applicazione e la diffusione, le organizzazioni internazionali di settore li codificano in raccolte settoriali, periodicamente revisionate per garantirne l'adeguatezza alle mutevoli esigenze del commercio internazionale.

¹⁰³ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 222.

I formulari contrattuali costituiscono la principale fonte per la redazione dei contratti marittimi in virtù del fatto che la regolamentazione del diritto uniforme è circoscritta a specifici istituti. Infatti, per tutti gli altri aspetti non espressamente disciplinati gli usi e la prassi degli operatori marittimi, elaborati in modelli settoriali, rappresentano la fonte giuridica di riferimento.

Tra le raccolte più diffuse a livello globale vi sono quelle codificate dall'*International Chamber of Commerce (ICC)*¹⁰⁴, ossia le regole ICC¹⁰⁵, meglio conosciute come *Incoterms*. Questi termini contrattuali, ampiamente diffusi nel commercio internazionale, rappresentano uno *standard* universalmente riconosciuto e includono le clausole più comuni nella vendita internazionale con trasporto. Inseriti nei contratti, gli *Incoterms* offrono linee guida chiare per gli operatori del commercio internazionale, promuovendo un'interpretazione uniforme dei contratti di vendita.

In modo analogo, i formulari redatti dalla BIMCO¹⁰⁶ rappresentano uno dei principali parametri per la redazione dei contratti marittimi internazionali. Le clausole arbitrali contenute in queste raccolte sono frequentemente inserite nei *charter-party*, contribuendo

¹⁰⁴ ICC: l'*International Chamber of Commerce*, fondata nel 1919, è la più grande organizzazione commerciale internazionale. Essa rappresenta le aziende a livello globale e ha l'obiettivo di promuovere un sistema aperto di commercio e investimenti internazionali. Si rimanda a *Atlante Geopolitico*, Enciclopedia Italiana Treccani, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 2016, consultabile al sito internet [https://www.treccani.it/enciclopedia/international-chamber-of-commerce_res-e092f73b-8947-11e6-9e53-00271042e8d9_\(Atlante-Geopolitico\)/#](https://www.treccani.it/enciclopedia/international-chamber-of-commerce_res-e092f73b-8947-11e6-9e53-00271042e8d9_(Atlante-Geopolitico)/#) (ultima visita 11/11/2024).

¹⁰⁵ Regole ICC: International Commercial Terms.

¹⁰⁶ BIMCO: la *Baltic and International Maritime Council*, fondata nel 1905, è un'associazione internazionale con sede a Copenaghen, che rappresenta armatori e operatori del settore marittimo globale. Orientata alla promozione della standardizzazione, della trasparenza e dell'elevata professionalità nel settore marittimo, la BIMCO predispose formulari contrattuali contribuendo a semplificare le negoziazioni commerciali e a fornire un quadro normativo universalmente riconosciuto e consolidato. Si rimanda al sito internet <https://www.bimco.org> (ultima visita 11/11/2024).

a standardizzare le pratiche nel settore marittimo e a offrire un quadro universalmente consolidato per la risoluzione delle controversie¹⁰⁷.

2.6.2. I principi UNIDROIT

Un ulteriore elemento costitutivo della *lex mercatoria* è rappresentato dai principi generali di diritto, in particolare quelli che regolano il commercio internazionale, quali ad esempio il principio *pacta sunt servanda* e la *bona fides*. Essi si configurano come espressione di un diritto sovranazionale condiviso, finalizzato ad essere applicato nella risoluzione delle controversie.

La necessità di stabilire un *corpus* di principi comuni applicabili nelle relazioni commerciali internazionali ha trovato piena attuazione nei *Principles of the International Commercial Contracts*, comunemente noti come principi UNIDROIT. Redatti per la prima volta nel 1994 ad opera dell'*International Institute for the Unification of Private Law*¹⁰⁸, questi principi rappresentano uno strumento innovativo nel panorama giuridico internazionale, non essendo riconducibile a categorie tradizionali.

Sebbene godano di ampio consenso tra gli ordinamenti giuridici esistenti, si tratta di un insieme di norme prive di per sé di efficacia normativa vincolante¹⁰⁹. Tuttavia, i principi

¹⁰⁷ Sui principali formulari contrattuali marittimi, v. *infra*, cap. III, sez. 3.7.

¹⁰⁸ UNIDROIT: L'*International Institute for the Unification of Private Law* è un'organizzazione intergovernativa indipendente con sede a Roma. Fondata nel 1926 come organo ausiliario della Società delle Nazioni, è stata successivamente ricostituita nel 1940 attraverso un accordo multilaterale, noto come Statuto UNIDROIT. Gli Stati possono aderire all'organizzazione mediante l'adesione allo Statuto, che in Italia è stato reso esecutivo con legge n. 364 del 14 aprile 1957. Lo scopo dell'UNIDROIT è analizzare le necessità e i metodi per modernizzare, armonizzare e coordinare il diritto privato e commerciale tra gli Stati, attraverso la formulazione di strumenti, principi e norme di diritto uniforme. Si rimanda al sito internet <https://www.unidroit.org/about-unidroit/> (ultima visita 13/11/2024).

¹⁰⁹ S. CAMPANALE, *La lex mercatoria maritima (il diritto marittimo vivente)*, cit., p. 66.

UNIDROIT possono essere richiamati espressamente nella stesura dei contratti, acquisendo così rilevanza pratica, e rivestono una significativa efficacia persuasiva nella ricerca di soluzioni elaborate dalla prassi del commercio internazionale.

Il loro obiettivo centrale risiede nel fornire soluzioni confacenti alle esigenze del commercio internazionale attraverso l'enunciazione di regole condivise dalla maggior parte dei sistemi giuridici.

In sede di contenzioso arbitrale, i principi UNIDROIT sono stati prevalentemente applicati per interpretare e integrare il diritto interno e gli strumenti internazionali di diritto uniforme. La loro portata innovativa emerge non solo come espressione di una scelta innovativa delle parti, ma anche sotto il profilo della volontà implicita. Infatti, essi possono essere applicati anche a titolo di una scelta implicita negativa, nel senso che, in assenza di una manifestazione esplicita delle parti riguardo al diritto applicabile, gli arbitri sono tenuti a verificare che non sussista una volontà implicita di escludere l'applicazione di determinate norme¹¹⁰. A partire da questa premessa, in relazione al caso di specie, potrebbero essere applicati i principi UNIDROIT, previa verifica del presupposto secondo cui il silenzio delle parti in merito alla *lex contractus* riflette la volontà di escludere l'applicazione di una determinata legge nazionale o di un determinato ordinamento terzo¹¹¹.

L'iniziativa UNIDROIT è stata avviata in risposta alle insoddisfazioni dettate dalle regole che attualmente disciplinano i rapporti economici transfrontalieri. L'obiettivo è stato quello di elaborare delle soluzioni che potessero offrire una disciplina organica dei contratti in relazione a specifici settori, esaltando il ruolo della libertà contrattuale. Nel corso del tempo, i Principi hanno trovato ampio richiamo nelle sentenze arbitrali e hanno

¹¹⁰ S. CAMPANALE, *La lex mercatoria maritima (il diritto marittimo vivente)*, cit., p. 66.

¹¹¹ *Ibid.*

ispirato alcune codificazioni, come quella del Québec. Inoltre, sono stati adottati come modelli di riferimento per le riforme normative in Paesi che non dispongono ancora di un *corpus* sufficientemente ampio di principi e norme in materia di contratti, come nel caso nell'Indonesia¹¹².

2.6.3. L'opera interpretativa degli arbitri

I precedenti arbitrali rappresentano una fonte della nuova *lex mercatoria*, contribuendo alla realizzazione di un quadro giuridico uniforme. In taluni casi, l'arbitro si limita a ricercare e applicare regole preesistenti, con il lodo arbitrale che assume funzione meramente ricognitiva, riproducendo regole già sistematizzate all'interno di raccolte di principi e prassi contrattuali. Al contrario, laddove le indagini ricognitive si rivelino insufficienti, l'arbitro assume una funzione di creazione normativa. Pertanto, il lodo diviene fonte di individuazione, interpretazione e integrazione delle regole del commercio internazionale, attraverso un'opera di uniformazione dei contenuti e consolidamento dei principi, condotta mediante l'analisi del diritto comparato e l'utilizzo degli strumenti di diritto internazionale uniforme¹¹³.

Al fine di promuovere una giurisprudenza omogenea che favorisca l'uniformità internazionale delle soluzioni, gli arbitri tendono a uniformarsi alle pronunce precedenti relative a fattispecie analoghe, pur in assenza di un obbligo di vincolatività del precedente. Tuttavia, l'effettiva applicazione dei precedenti arbitrali risulta limitata dalla natura riservata dei lodi, in quanto la loro pubblicazione è subordinata al consenso delle parti.

¹¹² L. FERRONI, *I principi UNIDROIT dei contratti commerciali internazionali*, in *Studi Urbinati, A – scienze giuridiche, politiche ed economiche*, Urbino, 2021, pp. 83-84

¹¹³ F. MARELLA, *La nuova Lex Mercatoria – Principi UNIDROIT ed usi dei contratti del commercio internazionale*, Padova, Cedam, 2003, p. 249.

Tale vincolo di riservatezza riduce la circolazione delle decisioni ostacolando, in parte, il consolidamento di un diritto uniforme attraverso i precedenti arbitrali.

CAPITOLO III

LA CONVENZIONE ARBITRALE

SOMMARIO: 3.1. La convenzione arbitrale. – 3.2. Il rapporto contratto - clausola compromissoria. – 3.3. La forma della clausola compromissoria per arbitrato marittimo. – 3.4. Clausole arbitrali *per relationem*. – 3.5. Convenzioni arbitrali concluse tramite rappresentanti o *brokers*. – 3.6. Clausola compromissoria e traffici marittimi. – 3.7. L'arbitrato nei formulari contrattuali marittimi più diffusi. – 3.8. La determinazione della legge applicabile.

3.1. La convenzione arbitrale

La convenzione arbitrale, in virtù della centralità dell'autonomia privata, costituisce il fondamento dell'arbitrato. Da un lato, essa esprime la volontà delle parti di derogare alla giurisdizione del giudice statale; dall'altro, conferisce al collegio arbitrale il potere di decidere nella controversia *de quo*.

All'interno di tale istituto si distingue tra la forma di compromesso, che si attua quando la scelta di rimettere la controversia ad arbitri avviene dopo che la lite è insorta, e la forma della clausola compromissoria, un patto inserito in un contratto al fine di regolare eventuali pendenze future che potrebbero sorgere dallo stesso¹¹⁴.

Tuttavia, le convenzioni internazionali non riportano alcuna distinzione nella disciplina che regola i due istituti; analogamente, le normative statali considerano ormai la natura della clausola compromissoria e del compromesso come equivalenti.

Nel settore dei traffici marittimi internazionali, l'arbitrato è promosso prevalentemente tramite clausole compromissorie, che vengono generalmente inserite nei contratti. Il

¹¹⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 62.

ricorso al compromesso invece è meno frequente e si limita principalmente alle controversie di natura extracontrattuale, come quelle derivanti dall'urto tra navi, dove costituisce l'unico strumento per accedere alla procedura arbitrale¹¹⁵.

3.2. Il rapporto contratto - clausola compromissoria

L'analisi del rapporto tra la clausola compromissoria e il contratto in cui è inserita consente di delinearne la portata applicativa e le relative implicazioni giuridiche, offrendo al contempo una chiave di lettura essenziale per una comprensione più approfondita dell'istituto dell'arbitrato marittimo.

In Italia, tale rapporto ha conosciuto un'evoluzione non lineare. Tra la fine del XIX secolo e la prima metà del XX secolo, la dottrina e la giurisprudenza prevalenti riconoscevano un vincolo di accessoriaità tra la clausola compromissoria e il contratto cui aderiva, ritenendola parte integrante di quest'ultimo. Di conseguenza, l'invalidità del contratto comportava inevitabilmente l'invalidità della clausola compromissoria.

Successivamente, grazie al contributo di Francesco Carnelutti, è stato accolto il principio di autonomia della clausola compromissoria, secondo il quale essa gode di una disciplina autonoma in virtù della sua funzione peculiare: individuare il giudice più adatto a risolvere una specifica categoria di controversie. Diversamente, il negozio che la contiene regola in modo complessivo l'assetto giuridico che le parti hanno inteso attribuire al rapporto in essere tra loro¹¹⁶. Ne consegue che il patto compromissorio non è qualificabile come patto accessorio, bensì come negozio giuridico autonomo. Pertanto, l'eventuale invalidità della clausola arbitrale non comporta automaticamente la nullità del contratto,

¹¹⁵ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 65

¹¹⁶ *Ivi*, p. 68.

così come l'invalidità di quest'ultimo non priva necessariamente il patto compromissorio di effetti.

Nel diritto inglese il principio di autonomia (*separability* o *severability*) è stato oggetto di una significativa evoluzione giurisprudenziale. In origine, la clausola compromissoria era considerata valida e sopravviveva ai vizi del contratto solo su espressa previsione delle parti. Un primo punto di evoluzione si verificò con la pronuncia della *House of Lords* nel caso *Heyman v. Darwins*¹¹⁷, che ha stabilito che gli arbitri non possono esercitare la loro competenza solamente nel caso in cui il contratto risulti essere nullo poiché, in base al principio *ex nihilo nihil fit*, anche la clausola arbitrale sarebbe nulla.

A partire dal caso *Harbour Assurance Co. v. Kansa General International Insurance Co. Ltd*¹¹⁸, la *Court of Appeal* ha esteso l'ambito di applicazione del principio di autonomia, riconoscendo la validità della clausola compromissoria anche in presenza di invalidità genetica del contratto in cui è inserita. Nonostante ciò, la *London Maritime Arbitrators Association*, affrontando la questione nei propri *Terms* del 1994, ha adottato un approccio più restrittivo, discostandosi da tale orientamento.

Nell'ordinamento inglese la codificazione del principio di autonomia si è concretizzata nella *Section 7* dell'*Arbitration Act* del 1996, secondo cui, salvo diverso accordo tra le parti, il patto compromissorio non può essere dichiarato invalido, inesistente o inefficace per il mero fatto che il negozio in cui è inserito sia invalido, non sia entrato in vigore o sia divenuto inefficace.

L'autonomia della clausola compromissoria implica che essa operi in una dimensione propria, senza subire automaticamente gli effetti patologici che possono colpire il negozio principale. Ciò, peraltro, non significa che la clausola arbitrale abbia una collocazione

¹¹⁷ *Heyman v. Darwins*, [1942] A.C., 356.

¹¹⁸ *Harbour Assurance Co. V. Kansa General International Insurance Co. Ltd.*, [1993] 3 W.L.R. 92.

casuale all'interno del contratto, né che sia completamente estranea al fatto di essere inserita nel contratto stesso. Sebbene contratto e clausola compromissoria siano atti formalmente distinti, è fondamentale riconoscere che le parti, mediante tali strumenti, hanno inteso raggiungere un *unicum* negoziale¹¹⁹.

Il principio di autonomia della clausola compromissoria è stato codificato da numerose legislazioni nazionali e, oltre a essere già implicitamente previsto sia all'art. V della Convenzione di New York del 1958 sia all'art. V, comma 3, della Convenzione di Ginevra del 1961, è stato riconosciuto anche all'art. 16, comma 1, della *Model Law* dell'UNCITRAL¹²⁰.

Sebbene il principio sia ampiamente riconosciuto, esso non ha carattere assoluto. In alcuni casi, infatti, le cause di invalidità del contratto, come i vizi del consenso, possono incidere anche sulla clausola arbitrale. Analogamente, l'invalidità della clausola compromissoria può riflettersi sul negozio qualora sia possibile provare che le parti non avrebbero concluso il contratto in assenza di una valida pattuizione compromissoria¹²¹. Inoltre, l'autonomia della clausola compromissoria implica, da un lato, una valutazione separata della validità del negozio principale e della clausola compromissoria e, dall'altro, la possibilità che esse siano regolate da leggi distinte. Ciò trova giustificazione sia nel principio di libertà delle parti di determinare la legge applicabile sia nella differente natura giuridica che caratterizza i due istituti^{122 123}.

¹¹⁹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 79

¹²⁰ Nell'ordinamento italiano il principio dell'autonomia della clausola compromissoria trova espressione all'art. 808, comma 2, c.p.c.

¹²¹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 75-76.

¹²² J. F. POUDRET, S. BESSON, *Comparative Law of International Arbitration*, II ed., Sweet & Maxwell, Londra, 2007, pp. 141-142.

¹²³ Un principio strettamente connesso all'autonomia della clausola compromissoria e ispirato alla medesima *ratio* del *favor arbitrati* è il principio di *kompetenz-kompetenz*. Riconosciuto a livello internazionale e codificato in numerosi Paesi, tra cui l'Italia (art. 817 c.p.c.), tale principio conferisce agli

Un ulteriore elemento per delineare il rapporto tra contratto e clausola compromissoria, nonché per coglierne la vera essenza, è il carattere strumentale della clausola stessa. Considerando la funzione del contratto quale mezzo per realizzare un'operazione economica e l'intento delle parti di perseguire uno scopo unitario mediante l'impiego di due distinti, ma connessi, schemi negoziali, emerge chiaramente la portata della strumentalità della clausola compromissoria.

Clausola compromissoria e negozio principale non si pongono in un rapporto di subordinazione, ma si collocano sullo stesso piano in considerazione del fatto che sono entrambi parte di una complessa articolazione negoziale destinata al conseguimento degli obiettivi economici delle parti. In questa prospettiva, la volontà delle parti assume un ruolo centrale, divenendo parametro ermeneutico per una corretta interpretazione della clausola stessa.

Ne consegue che la clausola compromissoria per arbitrato marittimo costituisce un negozio autonomo rispetto al contratto che la incorpora, ma al contempo rappresenta anche un negozio strumentale ad esso. In tal senso, essa richiede una costante interazione con il piano sostanziale e con le concrete esigenze degli operatori del commercio marittimo internazionale¹²⁴.

arbitri il potere di decidere sulla propria *potestas iudicandi* ogniqualvolta venga sollevata un'eccezione relativa alla validità, al contenuto o all'ampiezza della clausola compromissoria. Nel settore marittimo l'applicazione del principio di *kompetenz-kompetenz* è particolarmente consolidata in Francia. Per una disamina approfondita dell'argomento si rimanda ad A. HENKE, *I conflitti di potesta iudicandi tra arbitarto e giudice statale nel diritto italiano e comparato*, Giappichelli, Torino, 2022.

¹²⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 80-81.

3.3. La forma della clausola compromissoria per arbitrato marittimo

La validità di una convenzione arbitrale, sia secondo le fonti convenzionali che le normative nazionali, richiede il rispetto di determinati requisiti di forma. Tali requisiti mirano principalmente a comprovare la volontà inequivoca, non ambigua e priva di riserve delle parti di deferire le controversie ad arbitrato, escludendo così la giurisdizione dei tribunali ordinari altrimenti competenti. Inoltre, essi assicurano la conoscibilità del contenuto della convenzione arbitrale, garantendo i terzi circa l'esistenza di una valida ed efficace clausola compromissoria¹²⁵.

L'art. II della Convenzione di New York del 1958 è il testo normativo di riferimento in materia di forma della clausola compromissoria per arbitrato marittimo. Tuttavia, nel contesto italiano, l'applicazione delle disposizioni si è scontrata con resistenze ad opera della giurisprudenza.

Prima dell'entrata in vigore della Convenzione, la giurisprudenza italiana rimandava alle c.d. preleggi, in particolare all'abrogato art. 27 prel., che subordinava la forma della clausola compromissoria ai requisiti previsti dalla *lex fori*. Secondo questa impostazione, per escludere la giurisdizione del giudice italiano, la convenzione arbitrale era soggetta a severi requisiti di forma previsti dalla legge italiana, tra cui l'obbligo di specifica approvazione per iscritto della clausola compromissoria, generando evidenti difficoltà per le parti¹²⁶.

In seguito, la Corte di Cassazione stabilì che la clausola arbitrale dovesse essere ricondotta al *genus* degli atti negoziali, determinando così l'applicabilità dell'art. 26 prel.,

¹²⁵ F. SPARKA, *Jurisdiction and Arbitration Clauses*, in *Maritime Transport Documents: A Comparative Analysis*, Springer, Berlino, 2010, p. 111.

¹²⁶ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 98.

anch'esso oggi abrogato¹²⁷. Tale disposizione prevedeva il ricorso cumulativo di tre requisiti al fine dell'individuazione della legge applicabile alla forma degli atti^{128 129}. Questa interpretazione consentì di limitare l'obbligo di specifica approvazione per iscritto della clausola arbitrale ai soli casi in cui quest'ultima fosse regolata esclusivamente dalla legge italiana.

Con l'entrata in vigore della Convenzione di New York, la giurisprudenza italiana ha per lungo tempo tentato di limitarne l'effettiva operatività. Solo in un secondo momento, è stato pienamente riconosciuto l'ambito applicativo dell'art. II e il suo ruolo centrale nella disciplina della forma della clausola compromissoria.

3.3.1. L'art. II della Convenzione di New York del 1958

Al fine di raggiungere una posizione comune su di una questione caratterizzata da approcci divergenti tra le legislazioni nazionali, l'art. II della Convenzione di New York del 1958 stabilisce una regola materiale uniforme disciplinando esaustivamente la materia della forma della clausola compromissoria per arbitrato estero. Ne consegue che, nel caso di arbitrato marittimo, la verifica della validità formale della clausola avviene generalmente in base alla disciplina di cui alla Convenzione di New York.

L'art. II stabilisce che la convenzione arbitrale debba essere conclusa in forma scritta, specificando che essa possa considerarsi validamente conclusa quando assume la forma di una clausola arbitrale o di un compromesso sottoscritti dalle parti oppure contenuti in uno scambio di lettere o telegrammi, non necessariamente firmati dalle stesse.

¹²⁷ Cass. S.U. 2 maggio 1960, n. 968.

¹²⁸ I tre requisiti stabiliti dall'art. 26 prel. erano: la *lex loci actus*, la *lex causae* e, qualora comune, la legge nazionale delle parti contraenti.

¹²⁹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 98-99.

Il requisito della solennità formale non si limita a un fine probatorio, ma implica che l'accordo compromissorio debba essere rivestito di una determinata forma anche per la sua intrinseca validità. Tale prescrizione sembra porsi in antitesi con lo spirito stesso della Convenzione. Tuttavia, in relazione alla forma della clausola arbitrale, è necessaria una lettura dell'art. II in combinato disposto con l'art. VII della Convenzione, contenente una clausola del diritto più favorevole. Infatti, la validità della clausola arbitrale può essere riconosciuta anche nel rispetto delle disposizioni previste dalla normativa interna degli Stati contraenti della Convenzione di New York, o da altri accordi internazionali di cui sono parti, che possiedono dei collegamenti con il procedimento arbitrale^{130 131}. In altri termini, il requisito della forma scritta *ad substantiam* rappresenta il requisito massimo, che può tuttavia essere attenuato attraverso l'intervento suppletivo dalle disposizioni previste dalla normativa di diritto interno o di diritto internazionale, qualora queste prevedano requisiti meno stringenti¹³².

Nel contesto giuridico italiano, assume rilevanza l'art. 4, comma 2, della l. n. 218 del 31 maggio 1995, il quale prevede che gli accordi che derogano alla giurisdizione italiana debbano essere redatti per iscritto. Questa previsione è stata interpretata dalla dottrina maggioritaria in una prospettiva di tutela dell'autonomia privata, ritenendo che sia sufficiente il rispetto della forma scritta *ad probationem*.

Sotto il profilo giurisprudenziale, l'ordinamento italiano si contraddistingue per un approccio di chiusura nei confronti dell'arbitrato marittimo, prediligendo un'interpretazione restrittiva delle clausole compromissorie per arbitrato estero ed

¹³⁰ Sebbene il dato letterale dell'art. VII della Convenzione di New York del 1958 faccia riferimento esclusivamente alla circolazione del lodo, la sua portata deve essere estesa anche al riconoscimento delle clausole arbitrali.

¹³¹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 109.

¹³² A. BRIGUGLIO, *L'arbitrato estero. Il sistema delle convenzioni internazionali*, Cedam, Padova, 1999, pp. 109-110.

escludendo la possibilità di deroga alla giurisdizione in presenza di dubbi relativi alla loro validità. Nell'interpretazione dell'art. II si tende a prediligere un approccio formalistico, anziché adottare una lettura sistematica della Convenzione. Questa impostazione prescinde dalle previsioni *ex art. VII*, con la conseguenza di precludere l'applicazione dell'art. 4 della legge n. 218 del 31 maggio 1995. Ne deriva che, per la validità delle clausole compromissorie, si ritiene imprescindibile il rispetto della forma scritta *ad substantiam*, senza considerare adeguatamente le esigenze degli operatori del commercio marittimo internazionale.

Al contrario, in altri ordinamenti, quali ad esempio quello inglese, si adotta un approccio più flessibile riguardo al requisito di forma *ex art. II* della Convenzione di New York, tenendo conto, in particolare, delle esigenze delle parti e, più in generale, di quelle degli operatori marittimi.

Un ulteriore elemento imprescindibile per una corretta interpretazione del requisito di forma di cui alla Convenzione di New York consiste nella necessità di considerare fattori quali la prassi del commercio internazionale e gli sviluppi dei mezzi di comunicazione.

Nonostante il *wording* dell'art. II sia stato frequentemente oggetto di critica a causa della sua apparente rigidità, la norma in esame offre margini per un'interpretazione evolutiva in merito alla clausola compromissoria. Invero, ciò che potrebbe generare difficoltà è l'orientamento interpretativo adottato dai giudici nazionali.

Come evidenziato in precedenza, esiste una netta divergenza di vedute tra la giurisprudenza italiana e quella inglese. La prima tende a preferire interpretazioni restrittive e formalistiche; mentre i giudici inglesi attribuiscono centralità alla volontà delle parti. Ciò suggerisce che l'art. II della Convenzione di New York sia caratterizzato da una certa flessibilità, piuttosto che da rigidità, poiché consente letture giurisprudenziali sensibilmente diverse. Tale eterogeneità mette in luce la necessità di un'interpretazione

uniforme delle norme della Convenzione di New York da parte dei giudici, piuttosto che una loro revisione^{133 134}.

Nel contesto sopra delineato, potrebbe essere auspicabile adottare un'interpretazione autonoma delle disposizioni della Convenzione da parte dei giudici, anziché una revisione delle stesse. In altre parole, è fondamentale che i giudici, nell'applicare la Convenzione, si svincolino dalle categorie e dai particolarismi propri delle esperienze giuridiche nazionali, orientandosi verso una lettura e un'interpretazione autonoma dei concetti e dei termini ivi utilizzati¹³⁵. Ciò del resto costituisce un criterio ermeneutico cardine dell'ordinamento internazionale, dove l'uniformità nell'applicazione del diritto assume una funzione di primaria importanza¹³⁶.

3.3.2. Eventuali interferenze normative con la disciplina della forma della clausola arbitrale di cui alla Convenzione di New York

Nonostante il primato riconosciuto alla Convenzione di New York nella regolamentazione della forma delle clausole arbitrali, è necessario esaminare se altre normative, sia internazionali che europee, possano interferire con tale disciplina in relazione all'ambito del commercio marittimo internazionale.

¹³³ A tal proposito, è opportuno sottolineare come l'uniformità giuridica costituisca un pilastro fondamentale del commercio marittimo internazionale. In un settore che, per sua natura, ha una dimensione internazionale e trascende un'ottica puramente nazionale, emerge la necessità di un diritto comune, inteso come l'adozione di norme condivise applicabili in ordinamenti giuridici differenti. Per una disamina approfondita dell'argomento si rimanda a F. BERLINGIERI, *Le convenzioni di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, Giuffrè, 2009, p. 84.

¹³⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 147-148.

¹³⁵ *Ivi*, pp. 150-151.

¹³⁶ Questo principio è oggi codificato dalla Convenzione di Vienna del 1969 sul diritto dei trattati.

La Convenzione di Ginevra del 1961, pur trattando anch'essa la materia della clausola compromissoria, non presenta interferenze con quanto disposto dall'art. II della Convenzione di New York, poiché entrambe disciplinano la materia in maniera sostanzialmente concorde.

Una conclusione analoga può essere formulata riguardo al *Code of Conduct for Lines Conferences*¹³⁷, il quale si limita ad introdurre vincoli di natura temporale in merito al deferimento della controversia ad arbitrato, senza incidere sul requisito della forma della clausola arbitrale.

Diversamente, la Convenzione di Amburgo del 1978 e le Regole di Rotterdam del 2009, pur non dettando disposizioni specifiche in tema di forma, limitano l'operatività dell'art. II della Convenzione di New York in virtù della loro specialità. Questi strumenti infatti disciplinano aspetti relativi all'efficacia e alla validità della clausola compromissoria, assumendo una posizione di prevalenza rispetto alla disciplina prevista dalla Convenzione di New York.

Infine, il Regolamento CE n. 44/2001, noto come Bruxelles I, all'art. 23 disciplina la forma delle clausole di deroga alla giurisdizione. Tuttavia, non si configura alcuna sovrapposizione con all'art. II della Convenzione di New York, in quanto l'art. 1, comma 2, lett. d, del Regolamento esclude espressamente la materia arbitrale dal proprio ambito di applicazione.

¹³⁷ Il *Code of Conduct for Lines Conferences* è stato adottato il 6 aprile del 1974 dalla Conferenza delle Nazioni Unite con l'obiettivo di promuovere l'espansione del commercio marittimo internazionale e garantire un equilibrio tra gli interessi degli operatori del trasporto marittimo di linea e coloro che ne usufruiscono.

3.3.3. *L'evoluzione tecnologica e il requisito di forma nelle clausole compromissorie*

Le esigenze di rapidità e di flessibilità tipiche dei traffici del commercio internazionale si pongono in contrasto con la necessità di una formalizzazione scritta per l'accettazione delle clausole arbitrali¹³⁸. Sempre più spesso, nella prassi, dati e informazioni vengono scambiati in forma non cartacea bensì con mezzi elettronici, determinando conseguenze notevoli per il mondo del diritto¹³⁹. Nel settore marittimo, l'adozione della contrattazione telematica, motivata dai suoi molteplici vantaggi, ha progressivamente ridimensionato la rilevanza attribuita ai negozi giuridici formali.

Un ambito in cui la forma cartacea presenta notevoli criticità è quello dei contratti documentati da polizza di carico, poiché tali documenti devono essere pronti per la loro consegna a destino prima che arrivino le merci. I recenti progressi tecnologici, tuttavia, hanno ridotto i tempi di trasporto, con la conseguenza che l'originale della polizza di carico spesso arriva dopo che la nave è arrivata in porto. Nel tempo l'emissione di polizze di carico elettroniche è aumentata significativamente, soprattutto grazie alla creazione di circuiti internazionali come *Cargo-Docs*¹⁴⁰.

Alla luce delle esigenze di semplificazione e rapidità proprie della prassi contrattualistica del commercio internazionale, ai fini di determinare la validità della clausola arbitrale, l'attenzione si concentra, più che sui requisiti formali veri e propri, sulla verifica

¹³⁸ E. RIGHETTI, *Contratti di assicurazione marittima: criteri di giurisdizione e requisiti di forma delle clausole di proroga della giurisdizione in forza della Convenzione di Bruxelles del 1968 e regolamento CE n. 44/2001*, in *Il Diritto Marittimo*, 2008, p. 959.

¹³⁹ F. MARRELLA, *Unità e diversità dell'arbitrato internazionale: l'arbitrato marittimo*, in *Il Diritto Marittimo*, 2005, p. 818.

¹⁴⁰ *Cargo-Docs Electronic Bill of Lading* è un sistema per l'emissione di polizze di carico elettroniche, che offre soluzioni digitali per la gestione del commercio internazionale, con l'obiettivo di automatizzare e velocizzare le operazioni commerciali. Si rimanda al sito internet <https://www.essdocs.com/edocs/electronic-bills-of-lading> (ultima visita 18/11/2024).

dell'esistenza nel caso concreto dell'accordo compromissorio, ossia dell'accertata effettiva volontà delle parti di deferire la risoluzione delle controversie alla decisione degli arbitri¹⁴¹.

In questo contesto, la previsione di cui all'art. II, comma 1, della Convenzione di New York, costituisce un significativo punto di apertura, prevedendo che il requisito di forma possa essere osservato anche in presenza di un compromesso o di una clausola compromissoria risultante da uno scambio di lettere o telegrammi. Non è necessaria la sottoscrizione autografa di ciascun contraente; ciò che rileva è che si possa ragionevolmente asserire che l'offerta di ricorrere ad arbitrato sia stata accettata, da intendere come un incontro della volontà documentato attraverso atti riconducibili a entrambe le parti¹⁴².

Ai fini del rispetto del requisito formale, lo scambio di comunicazioni può avvenire mediante diversi mezzi di comunicazione. Nella prassi del commercio internazionale strumenti come telex e telefax hanno trovato ampia diffusione, sebbene, ad oggi, la posta elettronica rappresenti il mezzo privilegiato. Inoltre, per quanto riguarda lo scambio di comunicazioni elettroniche, l'ordinamento italiano non esige che tali comunicazioni siano dotate di firma digitale o di firma elettronica qualificata.

Si può dunque affermare che l'odierno ricorso a mezzi informatici rappresenti un equivalente funzionale dei tradizionali strumenti di comunicazione¹⁴³. La negoziazione telematica ha trovato ulteriore conferma sia nell'opportunità di un'interpretazione estensiva da parte di strumenti internazionali, quali la Convenzione di Ginevra del 1961

¹⁴¹ E. RIGHETTI, *La validità della clausola arbitrale nelle polizze di carico*, in *Rivista dell'arbitrato*, 2014, p. 509.

¹⁴² ICCA, *Guida dell'ICCA all'interpretazione della Convenzione di New York del 1958*, cit., p. 47.

¹⁴³ M. SCHELLEKENS, *Online Arbitration and E-commerce*, in *Electronic Communication Law Review*, 2002, p. 120.

o i Principi UNIDROIT, sia nel principio di equivalenza tra firme autografe e firme elettroniche sancito a livello dell'Unione Europea nella direttiva 2000/31/CE sul commercio elettronico¹⁴⁴, nonché a livello transnazionale nella *Model Law on Electronic Commerce*¹⁴⁵ e nella *Model Law on Electronic Signatures*^{146 147}.

3.3.4. La formazione giudiziale dell'accordo arbitrale e altre forme tacite di accettazione e di rinuncia

Anche in assenza di un accordo arbitrale contenuto in un contratto o oggetto di scambio di comunicazioni a distanza, in alcune circostanze la prassi giurisprudenziale ha ritenuto valido il deferimento di una controversia alla cognizione degli arbitri ai sensi dell'art. II della Convenzione di New York. In particolare, sono emersi due casi significativi in cui è stato attribuito rilievo al riconoscimento tacito della competenza arbitrale. Tali situazioni sono state definite: formazione giudiziale dell'accordo arbitrale.

¹⁴⁴ L'art. 9, comma 1, della Direttiva 2000/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'8 giugno 2000 relativa a taluni aspetti del commercio elettronico dispone che «gli Stati membri provvedono affinché il loro ordinamento giuridico renda possibili i contratti per via elettronica. Essi, in particolare, assicurano a che la normativa relativa alla formazione del contratto non osti all'uso effettivo dei contratti elettronici e non li privi di efficacia e validità in quanto stipulati per via elettronica».

¹⁴⁵ L'art. 7, comma 1, della *Model Law on Electronic Commerce*, elaborata dall'UNCITRAL, stabilisce che «Where the law requires a signature of a person, that requirement is met in relation to a data message if: (a) a method is used to identify that person and to indicate that person's approval of the information contained in the data message; and (b) that method is as reliable as was appropriate for the purpose for which the data message was generated or communicated, in the light of all the circumstances, including any relevant agreement».

¹⁴⁶ L'art. 6, comma 1, della *Model Law on Electronic Signatures*, elaborata anch'essa dall'UNCITRAL, afferma che «Where the law requires a signature of a person, that requirement is met in relation to a data message if an electronic signature is used that is as reliable as was appropriate for the purpose for which the data message was generated or communicated, in the light of all the circumstances, including any relevant agreement».

¹⁴⁷ F. MARELLA, *Unità e diversità dell'arbitrato internazionale: l'arbitrato marittimo*, cit., p. 829.

Il primo caso riguarda la conclusione dell'accordo arbitrale attraverso la produzione in giudizio di un documento contenente la clausola compromissoria sottoscritta dalla controparte, con l'intenzione di avvalersene. La giurisprudenza italiana ha chiarito che la semplice produzione di tale documento non implica automaticamente l'accettazione della clausola arbitrale; affinché la clausola sia effettivamente considerata accettata, è necessario che la parte che ha prodotto il documento manifesti esplicitamente la volontà di far ricorso alla clausola compromissoria. In altre parole, la produzione del documento assume valore giuridico come accettazione solo quando la parte che lo produce in giudizio esprime inequivocabilmente l'intenzione di ricorrere ad arbitrato per la risoluzione della controversia.

Da un punto di vista normativo, secondo l'ordinamento italiano, questa modalità di accettazione rappresenta una clausola compromissoria provata per iscritto ai sensi del combinato disposto dell'art. 4 della legge n. 218 del 31 maggio 1995 e dell'art. VII della Convenzione di New York¹⁴⁸.

Il secondo caso riguarda invece un aspetto peculiare della formazione dell'accordo arbitrale, che si manifesta attraverso la mancata proposizione dell'eccezione di incompetenza degli arbitri da parte di una delle parti. Questo comportamento implica un'adesione tacita alla clausola compromissoria ed oggi è esplicitamente riconosciuto e codificato nell'ordinamento italiano¹⁴⁹. In via analogica, la giurisprudenza ha stabilito che anche la richiesta di costituzione del collegio arbitrale effettuata dalla parte non firmataria della clausola arbitrale rappresenta una forma di adesione alla clausola stessa¹⁵⁰.

¹⁴⁸ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 129.

¹⁴⁹ La disciplina in esame è contenuta nell'art. 817, comma 2, c.p.c.

¹⁵⁰ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 130.

Sebbene non rientri nella nozione di formazione giudiziale della clausola compromissoria, è ormai pacifico che una forma tacita di accettazione possa manifestarsi anche con la conclusione di una clausola compromissoria per fatti concludenti.

Infine, la giurisprudenza italiana ha stabilito che l'adozione di atti incompatibili con la volontà di avvalersi dell'arbitrato costituisce una rinuncia al patto compromissorio precedentemente concluso.

3.4. Clausole arbitrali *per relationem*

In ambito marittimo è frequente il ricorso a clausole arbitrali richiamate *per relationem*. L'espressione denota il fenomeno per cui la convenzione arbitrale non è inserita direttamente nel contratto principale, ma in un documento distinto che è espressamente richiamato dal contratto stesso.

Queste dinamiche si riscontrano con particolare frequenza nelle ipotesi in cui una polizza di carico rinvii a *standard conditions* comunemente adottate nella prassi commerciale o predisposte unilateralmente da una delle parti contrattuali. Il caso più comune, tuttavia, è rappresentato da una specifica tipologia di polizze di carico, note come *charter-party bills*, quando rinviano alle condizioni previste in un *charter-party*.

La principale questione giuridica che si pone in relazione alle clausole compromissorie richiamate *per relationem* riguarda il consenso: è necessario verificare se, al momento della stipula del negozio, le parti abbiano effettivamente inteso richiamare anche la clausola compromissoria contenuta in un diverso documento. Tale accertamento deve

mirare a stabilire non solo il rispetto dei requisiti formali, ma anche l'effettiva volontà delle parti di risolvere le controversie mediante l'accordo compromissorio¹⁵¹.

Con specifico riferimento ai *charter-party bills*, uno dei temi più dibattuti concerne la clausola arbitrale richiamata *per relationem* e la sua idoneità ad estendere l'accordo compromissorio ai soggetti terzi giratari del titolo. Questi ultimi, sebbene abbiano concordato i termini del contratto incorporato nella polizza di carico, non hanno negoziato le condizioni previste nel *charter-party* richiamato dalla polizza stessa e potrebbero non essere a conoscenza dell'effettivo contenuto della clausola arbitrale.

La Convenzione di New York non fornisce una soluzione in materia poiché non disciplina espressamente la questione. Più chiaro, invece, è l'art. 7, comma 6, della *Model Law UNCITRAL*, il cui contenuto prevede la possibilità di richiamo, pur senza precisare in quali termini debba essere formulato affinché possa essere considerato valido¹⁵².

Analogamente, la Convenzione di Amburgo del 1978 sul trasporto di merci per mare all'art. 22, comma 2, prevede che, qualora la polizza di carico non richiami espressamente la clausola compromissoria inserita nel *charter-party*, il vettore non possa far valere tale clausola nei confronti del possessore della polizza di carico che abbia agito in buona fede¹⁵³.

Infine, l'art. 76 della Convenzione di Rotterdam del 2009 sui contratti per il trasporto internazionale di merci in tutto o in parte per mare, stabilisce l'assoggettamento alla disciplina uniforme anche per gli accordi arbitrali relativi al trasporto non di linea. Ciò avviene nel caso in cui un patto compromissorio, contenuto in un documento di trasporto

¹⁵¹ M. MARESCA, *Forma della clausola compromissoria secondo l'art. II della Convenzione di New York del 1958 e connessione in materia di arbitrato commerciale internazionale*, in *Il Diritto Marittimo*, 1982, p. 402.

¹⁵² Per una disamina della *Model Law UNCITRAL* v. *retro*, cap. II, par. 2.4.

¹⁵³ Per un approfondimento della Convenzione di Amburgo del 1978 v. *retro*, cap. II, par. 2.1.

o registrazione elettronica di trasporto, non identifichi le parti e la data del *charter-party* o altro contratto escluso dall'ambito di applicazione della convenzione e, inoltre, non incorpori mediante un riferimento specifico la clausola del contratto contenente i termini della convezione arbitrale¹⁵⁴.

In assenza di una disciplina normativa uniforme a livello internazionale, le soluzioni giurisprudenziali adottate dai diversi ordinamenti presentano un significativo grado di eterogeneità.

Considerando che in Italia il diritto interno non reca ancora alcuna fattispecie volta a regolare le clausole arbitrali richiamate *per relationem*, i giudici italiani hanno adottato un approccio formalistico basato su una distinzione: i casi in cui il contratto rinvii specificatamente ai termini e alle condizioni contenuti in un altro documento contenente una clausola compromissoria (c.d. *relatio perfecta*) dai casi in cui il richiamo alla clausola arbitrale sia generico (c.d. *relatio imperfecta*). La Cassazione ha stabilito che soltanto nella prima ipotesi la clausola arbitrale può essere considerata efficace, mentre un richiamo formulato in termini generici non è sufficiente^{155 156}.

Di contro, una parte minoritaria della giurisprudenza ha espresso un orientamento favorevole nei confronti della *relatio imperfecta*. In particolare una pronuncia, basandosi sia sull'art. 833, comma 2, c.p.c. (oggi abrogato) sia sull'art. 17 della Convenzione di Bruxelles (oggi sostituito dall'art. 23 del Regolamento Bruxelles I), evidenzia che la peculiarità del settore del commercio internazionale giustifica un'attenuazione delle esigenze formali relative ai requisiti di validità delle clausole compromissorie e di deroga alla giurisdizione, ponendo al centro la sussistenza dell'effettivo consenso dei contraenti

¹⁵⁴ Per una disamina della Convenzione di Rotterdam del 2009 v. *retro*, cap. II, par. 2.1.

¹⁵⁵ Cass., Sez. Un., sentenza n. 3029, 1° marzo 2002, *Soc. Ums e Soc. Clerici*, in *Il Diritto Marittimo*, 2004, p. 468.

¹⁵⁶ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 134.

rispetto a tali clausole^{157 158}. In tempi più recenti, la Cassazione si è pronunciata nel medesimo senso, evidenziando la portata dell'art. II della Convenzione di New York, il quale non risulterebbe in contrasto con l'ipotesi di un mero rinvio alla clausola arbitrale¹⁵⁹.

Nonostante l'apertura verso un maggiore riconoscimento dell'effettivo consenso delle parti, in linea con quanto accade in altri ordinamenti, non è ancora possibile stabilire con certezza se tale orientamento possa essere interpretato come un effettivo mutamento rispetto alla posizione tradizionale.

Nell'ordinamento inglese l'ammissibilità delle clausole arbitrali *per relationem* è disciplinata dall'*Arbitration Act* del 1996¹⁶⁰. Tuttavia, la norma non chiarisce se sia sufficiente un rinvio generico o se sia necessario un richiamo specifico alla clausola compromissoria. Pertanto, i giudici inglesi sono soliti distinguere tra i casi in cui le parti abbiano compiuto un rinvio a condizioni generali di contratto predisposte da associazioni di operatori o redatte da uno dei contraenti, dai casi in cui venga richiamato un altro contratto¹⁶¹.

Nella prima ipotesi, non sono necessari richiami specifici al patto compromissorio, ma è necessario verificare che l'altro contraente fosse effettivamente a conoscenza delle condizioni generali. La giurisprudenza delle corti britanniche richiede che, ai fini della validità e dell'efficacia della clausola compromissoria, l'altro contraente debba aver avuto

¹⁵⁷ Cass., Sez. Un., sentenza n. 14860, 16 novembre 2000, *Soc. Madera e Soc. Fortstar Leather*, in *Rivista di Diritto Privato Internazionale e Processuale*, 2001, p. 693.

¹⁵⁸ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 135.

¹⁵⁹ Cass., Sez. Un., sentenza n. 13231, 16 giugno 2001, *Del Medico c. Soc. Iberprotein*, in *Il Diritto Marittimo*, 2012, p. 475 ss.

¹⁶⁰ La Section 6 (2) dell'*Arbitration Act* stabilisce che «The reference in an agreement to a written form of arbitration clause or to a document containing an arbitration clause constitutes an arbitration agreement if the reference is such as to make that clause part of the agreement».

¹⁶¹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 136.

la possibilità di prendere conoscenza di tali condizioni sin dalla fase di formazione del contratto e che gli sia stata fornita copia delle stesse.

In ambito marittimo è frequente il rinvio a un altro contratto, come avviene quando una polizza di carico rimanda a un *charter-party*. In tali casi, l'orientamento giurisprudenziale è maggiormente restrittivo: in presenza di una *relatio generica*, si considerano richiamate esclusivamente le c.d. clausole germaniche, ossia quelle strettamente inerenti alle condizioni di trasporto. Al contrario, per richiamare anche le c.d. clausole accessorie, tra cui solitamente rientra la clausola arbitrale in assenza di uno specifico richiamo alla stessa, è necessario un rinvio specifico al *charter party*¹⁶².

Considerando che la polizza di carico è soggetta a circolazione, la *ratio* sottesa a tale orientamento risiede nella necessità di garantire una tutela rafforzata, assicurando l'effettivo consenso del giratario della polizza di carico in relazione alla clausola arbitrale. In tal senso, i giudici inglesi si discostano dalla giurisprudenza italiana che invece si limita a porre in risalto dei controlli di tipo formale.

Al di fuori delle ipotesi di clausole compromissorie *per relationem* contenute in polizze di carico, le soluzioni adottate risultano meno restrittive. Vi sono casi in cui il mero rinvio generico può essere ritenuto sufficiente a garantire la validità della clausola compromissoria, specialmente quando, in relazione al contesto commerciale, si possa ragionevolmente inferire l'esistenza di un accordo volto a derogare la giurisdizione.

Con specifico riguardo al settore marittimo, è stata riconosciuta la validità delle clausole compromissorie concluse nell'ambito dei contratti di salvataggio, ove è sovente che le parti si accordino oralmente e, mediante una *relatio generica*, richiamino il formulario LOF¹⁶³.

¹⁶² A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 138

¹⁶³ *Ivi*, p. 139.

La giurisprudenza di altri ordinamenti adotta talvolta approcci differenti. Da un lato, Paesi come Singapore e Stati Uniti seguono un orientamento ispirato a un consolidato *favor arbitrati*, riconoscendo la validità di una clausola arbitrale *per relationem* anche in presenza di un richiamo formulato in termini generici; dall'altro alcuni ordinamenti, come quello tedesco, escludono la possibilità di un rinvio generico in materia di polizze di carico.

Sebbene la materia delle clausole compromissorie *per relationem* sia oggetto di orientamenti giuridici distinti, talvolta più restrittivi e talvolta orientati a favorire il ricorso allo strumento arbitrale, la validità delle stesse, tenendo conto delle esigenze specifiche del commercio marittimo internazionale, dovrebbe essere valutata alla luce di un bilanciamento tra due esigenze fondamentali: da un lato, garantire un consenso effettivo da parte di entrambe le parti; dall'altro, assicurare la necessaria rapidità e semplificazione nelle negoziazioni commerciali internazionali, evitando così eccessivi formalismi che sono tipicamente estranei alle dinamiche di questo settore.

3.5. Convenzioni arbitrali concluse tramite rappresentanti o *brokers*

Nel commercio marittimo internazionale è prassi consolidata che la stipulazione di accordi arbitrali non avvenga direttamente dalle parti, bensì tramite rappresentanti delle stesse o intermediari. Tuttavia ciò solleva problemi relativi alla vincolatività di tali accordi, rispetto ai quali i diversi ordinamenti giuridici hanno adottato orientamenti distinti.

In Italia, ai sensi dell'art. 1392 c.c., la procura deve essere conferita nelle medesime forme prescritte per il contratto che il rappresentante è chiamato a concludere. Da una lettura in combinato disposto di tale disposizione e dell'art. II, comma 2, della Convenzione di New

York, si evince che, ai fini della validità della convenzione arbitrale inserita in un contratto concluso dal mandatario, non è necessario che il mandante sottoscriva personalmente l'atto. È sufficiente, infatti, che il mandatario sia stato validamente investito del potere rappresentativo mediante un atto scritto.

Ne consegue che laddove la forma della procura sia disciplinata dal diritto interno e sia presente un valido rapporto di mandato, non sorgono particolari problematiche. Diversamente accade quando la forma della procura è regolata dal diritto internazionale privato della *lex fori*. In tali casi, qualora l'ordinamento straniero non contempli una disposizione analoga all'art. 1392 c.c., la questione viene risolta *ex art.* 60, comma 2, della legge n. 218 del 31 maggio 1995, il quale prevede il ricorso cumulativo a tre criteri: la *lex loci actus*, la *lex causae* e la legge nazionale dei contraenti, ove comune¹⁶⁴.

La giurisprudenza francese, così come quella inglese, invece adotta soluzioni più flessibili in quanto, indipendentemente dalla tipologia di contratto concluso dal rappresentante, la procura non è soggetta a un controllo formale.

È altrettanto frequente la stipulazione di clausole arbitrali mediante intermediari specializzati, noti come *brokers*, i quali, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 478 del 12 marzo 1968, esercitano l'attività di mediazione tra le parti nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio navi e nei contratti di trasporto marittimo di cose.

La figura del *broker* affonda le proprie radici nel diritto anglosassone, in particolare nell'istituto dell'*agency*. In virtù di tale istituto, il *broker* può concludere contratti per conto di terzi, anche in assenza di un formale conferimento di poteri rappresentativi mediante procura; la legittimità dei poteri esercitati, infatti, è garantita dalla stipulazione del contratto per conto del *principal*. Tuttavia, in difetto di poteri rappresentativi, qualora

¹⁶⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 141-142.

il *principal* non ratifichi successivamente il contratto, questi non sarà vincolato dallo stesso.

Inoltre, la Section 5 (4) dell'*Arbitration Act* del 1996 prevede che una clausola compromissoria conclusa tramite *broker* abbia valore di prova scritta anche qualora venga «*recorded... by a third party, with the authority of the parties to the agreement*».

Nella prassi il *broker* invia al *principal* una *broker's note* in cui è specificato l'oggetto della negoziazione e il formulario prescelto. Al fine di garantire che la sua sfera giuridica rimanga estranea agli effetti derivanti dal contratto, il *broker*, al momento della stipula, deve qualificarsi come intermediario utilizzando espressioni, quali, ad esempio, «*as agent*».

Nell'ordinamento italiano, invece, la figura del *broker* si configura come contratto atipico in quanto, mancando il requisito dell'imparzialità, essa risulta solo parzialmente assimilabile a quella del mediatore¹⁶⁵. Parte della giurisprudenza sostiene che il *broker*, in quanto soggetto terzo, con la sua interposizione tra le parti impedirebbe uno scambio di comunicazioni tra quest'ultime. Al contrario, un diverso orientamento giurisprudenziale, condiviso anche dalla dottrina, propende per la tesi opposta, riconoscendo che, anche in tale situazione, lo scambio tra le parti possa comunque avvenire.

¹⁶⁵ La Corte d'Appello di Milano ha affermato che: «Le prestazioni svolte da un *broker* nell'interesse del noleggiante in relazione alla stipulazione e alla successiva esecuzione di contratti di noleggio mentre da un lato non presentano una delle essenziali caratteristiche del contratto di mediazione, non avendo il connotato della imparzialità, dall'altro hanno un contenuto molto più ampio della mediazione e il contratto, in esecuzione del quale esse sono svolte, è atipico, presentando caratteristiche simili a quelle del contratto di brokeraggio assicurativo». Si rimanda a *Il Diritto Marittimo*, 2007, p. 472 ss.

Alla luce dell'art. 1754 c.c., che sancisce l'incompatibilità tra mediazione e rappresentanza, il *broker* non può impegnare contrattualmente in modo diretto la parte che a lui si rivolge¹⁶⁶.

Ciò non dimeno anche nel panorama giuridico italiano si è manifestato un atteggiamento di apertura risalente a una pronuncia di merito in cui si è affermato che anche il *broker* può concludere validamente, ai sensi dell'art. II della Convenzione di New York, una clausola compromissoria in rappresentanza di una delle parti contrattuali¹⁶⁷. Tale evoluzione trova giustificazione nelle esigenze del commercio marittimo internazionale e nella prassi dell'ordinamento statunitense, che consente a tale figura, sulla base di una procura verbale, di rappresentare il *principal* nella stipulazione di contratti di utilizzazione della nave.

3.6. Clausola compromissoria e traffici marittimi

Il trasporto marittimo riguarda il trasferimento di cose o persone da un luogo ad un altro dietro il corrispettivo di un nolo, ossia un prezzo stabilito.

Nel commercio internazionale, i diversi modelli di utilizzazione della nave si distinguono principalmente in base alla documentazione espressione del negozio sottostante, tra i

¹⁶⁶ A. LA MATTINA, *Spunti in tema di clausola compromissoria nell'arbitrato commerciale internazionale*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2002, pp. 1004-1005.

¹⁶⁷ In tale pronuncia di merito è stato affermato che: «Nel grande complesso campo dei trasporti su scala internazionale, specie di petrolio, i broker devono poter agire con particolare scioltezza e libertà di forme ed, ad un tempo, notevole ampiezza di poteri. Altro è svolgere opera di mediazione nella vendita di una casa o di un terreno [...] ed altro noleggiare una nave dall'Europa all'America per un trasporto di petrolio dal Golfo Persico, attività determinata questa dall'urgenza e d'altra parte destinata ad incanalarsi per vie ben determinate su formulari inter nazionali universalmente adottati». Si rimanda a Trib. Casale Monferrato 20 luglio 1977, *Getty Oil Co. c. Soc. Maura*, in *Il Diritto Marittimo*.

quali si annoverano: il *charter-party* (contratto di noleggio) e la *bill of lading* (polizza di carico).

Sotto il profilo quantitativo, i *charter-parties* rappresentano i modelli contrattuali uniformi per eccellenza, costituendo la base della maggior parte dei negozi marittimi internazionali, anche grazie all'inserimento frequente di clausole compromissorie per arbitrato marittimo¹⁶⁸. Essi documentano i *tramp*, ovvero i trasporti marittimi non di linea destinati alla movimentazione di grandi quantitativi di merci.

In base alla natura del carico, le navi utilizzate nei servizi *tramp* si distinguono in diverse categorie: *dry bulk carriers*, navi per carichi secchi; *bulk liquid carriers*, imbarcazioni per carichi liquidi; *tankers*, petroliere; *combined carriers*, imbarcazioni in grado di trasportare sia carichi liquidi che secchi; *specialized bulk carriers*, navi destinate alla movimentazione di carichi speciali, come le *roll-on/roll-off cargoes* utilizzate per il trasporto di carichi su ruote¹⁶⁹.

I traffici non di linea si caratterizzano per l'elevata concorrenzialità, in cui le parti godono generalmente di un potere negoziale sostanzialmente paritario¹⁷⁰. L'autonomia privata riveste un ruolo centrale, consentendo alle parti di negoziare liberamente le condizioni di trasporto, inclusi l'ammontare del nolo e l'inserimento di clausole compromissorie¹⁷¹.

¹⁶⁸ S. ZUNARELLI, C. ZOURNATZI, *Arbitrato e conciliazioni nelle controversie marittime internazionali*, in *Codice degli arbitrati, delle conciliazioni e di altre ADR*, a cura di A. BUONFRATE, C. GIOVANNUCCI ORLANDI, Utet, Torino, 2006, p. 428.

¹⁶⁹ M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, cit., p. 337.

¹⁷⁰ L. FADDA, R. GARELLI, *Il controllo di gestione nelle imprese dello shipping*, Giappichelli, Torino, 2010, pp. 9-10.

¹⁷¹ F. MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Cedam, Padova, 1993, p. 128.

Diverso è il caso dei c.d. *liner shipping*, ovvero i trasporti marittimi di linea, in cui le navi operano lungo rotte regolari e prestabilite. Questo tipo di trasporto, generalmente effettuato da navi portacontainer, è destinato al trasferimento di merci specifiche nell'interesse di una pluralità di destinatari e caricatori¹⁷².

Nei *liner shipping*, il rapporto negoziale avviene per adesione ed è generalmente documentato dall'emissione di *bills of lading*, titoli negoziali rappresentativi delle merci, che contengono i dettagli del trasporto e attribuiscono il titolo di spedizione a una determinata parte¹⁷³. Tuttavia, il trasporto marittimo di linea presenta un minor grado di concorrenza rispetto ai *tramp*, a causa dell'esistenza di accordi limitativi della concorrenza tra vettori e tra essi e i caricatori¹⁷⁴.

L'inserimento di clausole arbitrali è piuttosto raro nel *liner shipping*, mentre è più comune il ricorso a clausole di deroga alla giurisdizione. Ciò è dovuto principalmente al numero elevato di controversie derivanti dal trasporto di linea, associate spesso a un modesto valore economico delle singole dispute, le quali vengono di norma risolte dinanzi a tribunali ordinari¹⁷⁵.

Infine, nel trasporto marittimo di linea, la presenza di una parte debole contraente, ossia il caricatore e gli eventuali aventi causa, giustifica l'adozione di strumenti normativi

¹⁷² F. MUNARI, *Competition in liner shipping*, in *The Hamburg lectures on maritime affairs 2009&2010*, a cura di J. BASEDOW, U. MAGNUS, R. WOLFRUM, Springer, Heidelberg, 2012, p. 3 ss.

¹⁷³ La *bill of lading* trova applicazione sia nei contratti di trasporto di cose determinate, in cui rappresenta l'unico documento emesso, sia nei trasporti marittimi non di linea, dove viene rilasciata sulla base di un contratto rappresentato da *charter-party* (*charter-party bill*). A differenza del *charter-party*, che ha ad oggetto l'uso di una nave ed è stipulato tra armatore e noleggiatore senza assumere la natura di titolo di credito negoziabile, la *bill of lading*, emessa dal vettore, ha una funzione probatoria in merito al contratto di trasporto di determinati beni tra il caricatore e il vettore.

¹⁷⁴ F. MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, cit. pp. 130-131.

¹⁷⁵ E. RIGHETTI, *La validità della clausola arbitrale nelle polizze di carico*, cit., p. 506.

uniformi a livello internazionale. Tali strumenti mirano a tutelare il caricatore attraverso la fissazione di *standard* minimi di responsabilità del vettore¹⁷⁶.

3.7. L'arbitrato nei formulari contrattuali marittimi più diffusi

Nel settore marittimo la regolazione contrattuale si fonda prevalentemente su modelli e formulari contrattuali redatti e periodicamente aggiornati in lingua inglese da associazioni e organizzazione del settore, come la *Baltic and International Council (BIMCO)*¹⁷⁷. Questi formulari, destinati a rispondere alle specifiche esigenze degli operatori marittimi, consentono di disciplinare i rapporti giuridici in maniera dettagliata, assicurando al contempo un elevato livello di certezza giudica¹⁷⁸.

L'affermazione dei formulari contrattuali marittimi è dovuta alla loro capacità di realizzare un equilibrio tra gli interessi delle parti e alla loro conformità ai principi di ordine pubblico economico comuni a tutti gli ordinamenti statali in cui il rapporto contrattuale avrà esecuzione¹⁷⁹.

Le parti hanno la possibilità di apportare modifiche ai formulari contrattuali attraverso le c.d. *rider clauses*, ossia clausole aggiuntive inserite per sostituire o integrare le previsioni originarie del contratto. La contrattazione avviene principalmente tramite *brokers* e le parti scelgono come base di discussione uno specifico formulario, identificato dal relativo nome in codice.

¹⁷⁶ M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, cit., p. 338.

¹⁷⁷ G. M. BOI, *I contratti marittimi: la disciplina dei formulari*, Giuffrè, Milano, 2008, p. 1 ss.

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ S. M. CARBONE, *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel Terzo Millennio*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2005, p. 902.

Gli attuali formulari marittimi sono generalmente formulati nel formato A4. Le clausole che richiedono un accordo specifico tra le parti sono inserite nella prima pagina, mediante un sistema di caselle da riempire, mentre le condizioni contrattuali standardizzate sono riportate nelle pagine successive¹⁸⁰.

La maggior parte di questi formulari, inoltre, indica espressamente la legge applicabile sia al contratto sia al procedimento arbitrale, che di norma coincide con la legge del luogo in cui ha sede l'arbitrato. Essi fanno riferimento anche a specifiche istituzioni arbitrali marittime, stabilendo che il procedimento arbitrale debba essere condotto conformemente al regolamento adottato da tali istituzioni.

3.7.1. *Time charter-parties*

I *charter-parties*, a seconda delle modalità di determinazione del nolo, si distinguono generalmente in *voyage charter-parties* e *time charter-parties*. Nei primi, il *charter* ha la disponibilità della nave per un determinato viaggio; nei *time charter-parties*, invece, il *charter* dispone della nave per un periodo specifico.

Nell'ambito dei *time charter-parties*, il formulario maggiormente utilizzato è il NYPE 1993 (*New York Produce Exchange Form*), elaborato dalla *Association of Ship Brokers and Agents (USA) Inc.* Questo formulario consente alle parti di scegliere alternativamente tra due clausole compromissorie: una che prevede lo svolgimento dell'arbitrato a New York e l'altra a Londra¹⁸¹. Entrambe le clausole includono la possibilità di ricorrere a

¹⁸⁰ L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Giuffrè, Milano, 2006, p. 15 ss.

¹⁸¹ Nel caso in cui l'arbitrato si svolga a Londra il procedimento deve essere condotto da un unico arbitro o, in mancanza di accordo tra le parti in merito alla designazione, da due arbitri appartenenti alla *Baltic Mercantile & Shipping Exchange*, con facoltà per quest'ultimi di nominare a loro volta un *umpire*. Qualora l'arbitrato abbia luogo a New York, il collegio arbitrale deve essere composto da tre *commercial man* che

procedure arbitrali semplificate nel caso in cui le controversie abbiano un valore inferiore all'ammontare indicato specificatamente dalle parti nel formulario.

Tra i formulari generici rientra anche il BALTIME (*Uniform time charter*), predisposto dalla BIMCO, che, nella sua edizione più recente, include una clausola arbitrale che consente di designare come sede dell'arbitrato Londra, New York o un diverso luogo concordato dalle parti, ferma restando la possibilità per le parti stesse di ricorrere a una procedura di *mediation* per la risoluzione delle controversie¹⁸².

Per il trasporto a lungo raggio si utilizza il GENTIME, anch'esso predisposto dalla BIMCO, il quale contiene una clausola compromissoria conforme alla *BIMCO Standard Dispute Resolution Clause*, escludendo tuttavia la possibilità di ricorrere a una procedura di mediazione.

Formulari specifici di *time charter-party* sono poi previsti per particolari tipi di navi o specifiche categorie merceologiche.

Per i c.d. *supply-vessels* è in uso il formulario SUPPLYTIME 2005 (*Time Charter Party for Offshore Service Vessels*), predisposto dalla BIMCO, che include una clausola compromissoria modellata sulla *BIMCO Standard Dispute Resolution Clause*¹⁸³.

Per le navi da cisterna si utilizza frequentemente lo STBTIME (*Tanker Time Charter Party*), il quale stabilisce che eventuali controversie siano risolte tramite arbitrato *ad hoc* da tenersi a New York.

svolgono la funzione di arbitri e il procedimento deve svolgersi in conformità alle *Rules of the Society Maritime Arbitrators*.

¹⁸² Qualora la sede designata sia Londra la procedura arbitrale deve svolgersi secondo gli *LMAA Terms* e il collegio arbitrale deve essere composto da due arbitri, i quali hanno la facoltà di nominare un *umpire* solo nel caso in cui non riescano a raggiungere un accordo sulla decisione. Se la sede dell'arbitrato è New York invece la procedura deve essere condotta in conformità alle *Rules of the Society Maritime Arbitrators*. Infine, qualora venga designato un luogo diverso, si applicheranno le regole procedurali vigenti nel luogo in cui si svolge l'arbitrato.

¹⁸³ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 22-23.

Nel settore del trasporto di idrocarburi assumono particolare rilievo i formulari predisposti dalle due principali industrie petrolifere mondiali. Tra questi, il BPTIME3 prevede in linea generale una clausola di foro esclusivo che rimette le controversie alla cognizione della *High Court* di Londra, salva la possibilità per le parti di nominare un collegio di tre arbitri con sede sempre a Londra, i quali dovranno giudicare sulla base degli *LMAA Terms*¹⁸⁴. Di pari rilevanza è il formulario SHELLTIME4, che prevede la devoluzione delle controversie a Londra mediante arbitrato *ad hoc*.

3.7.2. *Voyage charter-parties*

Con riferimento ai *voyage charter-parties*, il formulario generico più diffuso è il GENCON. Le sue prime edizioni erano prive sia di una clausola di deroga alla giurisdizione sia di una clausola compromissoria; tuttavia, le controversie erano comunemente deferite ad arbitrato mediante l'inserimento di *rider clauses*. A partire dal 1994, nel GENCON è stata inserita una clausola arbitrale basata sulla *BIMCO Standard Dispute Resolution Clause*, che consente di deferire le dispute ad arbitrato a Londra, New York o in un altro luogo designato dalle parti, ma non prevede alcuna indicazione in merito alla *mediation*.

Assai diffusa è poi la clausola compromissoria inserita nel formulario CENTROCON, che ha la peculiarità di fissare un termine di decadenza di tre mesi dall'evento relativo alla scaricazione della merce per la nomina degli arbitri¹⁸⁵.

Anche per i *voyage charter-parties* esistono formulari distinti in relazione alla tipologia di navi o alla categoria merceologica.

¹⁸⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 24.

¹⁸⁵ *Ivi*, p. 26.

Nell'ambito del trasporto di carichi liquidi e delle navi cisterna, trova ampia diffusione il formulario ASBATANKVOY, il quale prevede, a seconda delle indicazioni delle parti, il deferimento della controversia ad arbitrato da svolgersi a New York o a Londra.

Per le navi gasiere deve essere segnalato il formulario GASVOY 2005 (*BIMCO Standard Voyage Charter Party*), la cui clausola compromissoria si conforma alla *BIMCO Standard Dispute Resolution Clause*.

Ai fini del trasporto di grano dal Nord America all'Europa, il formulario più utilizzato è il NORGRAIN 89 (*North American Grain Charterparty*), la cui clausola compromissoria dispone che l'arbitrato debba avere luogo a New York sulla base del regolamento della SMA, o a Londra in conformità alla legge inglese¹⁸⁶. Invece, per il trasporto di cereali dall'Argentina all'Europa, è comune il formulario CENTROCON (*Chamber of Shipping River Plate Charter Party*), ispirato al NORGRAIN 89 in relazione alla previsione di Londra come luogo di svolgimento del procedimento arbitrale. Mentre, nella rotta Paesi europei e Africa del Nord, rileva il formulario SYNACOMEX 2000 (*Continent Grain Charterparty*), che prevede l'arbitrato presso la CAMP in conformità al suo regolamento, stabilendo altresì un termine di decadenza per l'instaurazione del procedimento arbitrale, ossia dodici mesi dal completamento della scaricazione o, in caso di recesso dal contratto, dalla *cancelling date*¹⁸⁷.

Invece, nell'ambito del trasporto di carbone dagli Stati Uniti, uno dei formulari più diffusi è l'AMWELSH 93 (*Americanized Welsh Coal Charter*), che adotta un *wording* sostanzialmente analogo a quello utilizzato dal formulario NYPE 1993¹⁸⁸. Al contrario,

¹⁸⁶ Qualora l'arbitrato abbia luogo a Londra le parti possono concordare che il procedimento sia amministrato da un singolo arbitro. Tuttavia, di norma, il collegio è costituito da due arbitri appartenenti alla *Baltic Mercantile & Shipping Exchange*, i quali hanno la possibilità di nominare un *umpire*. Al contrario, nel caso di arbitrato a New York il collegio è composto da tre arbitri.

¹⁸⁷ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 28.

¹⁸⁸ *Ivi*, p. 27.

per il trasporto di carbone proveniente dalla Polonia, il formulario comune è il POLCOALVOY (*BIMCO Coal Voyage Charter 1971*), la cui clausola arbitrale prevede la possibilità di derimere la controversia a Londra prevedendo regole specifiche, ad esempio in materia di numero di arbitri, oppure qualsiasi altro luogo concordemente scelto dalle parti secondo la *lex fori*.

Sempre per il trasporto di carbone, deve essere menzionato il formulario NIPPONCOAL (*Coal Charter Party*), elaborato dalla *The Japan Shipping Exchange, Inc.*, che indica Tokyo come sede per lo svolgimento dell'arbitrato marittimo.

3.7.3. Bareboat charter

Nell'ambito dei contratti di locazione dello scafo nudo della nave, i c.d. *bareboat charter*, è comunemente utilizzato il formulario BARECON 2001 (*BIMCO Standard Bareboat Charter*), elaborato dalla BIMCO, che incorpora la *BIMCO Standard Dispute Resolution Clause*.

3.7.4. Bill of lading

Le polizze di carico, in genere, non contengono clausole compromissorie, ma prevedono clausole di foro esclusivo¹⁸⁹. Tuttavia, fanno eccezione le polizze emesse in forza di un *charter-party*, le c.d. *charter-party bills*, che comunemente rinviano alla clausola di risoluzione delle controversie prevista nel *charter-party*.

¹⁸⁹ In ferimento alle polizze di carico che includono una clausola arbitrale, si possono menzionare, a titolo esemplificativo, la *BBC Chartering*, che indica Londra come sede del procedimento arbitrale, e la *JSE-CT*, che prevede Tokyo.

3.7.5. Contratti di *affreightment*

Nei contratti di *affreightment* (COA) il vettore si obbliga a trasportare un determinato quantitativo di merci attraverso l'esecuzione di un numero indeterminato di viaggi, seguendo un programma prestabilito¹⁹⁰.

Tra i formulari più utilizzati si annoverano il VOLCOA (*Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes*), la cui clausola compromissoria prevede la risoluzione delle controversie mediante arbitrato a Londra, New York o in altra sede concordata al momento della stipulazione del contratto, e il GENCOA (*Standard Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes*). Quest'ultimo, elaborato dalla BIMCO in sostituzione del VOLCOA, include una clausola arbitrale basata sulla *BIMCO Standard Dispute Resolution Clause*¹⁹¹.

Tuttavia, in alcuni contesti, si continua a ricorrere al VOLCOA. Ciò avviene soprattutto nel mercato giapponese, dove i *Japanese Terms* recano una clausola compromissoria che attribuisce la risoluzione delle dispute a un collegio arbitrale con sede a Tokyo.

3.7.6. *Compravendita e costruzione*

In materia di compravendita di navi, il formulario più diffuso è il SALEFORM 1993 (*Novergian Shipbroker's Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships*), la cui clausola arbitrale prevede il deferimento delle controversie ad arbitrato. La sede può essere Londra, secondo un procedimento *ad hoc*, o New York, in

¹⁹⁰ A. LEFEBREVE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XII ed., Giuffrè, Milano, 2011, p. 466.

¹⁹¹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 26.

base al regolamento della SMA, oppure in un altro luogo concordato dalle parti. L'ultima versione del SALEFORM si conforma invece alla *BIMCO Standard Dispute Resolution Clause*, escludendo tuttavia la previsione relativa alla mediazione.

Seppur con una diffusione più contenuta, deve essere menzionato il formulario giapponese NIPPONSALE 1993 che include una clausola compromissoria per arbitrato da svolgersi a Tokyo, secondo il regolamento della TOMAC.

Nell'ambito della vendita di navi esclusivamente domestica, è comune l'utilizzo del formulario conosciuto come compromesso di compravendita di navi italiana, il quale prevede il deferimento delle dispute ad arbitrato da svolgersi secondo un procedimento *ad hoc* in un luogo concordato dalle parti¹⁹².

Quanto alla costruzione di navi, le controversie si concentrano principalmente su questioni tecniche legate ai lavori di fabbricazione. In particolare, nei casi in cui il completamento dell'opera debba essere sospeso è fondamentale ottenere una decisione rapida. Di conseguenza, il contratto di costruzione di navi prevede che, con il consenso delle parti, tali dispute possano essere risolte da un perito o da una società di classificazione navale.

I formulari contrattuali riflettono queste esigenze. Infatti, il *SAJ Form* prevede che, qualora le parti concordino, le controversie di natura tecnica possano essere deferite a una società di classificazione. In caso di rifiuto da parte di quest'ultima o di mancato accordo tra le parti, la disputa viene risolta secondo la clausola arbitrale che prevede che il procedimento abbia sede a Tokyo, nel rispetto delle *Rules of Maritime Arbitration* del *Japan Shipping Exchange*. Tuttavia, il ricorso a questa clausola compromissoria è poco frequente nei contratti internazionali, dove generalmente si preferisce ricorrere a una clausola per arbitrato a Londra sulla base della legge britannica.

¹⁹² A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 31.

In risposta all'eventuale squilibrio negoziale a favore del costruttore previsto dalla SAJ Form, la BIMCO ha elaborato un nuovo formulario, il NEWBUILDCON (*Standard Newbuilding Contract*). Esso prevede la possibilità di ricorrere ad arbitrato e, in aggiunta, una procedura arbitrale tecnica affidata ad un esperto. La medesima previsione è contenuta anche nel formulario AWES Form (*Standard Shipbuilding contract*), diffuso principalmente in ambito europeo.

3.7.7. Ship management

Attraverso i contratti di *ship management* l'armatore può delegare attività di gestione della nave. In questo ambito, il formulario più diffuso è lo SHIPMAN 2009 (*Standard Ship Management Agreement*) della BIMCO, il quale reca la *BIMCO Standard Dispute Resolution Clause*.

3.7.8. Soccorso

In riferimento alle operazioni di soccorso, il formulario più diffuso è il LOF 2011 (*Lloyd's standard for of salvage agreement*), la cui clausola compromissoria prevede la risoluzione delle controversie mediante arbitrato con sede a Londra, conformemente alla *Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses* e alle *Lloyd's Procedure Rules*.

In aggiunta, la SMA di New York ha adottato il formulario MARSALV (*U.S. Open Form Salvage Agreement*), che dispone la devoluzione delle dispute ad arbitrato da svolgersi sul territorio statunitense, secondo le regole procedurali stabilite dalla SMA stessa.

3.7.9. P&I Rules dello Standard Club

Generalmente le polizze di assicurazioni corpo e macchine, così come quelle relative alle merci, non contengono clausole compromissorie¹⁹³.

Al contrario, le *P&I Rules*, elaborate dallo *Standard Club*¹⁹⁴ con sede a Londra, prevedono il ricorso all'arbitrato come strumento di risoluzione delle controversie tra armatori e iscritti e *Club*, da attivare solo dopo i tentativi di conciliazione e di mediazione. Le *P&I Rules* stabiliscono che l'arbitrato sia sempre applicabile, con la sola eccezione delle azioni di regresso, la cui competenza è riservata alle corti britanniche. Rimane tuttavia salva la facoltà del *P&I* di adire l'assicurato in qualsiasi altra giurisdizione.

3.8. La determinazione della legge applicabile

L'arbitrato marittimo è connotato da una spiccata vocazione internazionale, nell'ambito della quale difficilmente i rapporti giuridici ad esso sottesi si esauriscono all'interno di un unico ordinamento statale¹⁹⁵.

Rispetto ad altri settori del diritto commerciale internazionale, la materia marittima si caratterizza per un elevato grado di specialità, che si riflette in particolare nell'ambito dei conflitti di leggi. Pertanto nell'arbitrato marittimo, al fine di determinare la disciplina applicabile alla fattispecie concreta, l'arbitro deve tenere conto di due aspetti essenziali: da un lato, la prassi consolidata degli operatori marittimi internazionali in quanto il diritto marittimo ha origini consuetudinarie; dall'altro, la volontà delle parti, la quale riveste un

¹⁹³ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 35.

¹⁹⁴ Lo *Standard Club* è un'associazione di mutua assicurazione istituita da un gruppo di armatori, con l'obiettivo di garantire una ripartizione equa dei rischi connessi alle rispettive attività commerciali.

¹⁹⁵ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 177.

ruolo determinante in qualità di criterio di giustizia materiale volto a delineare in modo concreto il *background* normativo del singolo rapporto giuridico¹⁹⁶.

3.8.1. La legge applicabile alla disciplina sostanziale della clausola arbitrale

Ai fini della determinazione della legge applicabile alla disciplina sostanziale della clausola compromissoria, è opportuno precisare che tale questione non si estende a profili quali, ad esempio, la forma della clausola stessa o la capacità delle parti.

Parte della giurisprudenza e della dottrina ritiene che per l'individuazione della legge applicabile sia necessario avvalersi di strumenti tradizionali concernenti il conflitto di leggi. Diversamente, un orientamento opposto ispirato al principio del *favor arbitratis*, si discosta dall'assoggettare la clausola arbitrale alle leggi nazionali.

Il primo orientamento è caratterizzato da una notevole eterogeneità interna in quanto è a sua volta articolato in posizioni distinte.

Una parte della dottrina sostiene che la legge applicabile alla validità della clausola arbitrale debba essere individuata attraverso il combinato disposto degli articoli II e V della Convenzione di New York del 1958¹⁹⁷. Questo approccio implica una valutazione prognostica finalizzata a stabilire la possibilità che la relativa decisione arbitrale venga riconosciuta, poiché la validità della clausola compromissoria discende dal potenziale riconoscimento del lodo stesso. In base a questo meccanismo, la legge applicabile alla convenzione arbitrale generalmente corrisponde alla *lex arbitri*.

¹⁹⁶ A. LA MATTINA, *Conflitti di leggi e arbitrato marittimo*, in *Rivista dell'arbitrato*, 2014, p. 579.

¹⁹⁷ M. GIULIANO, *La giurisdizione civile italiana e lo straniero*, II ed., in collaborazione con F. POCAR, Giuffrè, Milano, 1970, p. 228.

Un'altra parte della dottrina, invece, ha criticato questa ricostruzione, proponendo una lettura sistematica degli articoli II e V della Convenzione di New York finalizzata esclusivamente alla determinazione della legge applicabile alla convenzione arbitrale nel momento genetico dell'arbitrato, senza ricorrere a una valutazione di tipo prognostico. Ne consegue che la clausola compromissoria è assoggettata in via di principio alla *lex voluntatis* e, in difetto, alla *lex sententiae*¹⁹⁸.

Con riferimento al primo criterio, in un'ottica di valorizzazione dell'autonomia privata e considerando che le parti raramente individuano in modo esplicito la legge applicabile alla clausola arbitrale, si attribuisce rilevanza anche a scelte implicite. Tra gli elementi privilegiati al fine di individuare la legge applicabile a tale clausola figura la legge del luogo in cui si svolge l'arbitrato.

Nell'ambito dell'arbitrato marittimo, la *lex voluntatis* può essere ricercata utilizzando diversi *connecting factors*. Ad esempio, il fatto che le parti disciplinino i loro rapporti sulla base di un formulario contrattuale di origine inglese consente di presumere l'intenzione delle parti di disciplinare l'accordo compromissorio secondo quella legge. Ancora, la lingua usata per redigere l'accordo arbitrale e la bandiera della nave sono stati considerati indici rilevanti della legge applicabile alla convenzione arbitrale¹⁹⁹.

Qualora gli elementi utili a individuare la legge applicabile alla clausola arbitrale risultino assenti, contraddittori o insufficienti, si applica il criterio della *lex sententiae*, ossia la legge del luogo in cui il lodo è stato reso. Tale legge coincide con la *lex arbitri* e, in ambito marittimo, è tendenzialmente conosciuta già al momento della redazione della clausola arbitrale.

¹⁹⁸ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 190-191.

¹⁹⁹ *Ivi*, p. 194.

Nel contesto europeo, l'art. VI (2) (c) della Convenzione di Ginevra del 1961 riveste un ruolo fondamentale quale norma di chiusura. Tale disposizione stabilisce che, in assenza di una legge espressamente indicata dalle parti al fine di disciplinare la clausola arbitrale e ove non sia possibile determinare la *lex sententiae*, la validità sostanziale della clausola stessa debba essere valutata in base alla legge individuata mediante le norme di diritto internazionale privato della *lex fori* del giudice chiamato a declinare la propria competenza in favore degli arbitri²⁰⁰.

L'orientamento giuridico francese, invece, ritiene che la convenzione arbitrale debba essere regolata da norme materiali di matrice internazionale, ispirate al principio del *favor arbitratis*²⁰¹. Valorizzando il principio dell'autonomia della clausola compromissoria, si predilige un'indipendenza della valutazione circa la validità di tale clausola rispetto alla legislazione nazionale applicabile²⁰². Queste considerazioni riflettono una tendenza comune verso la progressiva delocalizzazione del contratto rispetto agli ordinamenti giuridici statali²⁰³.

Tuttavia, considerando che non è possibile concepire un contratto o una clausola compromissoria in assenza di una legge, l'orientamento sviluppatosi in Francia non può essere interpretato in senso assoluto. Ne consegue che la clausola compromissoria è ritenuta valida di *default* in virtù di una presunzione di validità, salvo che essa risulti in contrasto con norme di ordine pubblico o di applicazione necessaria, oppure violi le

²⁰⁰ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 195-196

²⁰¹ Si tratta del c.d. metodo delle *règles matérielles* sviluppatosi in Francia a partire dagli anni '70 del secolo scorso.

²⁰² Questo principio è stato formalmente riconosciuto dalla *Court de Cassation* nel 1993 nel celebre caso *Dalico*.

²⁰³ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 198.

norme applicabili della legge scelta dalle parti o, in mancanza, della legge del luogo in cui ha sede la procedura arbitrale²⁰⁴.

Tra le diverse tesi, quella francese appare maggiormente in linea con il contesto dell'arbitrato marittimo, caratterizzato dalla libera scelta delle parti di deferire la controversia agli arbitri. Infatti, in tale settore, eventuali ripercussioni negative sulla validità della clausola compromissoria, scaturenti da una rigidità delle norme statali, potrebbero porsi in contrasto con l'equilibrio contrattuale perseguito dai contraenti.

3.8.2. La legge applicabile alla capacità e al potere di compromettere delle parti

È necessario porre una distinzione tra capacità e potere di compromettere. La prima riguarda la situazione giuridica della parte che assume il vincolo compromissorio, e implica la valutazione dell'esistenza, in capo a tale parte, delle condizioni giuridiche necessarie per la valida assunzione di tale vincolo. Il potere di compromettere, invece, attiene all'esercizio della facoltà di assumere il vincolo compromissorio e rileva in relazione al problema della rappresentanza, sia delle persone fisiche sia di quelle giuridiche²⁰⁵.

In merito alla legge applicabile, l'art. V (1) (a) della Convenzione di New York non offre una soluzione trasparente poiché il suo contenuto risulta vago. Pertanto, sebbene non manchino opinioni contrastanti, prevale l'orientamento secondo cui tale norma faccia riferimento alla legge del luogo di residenza per le persone fisiche e a quella della sede per le persone giuridiche²⁰⁶.

²⁰⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 200.

²⁰⁵ P. BERNARDINI, *L'arbitrato nel commercio e negli investimenti internazionali*, cit., p. 94.

²⁰⁶ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 93.

Alla luce di quanto esposto, deve essere precisato che per le persone fisiche rilevano anche la legge dello Stato di domicilio o di nazionalità, mentre per quelle giuridiche la legge dello Stato della sede legale, amministrativa o effettiva²⁰⁷. Inoltre, deve essere considerato capace di compromettere chi è ritenuto tale in base la legge regolatrice della clausola compromissoria, alla *lex fori* o alla *lex loci actus*²⁰⁸.

Le medesime conclusioni si applicano al potere di compromettere, per il quale la giurisprudenza ha evidenziato l'importanza del principio di *bona fides*, secondo cui deve essere tutelata la validità del patto compromissorio rispetto alla parte che ha fatto ragionevolmente affidamento sul potere del rappresentante della controparte di assumere un valido impegno arbitrale²⁰⁹.

3.8.3. La determinazione della legge applicabile all'arbitralità e della lex arbitri

L'arbitralità concerne la possibilità che una specifica controversia possa essere oggetto di arbitrato, ossia definisce il limite massimo entro il quale può considerarsi estesa la competenza degli arbitri.

In linea di principio, la questione deve essere risolta in base alla *lex fori*, tanto nella fase della declaratoria di competenza, in conformità con quanto previsto dall'art. VI (2) della Convenzione di Ginevra del 1961, quanto nella fase di *exequatur*, ai sensi dell'art V (2) (a) della Convenzione di New York del 1958²¹⁰.

²⁰⁷ A. ATTERITANO, *L'enforcement delle sentenze arbitrali del commercio internazionale – Il principio del rispetto della volontà delle parti*, Giuffrè, Milano, 2009, p. 143.

²⁰⁸ *Ibid.*

²⁰⁹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 203.

²¹⁰ *Ivi*, p. 204.

L'espressione *lex arbitri* si riferisce generalmente alla legge applicabile al procedimento arbitrale, la quale corrisponde alla legge del luogo in cui l'arbitrato ha la propria sede. Tale luogo è tradizionalmente identificato con quello in cui vengono svolte le udienze arbitrali. Tuttavia, è possibile che le parti concordino affinché l'attività degli arbitri si svolga in un luogo diverso rispetto a quello in cui ha sede l'arbitrato.

Dalla scelta della sede dell'arbitrato scaturiscono importanti conseguenze sia in termini di determinazione della legge applicabile alla procedura arbitrale, sia in relazione all'individuazione dell'autorità competente a vigilare sul corretto svolgimento dello stesso.

Considerato che, in materia di sede arbitrale, le parti godono di ampia libertà e che circa il 90% degli arbitrati marittimi si svolge a Londra o a New York, non emergono particolari criticità su questo tema.

Tuttavia, nell'ambito del trasporto marittimo di linea, sia le Regole di Amburgo del 1978 sia le Regole di Rotterdam del 2009 introducono limiti stringenti alla libera determinazione della sede dell'arbitrato ad opera delle parti. Ne consegue che, qualora tali strumenti venissero ratificati dai principali Stati marittimi, sarebbe necessario verificare la loro incidenza sugli sviluppi futuri dell'arbitrato marittimo²¹¹.

3.8.4. La legge applicabile al merito della controversia

La questione della determinazione della legge applicabile al merito della controversia è tipica dell'arbitrato commerciale internazionale, ma è stata trattata soltanto parzialmente in relazione all'arbitrato marittimo. Mentre i regolamenti delle camere arbitrali che operano nel settore dell'arbitrato commerciale internazionale non marittimo contengono

²¹¹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 207.

disposizioni riguardanti la legge applicabile; al contrario, quelli relativi alla SMA di New York e alla LMAA di Londra, invece, non includono norme relative al tale materia.

Le ragioni alla base di questa scelta sono di natura storica e risalgono a una caratteristica che ha a lungo connotato l'arbitrato marittimo, ossia la sua originaria natura atipica rispetto agli schemi giuridici tradizionali. Con l'evoluzione dell'arbitrato marittimo verso un modello più tecnico, è emersa la necessità di affrontare la questione della legge applicabile al merito della controversia.

Le soluzioni elaborate dalla giurisprudenza e dalla dottrina nell'ambito all'arbitrato commerciale internazionale non marittimo possono essere applicate anche in ambito marittimo, seppur con alcune necessarie precisazioni.

Sebbene si applichi la *lex voluntatis*, nel settore dei traffici marittimi la volontà delle parti svolge una funzione di giustizia materiale. In tale contesto, è opportuno distinguere tra i contratti di trasporto di carico, solitamente documentati da *charter-parties*, e i contratti di trasporto di linea.

Nei *charter-parties*, in cui il rapporto economico intercorre tra pari e coinvolge operatori professionali, la regolamentazione del fenomeno è affidata ai formulari contrattuali consolidati nella prassi del commercio internazionale e l'ambito di operatività dell'autonomia privata è pressoché illimitato²¹².

Nell'ambito del trasporto di linea, invece, l'autonomia delle parti è maggiormente limitata poiché non è finalizzata a regolare tutti gli aspetti dell'operazione economica, ma si qualifica quale strumento destinato a estendere l'applicazione della disciplina materiale uniforme.

²¹² A. LA MATTINA, *Controversie assicurative e arbitrato marittimo: prassi e problemi applicativi*, cit., p. 496.

Nel contesto arbitrale marittimo, la scelta della legge applicabile si sostanzia soprattutto nell'indicazione dell'ordinamento che impone agli arbitri l'applicazione sia delle norme inderogabili di diritto materiale uniforme, sia degli usi del commercio marittimo internazionale²¹³. In questo senso si coglie il significato dell'indicazione della legge inglese quale legge applicabile da parte degli arbitri nei formulari più utilizzati dagli operatori marittimi internazionali: con tale indicazione le parti dei negozi del commercio marittimo intendono “appoggiarsi” all'ordinamento che ha maggiormente favorito lo sviluppo e la corretta interpretazione dei principi della *lex maritima*, la quale rappresenta il *corpus* normativo su cui gli arbitri marittimi basano le proprie decisioni²¹⁴.

²¹³ A. LA MATTINA, *Conflitti di leggi e arbitrato marittimo*, cit., pp. 579-580.

²¹⁴ *Ivi*, p. 581.

CAPITOLO IV

L'ARBITRATO MARITTIMO AMMINISTRATO DA ISTITUZIONI PERMANENTI DI ARBITRATO

SOMMARIO: 4.1. Le principali istituzioni arbitrali. – 4.2. Le *ICC/CMI International Maritime Arbitration Organisation Rules*.

4.1. Le principali istituzioni arbitrali

Le istituzioni permanenti di arbitrato sono organismi privati incaricati della gestione amministrativa dei procedimenti arbitrali. Talvolta assumono una natura generica, offrendo servizi indipendentemente dalla tipologia di controversia, in altri casi invece hanno una natura settoriale, specializzandosi nella risoluzione di dispute relative a specifici ambiti economici.

Nel settore dello *shipping* prevalgono istituzioni arbitrali di carattere settoriale, specializzate nella risoluzione delle controversie marittime. Oltre a fornire regole procedurali di *default*, ossia regole applicabili salva diversa volontà delle parti o degli arbitri, queste istituzioni spesso indicano linee guida dettagliate sullo svolgimento del procedimento arbitrale. Tali indicazioni si concentrano principalmente sulla fase istruttoria, garantendo una maggiore uniformità e celerità nella risoluzione delle controversie^{215 216}.

²¹⁵ Con l'espressione fase istruttoria si intende la fase di procedimento volta all'acquisizione degli elementi necessari per fondare la decisione. Essa, pertanto, non si limita all'acquisizione delle prove, ma comprende ogni attività funzionale alla formazione del giudizio. In questo senso si rimanda a C. MANDRIOLI, *Diritto processuale civile*, XXI ed., Giappichelli, Torino, 2011, p. 160.

²¹⁶ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 275.

Nell'ambito degli arbitrati marittimi, le parti conservano un forte controllo sul procedimento, che consente loro di adattarlo a specifiche esigenze. Di conseguenza, la maggior parte degli arbitrati, ancorché svolti secondo le regole di istituzioni arbitrali, sono arbitrati *ad hoc*, con la conseguenza che i procedimenti arbitrali aventi ad oggetto controversie marittime vengono tendenzialmente condotti con una notevole flessibilità procedurale e sotto il costante controllo delle parti²¹⁷.

Questa peculiare flessibilità ha radici storiche. Per lungo tempo infatti l'arbitrato è stato considerato uno strumento privo di connotati processuali formali, essendo prevalentemente gestito da *brokers* inglesi afferenti alla *Baltic Exchange* di Londra. Gli arbitri esercitavano la loro professione in un contesto privo di formalismi, prendendo decisioni in ragione della propria esperienza e sensibilità.

A partire dalla metà del XX secolo, l'arbitrato marittimo ha subito una progressiva trasformazione, divenendo più complesso e coinvolgendo in misura maggiore soggetti con esperienza nel settore legale. Tuttavia, nonostante l'acquisizione di una fisionomia più formale, l'arbitrato marittimo conserva una propria specialità rispetto ad altre forme di arbitrato commerciale internazionale. Il 90% degli arbitrati marittimi continua a svolgersi secondo procedimenti *ad hoc*, confermando il ruolo preminente della flessibilità e dell'autonomia delle parti nel settore.

4.1.1. La London Maritime Arbitration Association (LMAA)

Fondata a Londra su iniziativa di alcuni *brokers*, la *London Maritime Arbitration Association* (LMAA) rappresenta la principale istituzione arbitrale marittima

²¹⁷ A. LA MATTINA, *L'arbitrato marittimo internazionale*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 2014, p. 25.

permanente²¹⁸. Pur non amministrando direttamente gli arbitrati, la LMAA assiste le parti durante il procedimento e, attraverso raccomandazioni e consigli, promuove la celerità nella risoluzione delle controversie.

L'istituzione è composta da due categorie di soci: i *full members* e i *supporting members*. I primi includono arbitri marittimi con una vasta e consolidata esperienza nel settore, che svolgono regolarmente funzioni arbitrali e soddisfano requisiti specifici²¹⁹. I *supporting members*, invece, comprendono professionisti del settore marittimo, come assicuratori e armatori, i quali, pur non esercitando obbligatoriamente funzioni di arbitri, contribuiscono al perseguimento degli obiettivi della LMAA.

Nel 1984, la LMAA ha adottato il proprio regolamento interno, noto come *LMAA Terms*, che è soggetto a periodici aggiornamenti²²⁰. Redatto in conformità all'*Arbitration Act* del 1996, si applica previo consenso delle parti o qualora la clausola compromissoria lo richiami espressamente. Inoltre, gli *LMAA Terms* trovano applicazione quando gli arbitri nominati appartengono alla categoria dei *full members* dell'associazione e quando subordinano l'incarico all'adozione delle disposizioni regolamentari. In tali circostanze, il regolamento disciplina sia la nomina e il rapporto tra arbitro e parti, sia l'intero procedimento arbitrale.

Le disposizioni degli *LMAA Terms* possono essere derogate dalle parti, che hanno la facoltà di modificarle o non applicarle, salvo che si tratti di norme inderogabili relative ai

²¹⁸ La *London Maritime Arbitration Association* è stata fondata il 12 febbraio del 1960 in occasione di un *meeting* di *brokers* iscritti nella *Baltic Exchange Approved List*, ma le sue radici risalgono a molto tempo prima, quando la risoluzione delle controversie avveniva in modo informale.

²¹⁹ I requisiti sono indicati nelle *Guidelines for Full Membership* redatte dalla LMAA e pubblicati sul sito internet dell'associazione stessa. Si rimanda al sito internet <https://lmaa.london> (ultima visita 28/11/2024).

²²⁰ Considerata la natura poco processuale tipica dell'arbitrato marittimo, la LMAA per molto tempo non disponeva di regole procedurali. L'adozione degli *LMAA Terms*, infatti, è avvenuta solo nel 1984; la loro versione attuale risale al 2021. Si rimanda al sito internet <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2022/11/LMAA-Terms-2021.pdf> (ultima visita 28/11/2024).

poteri degli arbitri. Tuttavia, in assenza di previsioni concordate, le regole di *default* si applicano automaticamente. A partire dall'edizione 2006 dei *Terms*, il potere di decidere sulla procedura è stato attribuito esclusivamente al collegio arbitrale. Quest'ultimo però è tenuto a considerare eventuali accordi delle parti, con la conseguenza che, in un'ottica di economia processuale, l'autorità finale in materia spetta al collegio stesso²²¹.

Per garantire un'ampia scelta nella risoluzione delle controversie arbitrali, la LMAA ha istituito la *Small Claims Procedure* (SCP), un procedimento dedicato alle controversie di valore non superiore a \$50.000, e la *Intermediate Claims Procedure*, concepita per le controversie intermedie il cui ammontare non ecceda i \$400.000²²².

La SCP, spesso richiamata nei più recenti formulari marittimi relativi ai *charter party*, è caratterizzata da un *iter* decisionale semplificato e rapido, che non prevede una fase istruttoria approfondita. Tra le peculiarità principali vi sono: il deferimento della controversia a un unico arbitro, la determinazione tendenzialmente fissa del compenso e l'inappellabilità della decisione, salvo questioni attinenti alla giurisdizione.

4.1.2. Society of Maritime Arbitrators (SMA)

L'arbitrato marittimo a New York è comunemente praticato presso la *Society of Maritime Arbitrators, Inc.* (SMA), un'istituzione costituita nel 1963 e composta prevalentemente da *commercial man* con esperienza e formazione nel settore marittimo^{223 224}. La SMA,

²²¹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 230.

²²² È altresì previsto il *Fast and Low Cost Arbitration*, destinato a controversie il cui valore è compreso tra \$50.000 e \$250.000, sebbene nella pratica non sia mai stato sostanzialmente impiegato.

²²³ La *Society of Maritime Arbitrators, Inc.* è stata istituita da un gruppo di arbitri con l'intento di promuovere procedimenti arbitrali ispirati a rigorosi *standard* etici, garantendo elevati gradi di professionalità.

²²⁴ M. RICCOMAGNO, *L'arbitrato marittimo*, cit., p. 143.

considerata la seconda istituzione arbitrale marittima per importanza a livello internazionale, ha come obiettivo la promozione dell'arbitrato e della mediazione, proponendosi di offrire procedure alternative efficaci e flessibili.

I membri della SMA sono esperti del settore marittimo in possesso di specifiche credenziali tecniche o professionali e almeno dieci anni di esperienza²²⁵. Per garantire una scelta informata degli arbitri incaricati a decidere la controversia, le parti hanno la possibilità di consultare un elenco redatto dalla SMA, contenente i nominativi dei suoi membri e l'indicazione dei rispettivi ambiti di competenza.

Analogamente alla LMAA, la SMA adotta un modello di arbitrato *ad hoc*. Le *Maritime Arbitration Rules* non forniscono una procedura standardizzata, ma stabiliscono linee guida relative agli aspetti essenziali del procedimento arbitrale, che generalmente possono essere derogate dalle parti.

Nella maggior parte dei casi, l'arbitrato presso la SMA si caratterizza per uno svolgimento su base documentale, garantendo così tempi rapidi nella risoluzione delle controversie. Al fine di soddisfare le esigenze di contenimento dei tempi e dei costi, la SMA ha introdotto specifiche *Rules for Shortened Arbitration Procedure*, ispirate al modello adottato dalla LMAA, ma prive di raccomandazioni sulle soglie di valore della controversia.

Inoltre, un elemento tipico della SMA è riconducibile alla trasparenza nelle decisioni arbitrali in quanto si occupa di pubblicare i lodi integralmente tramite lo *SMA Award Service*, garantendo così un elevato livello di accessibilità alle decisioni arbitrali.

²²⁵ D. E. ZUBROD, *Maritime Arbitration in New York*, in *The Arbitration Journal*, 1984, p. 17.

4.1.3. Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) e German Maritime Arbitration Association (GMAA)

La *Chambre Arbitrale Maritime de Paris* (CAMP), istituita nel 1966, si distingue dalle LMAA e dalla SMA per il suo carattere di arbitrato amministrato²²⁶. A differenza di queste ultime, che si limitano a promuovere lo strumento arbitrale e a fornire assistenza mediante liste di professionisti qualificati, la CAMP gestisce direttamente l'intero procedimento arbitrale attraverso il suo organo amministrativo, il *Comité*, garantendo il pieno rispetto del proprio regolamento.

Qualora si intenda ricorrere all'arbitrato CAMP, è necessario accettare integralmente il *Règlement d'Arbitrage*, elaborato in conformità al Codice di procedura civile francese²²⁷. Questo regolamento disciplina in maniera esaustiva tutte le fasi del procedimento arbitrale, senza possibilità di deroga ad opera delle parti coinvolte.

La CAMP dispone di tre distinte liste di arbitri, suddivise per categorie e costituite da professionisti qualificati con esperienza nel settore marittimo internazionale. La nomina dell'arbitro incaricato di decidere la controversia avviene, di norma, all'interno di queste liste. Tuttavia, in via eccezionale, è possibile richiedere la designazione di un arbitro esterno qualora la natura della controversia lo renda necessario.

²²⁶ La *Chambre Arbitrale Maritime de Paris* è stata fondata nel 1966 su iniziativa di armatori e vettori cerealicoli francesi, con l'obiettivo di risolvere a Parigi le eventuali controversie sorte nell'ambito dei loro rapporti commerciali. La scelta era motivata dall'esigenza di evitare il ricorso agli arbitri londinesi anche per dispute di modesto valore. Si rimanda al sito internet <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/accueil/> (ultima visita 30/11/2024).

²²⁷ L'unica deroga ammessa consiste nella possibilità delle parti di applicazione del regolamento in vigore al momento della conclusione dell'accordo arbitrale, in alternativa a quello vigente nel momento in cui è stata instaurata la controversia.

Un'importante peculiarità della CAMP è l'introduzione di una procedura accelerata, applicabile nei casi in cui gli interessi di una delle parti siano esposti a un grave pericolo. Questa procedura consente di ottenere un lodo arbitrale entro tre o quattro mesi, un termine significativamente inferiore rispetto ai sei mesi previsti per la procedura ordinaria.

Un ulteriore elemento distintivo è la possibilità di ricorrere a un meccanismo di revisione interna del lodo. Su richiesta delle parti, la controversia può essere sottoposta a un secondo esame, con l'effetto che la decisione iniziale viene integralmente annullata e sostituita dal nuovo lodo emesso.

Infine, analogamente alla SMA, la CAMP si impegna nella divulgazione dei propri lodi attraverso la loro pubblicazione nella *Gazette de la Chambre*, contribuendo così alla trasparenza e circolazione delle decisioni arbitrali.

Sempre in ambito europeo, tra le istituzioni arbitrali più importanti si colloca la *German Maritime Arbitration Association* (GMAA), riconducibile alle città portuali di Amburgo e Brema²²⁸. Fondata nel 1983, la GMAA è nata con lo scopo di fornire un'alternativa valida e meno costosa all'arbitrato marittimo di Londra. In particolare, l'associazione non amministra gli arbitrati, ma offre supporto alle parti durante la procedura e organizza eventi informativi e formativi sulle *alternative dispute resolution* (ADR). Inoltre, fino alla nomina degli arbitri, le parti hanno il potere di modificare le regole procedurali, in seguito invece è richiesto anche il consenso del collegio arbitrale.

Tra le prerogative della GMAA risiede la previsione di una specifica disposizione in materia di legge applicabile. Le regole dell'associazione infatti prevedono che gli arbitri

²²⁸ La GMAA è un'associazione senza scopo di lucro fondata da operatori e avvocati specializzati nel settore marittimo. Per una disamina dell'argomento si rimanda al sito internet <https://www.gmaa.de/en/> (ultima visita 22/01/2025).

applichino il diritto tedesco, salvo il caso in cui le parti indichino espressamente una diversa legge²²⁹. Al contempo, il procedimento arbitrale presenta una singolarità: in ogni fase del procedimento gli arbitri devono sempre proporre alle parti una soluzione pacifica. Ciò avvicina l'arbitrato alla mediazione, seppur gli arbitri dell'associazione non negozino mai con una sola parte, e consente di tentare di risolvere la controversia in modo celere e poco dispendioso²³⁰.

Nel corso del tempo la GMAA ha acquisito sempre più importanza divenendo una delle principali sedi europee per lo svolgimento degli arbitrati, riuscendo a garantire procedimenti altamente qualificati e adattabilità agli sviluppi e alla prassi del commercio internazionale²³¹.

4.1.4. Le principali istituzioni arbitrali marittime asiatiche

La *Tokyo Maritime Arbitration Commission* (TOMAC), fondata nel 1921, rappresenta la principale istituzione arbitrale marittima del Giappone^{232 233}. L'arbitrato offerto dalla TOMAC è di natura amministrata considerato che l'organo amministrativo gestisce l'intero procedimento arbitrale in ossequio al proprio regolamento interno²³⁴.

²²⁹ Tale previsione si allinea con l'identità stessa della GMMA, ossia garantire un arbitrato distinto da quello londinese, poiché è destinata a promuovere un rapporto diretto tra *ius e forum*.

²³⁰ La previsione è contenuta nell'art. 13 delle *Rules of Arbitration* della GMAA.

²³¹ D. HORTON, *Maritime arbitration: the dispute resolution cornerstone of the global shipping sector*, 2023, consultabile al sito internet <https://www.ciarb.org> (ultima visita il 22/01/2025).

²³² La *Japan Shipping Exchange, Inc.* (JSE) ha istituito la *Tokyo Maritime Arbitration Commission* con l'obiettivo di supportare il settore marittimo nella risoluzione delle dispute, offrendo diversi strumenti, tra cui la pubblicazione di studi di mercato.

²³³ H. TANIMOTO, *Sources of Law relating to Maritime Arbitration in Japan*, in *Journal of International Arbitration*, 1995, p. 109.

²³⁴ G. CRESPI REGHIZZI, G. F. COLOMBO, *L'arbitrato in Giappone: innovazioni e resistenze*, in *Arbitraje*, vol. I, 2008, pp. 61-86.

Le *TOMAC Arbitration Rules* trovano applicazione quando richiamate espressamente dalla convenzione arbitrale oppure quando la clausola compromissoria faccia riferimento all'arbitrato amministrato della TOMAC o al relativo regolamento. In questo contesto, le parti non possono modificare autonomamente le regole procedurali poiché tale facoltà è riservata esclusivamente alla TOMAC e, in particolare, al suo *Chairman*.

Per semplificare e adattare le procedure arbitrali alle diverse tipologie di controversie, la TOMAC ha introdotto tre tipologie di regole: le *Rules of Arbitration*, le *Rules of Simplified Arbitration* e le *Rules of the Small Claims of Arbitration Procedure*²³⁵. Queste si differenziano in base all'ammontare della controversia e alla durata necessaria per emettere il lodo.

Nell'ultimo decennio, la *Singapore Chamber of Maritime Arbitration* (SCMA), istituita nel 2004, si è affermata come una delle principali sedi arbitrali marittime, riducendo l'influenza di altre istituzioni che per lungo tempo avevano detenuto la supremazia in questa area geografica²³⁶.

Originariamente concepita come istituzione per l'arbitrato amministrato, la SCMA ha attraversato un periodo iniziale di limitato successo. Nel 2009 però, nel tentativo di adattarsi alle esigenze dell'arbitrato internazionale, ha adottato un modello di arbitrato *ad hoc*. Ciò le ha permesso di consolidarsi come terza istituzione arbitrale marittima più importante, subito dopo la LMAA e la SMA.

²³⁵ Per una disamina delle differenti tipologie di regole introdotte dalla TOMAC si rimanda a al sito internet https://www.jseinc.org/index_en.html (ultima visita 06/12/2024).

²³⁶ La *Singapore Chamber of Maritime Arbitration* è stata istituita con l'obiettivo di rispondere alle esigenze degli operatori del settore marittimo. Fondata nel novembre del 2004, inizialmente era gestita dal *Singapore International Arbitration Centre* (SIAC); successivamente, nel maggio 2009, la SCMA ha iniziato a operare in modo indipendente.

Le *SCMA Arbitration Rules*, ispirate agli *LMAA Terms*, si applicano su esplicito richiamo delle parti nella convenzione arbitrale, fermo restando il rispetto delle norme inderogabili di diritto del foro e la previsione secondo cui la procedura è stabilita dal collegio arbitrale. Infine, anche la SMA prevede una *Small Claim Procedure* per le controversie il cui valore non supera i \$75.000.

Un'ulteriore istituzione di rilievo è la *China Maritime Arbitration Commission (CMAC)*, fondata a Pechino con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo del commercio e dell'economia sia a livello interno che internazionale²³⁷.

La CMAC supervisiona l'intero procedimento arbitrale nel rispetto del proprio regolamento, pertanto essa opera come arbitro amministrato. Una peculiarità della CMAC è rappresentata dalla possibilità per le parti, previo consenso dell'istituzione, di derogare alle regole procedurali interne, concordando disposizioni alternative. La CMAC si avvale inoltre di arbitri selezionati da un elenco interno, garantendo competenza e esperienza nel settore marittimo.

Tra le innovazioni introdotte dalla CMAC si annoverano l'istituzione di un servizio di arbitro *online*, particolarmente operativo nel settore finanziario, e l'adozione di un codice etico per gli arbitri. Tale codice mira a *standard* elevati di professionalità, indipendenza e imparzialità.

La progressiva affermazione dell'arbitro marittimo CMAC è indubbiamente correlata al significativo sviluppo dell'industria marittima e dei traffici commerciali portuali cinesi,

²³⁷ La *China Maritime Arbitration Commission*, istituita il 22 gennaio del 1959, ha la sua sede principale a Pechino. Dispone inoltre di una sede distaccata a Shanghai, di un centro arbitrale a Hong Kong e di diverse sottocommissioni, tra cui quelle di Xiamen e Dalian. La CMAC mantiene anche uffici di collegamento in numerose città costiere, tra cui Ningbo e Nanning, finalizzati a svolgere attività di comunicazione e consulenza.

il che ha permesso all'istituzione arbitrale cinese di competere tra i centri arbitrali più importanti a livello globale per numero di nuovi casi^{238 239}.

4.1.5. La Camera Arbitrale Marittima di Genova

La Camera Arbitrale Marittima di Genova è stata istituita nel 1969 su iniziativa di un consorzio composto da enti pubblici e privati, con l'ausilio di professionisti del settore marittimo, tra cui assicuratori e armatori. La creazione di tale organismo settoriale ha risposto alle crescenti esigenze derivanti dall'intensificazione dei traffici marittimi nel bacino del Mediterraneo. La scelta di Genova come sede non è stata casuale, considerando la storica tradizione marittima e portuale della città. Il porto di Genova, infatti, rappresenta uno snodo strategico nel Mediterraneo ed è considerato il più grande porto commerciale d'Italia sia per movimentazione dei container che per rilevanza occupazionale.

La Camera Arbitrale Marittima di Genova fornisce servizi di arbitrato e mediazione nel settore marittimo, oltre a offrire consulenze finalizzate a fornire informazioni sulle procedure arbitrali e di mediazione, nonché sulle disposizioni applicabili. Inoltre, si impegna attivamente nella promozione e nella diffusione di tali strumenti, anche attraverso l'organizzazione di seminari e iniziative similari.

Dal punto di vista strutturale, la Camera si articola in diversi componenti, ciascuno con specifiche funzioni e responsabilità: il Presidente della Camera, il Consiglio Direttivo, il

²³⁸ È importante sottolineare che il porto di Shanghai ha acquisito lo *status* di più grande porto container del mondo.

²³⁹ G. GU, *Development of Maritime Arbitration in China*, in *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute of Management*, vol. 78, no. 3, 2012, pp. 260-268.

Segretario Generale, gli Arbitri e i Mediatori e il personale amministrativo. Ognuna di queste figure contribuisce, nell'ambito delle rispettive competenze, al corretto funzionamento della Camera e al raggiungimento dei suoi obiettivi.

4.2. Le *ICC/CMI International Maritime Arbitration Organisation Rules*

A seguito dell'incremento delle controversie marittime, nel 1978 l'*International Chamber of Commerce* (ICC) e il *Comité Maritime International* (CMI) hanno collaborato per attrarre a sé gli arbitrati marittimi, sviluppando congiuntamente un insieme di regole: le *ICC/CMI International Maritime Arbitration Organisation Rules*.

Tali regole, pur ispirandosi alle *Rules of Arbitration* ordinarie dell'ICC, erano volte a offrire soluzioni maggiormente flessibili. L'arbitrato amministrato dall'*International Maritime Arbitration Organisation* (IMAO) cercava infatti di instaurare un bilanciamento tra i poteri attribuiti alle parti e quelli gestori dell'istituzione. Tra le prerogative riconosciute alle parti vi era, ad esempio, la facoltà di derogare alle disposizioni regolamentari in materia procedurale, consentendo una maggiore personalizzazione del procedimento.

Il progetto, tuttavia, non ha avuto raggiunto gli obiettivi auspicati e il successo desiderato. I procedimenti arbitrali instaurati sotto l'egida delle *ICC/CMI Rules* si sono infatti rilevati esigui. Una delle ragioni principali di tale può essere individuata nella scelta di promuovere un arbitrato amministrato, nonostante la previsione per le parti di adattare le regole alle esigenze specifiche della singola controversia²⁴⁰.

²⁴⁰ Y. DERAÏNS, *New Trends in the Practical Application of ICC Rules of Arbitration*, in *Northwestern Journal of International Law and Business*, vol. 3, no. 1, 1981, p. 48.

Nel settore commerciale marittimo, si privilegia tradizionalmente il ricorso a forme di arbitrato *ad hoc*, ritenute più idonee a garantire un elevato grado di autonomia privata e a rispondere alle esigenze tipiche di questo ambito. Tale preferenza ha significativamente limitato l'adozione delle ICC/CMI *Rules*, confermando l'importanza dell'arbitrato *ad hoc* come modello dominante nel panorama commerciale marittimo.

CAPITOLO V

SPECIFICITÀ PROCEDIMENTALI DELL'ARBITRATO MARITTIMO

SOMMARIO: 5.1. Il collegio arbitrale: il ruolo degli arbitri di formazione non giuridica. – 5.2. La fase istruttoria. – 5.3. Misure cautelari e arbitrato marittimo. – 5.4. La fase decisoria: i lodi e i problemi connessi al loro riconoscimento.

5.1. Il collegio arbitrale: il ruolo degli arbitri di formazione non giuridica

Un'ulteriore conferma della specialità dell'arbitrato marittimo discende dalla formazione richiesta agli arbitri e dalla composizione del collegio arbitrale²⁴¹.

In questo ambito, infatti, gli arbitri con formazione non giuridica hanno sempre rivestito un ruolo di rilievo. Nei primi tempi, il procedimento arbitrale si distingueva per il suo carattere informale e le controversie venivano frequentemente decise da *brokers* della *Baltic Exchange* di Londra. Con l'introduzione di formalità procedurali più strutturate, il ruolo degli avvocati si è progressivamente ampliato, comportando una loro presenza sempre più frequente nel *panel* arbitrale.

Tuttavia, ancora oggi permane una significativa presenza di arbitri non giuristi. Non di rado, il collegio arbitrale include figure come ex comandanti di una nave e esperti di assicurazioni marittime, che siedono al fianco di avvocati²⁴². Questa composizione garantisce competenze tecniche specifiche, essenziali ai fini della decisione, e consente di contenere i costi delle parti, evitando il ricorso a consulenti tecnici esterni²⁴³.

²⁴¹ Per un approfondimento sugli arbitri marittimi si rimanda a C. ESPLUGUES, *The Role of Arbitrators in International Maritime Arbitration*, in *Festschrift für Dieter Leipold zum*, 2009.

²⁴² A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 237.

²⁴³ F. MARELLA, *Unità e diversità dell'arbitrato internazionale: l'arbitrato marittimo*, cit., pp. 789-790.

La presenza di soggetti con competenze specifiche nel settore marittimo costituisce una delle principali ragioni per cui nell'ambito del commercio marittimo l'arbitrato viene preferito alla via giudiziaria ordinaria. Ricorrere ai tribunali implica, infatti, che le parti siano sottoposte a un procedimento giudiziario condotto da organi giurisdizionali che, nella maggior parte dei casi, non possiedono le necessarie competenze specialistiche in materia marittima, con la conseguente limitata cognizione in merito alle problematiche tecniche del caso. In tal senso, è stato frequentemente sottolineato il problema della carenza di sezioni specializzate in diritto marittimo nella maggior parte delle giurisdizioni, con il rischio che le decisioni vengano emesse da giudici privi della preparazione tecnica richiesta.

Nell'arbitrato commerciale internazionale, il procedimento è generalmente condotto da un unico arbitro o da un collegio composto da tre arbitri. Nell'arbitrato marittimo, invece, spesso si privilegia una composizione differente, in cui il collegio arbitrale è composto da soli due arbitri. Tale assetto è previsto dai *Terms della London Maritime Arbitration*, che dispongono, inoltre, la possibilità di nominare un *umpire* in caso di disaccordo tra le parti.

Questa particolarità riflette l'essenza stessa dell'arbitrato marittimo, concepito non come uno strumento volto a risolvere conflitti inconciliabili tra le parti, ma piuttosto come un momento di composizione ragionevole dei disaccordi²⁴⁴. Rispondendo alle esigenze di operatori commerciali che intrattengono rapporti abituali, privilegiando un approccio collaborativo e pragmatico alla risoluzione delle controversie.

²⁴⁴ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 238.

5.2. La fase istruttoria

Nell'arbitrato marittimo l'autonomia privata riveste un ruolo di assoluta centralità. Questo si riflette nella determinazione delle regole procedurali dove la volontà delle parti, pur dovendo essere bilanciata con le scelte discrezionali degli arbitri, è fondamentale.

Le istituzioni arbitrali permanenti, in particolare per quanto concerne la fase istruttoria, offrono la possibilità di ricorrere a regole procedurali di *default* o forniscono delle linee guida da osservare durante lo svolgimento della procedura.

Considerato che la maggior parte degli arbitrati marittimi si svolge a Londra e a New York, l'analisi dei regolamenti delle istituzioni marittime arbitrali con sede in questi Paesi consente di comprendere meglio le peculiarità della fase istruttoria²⁴⁵.

I *Terms* della *London Maritime Arbitrators Association* prevedono delle regole di *default* da cui discende un procedimento arbitrale articolato in molteplici fasi.

Durante la fase iniziale, le parti scambiano memorie difensive corredate dall'allegazione di tutti i documenti rilevanti. A seguito delle *submissions*, le parti possono eventualmente accordarsi per la *disclosure* di ulteriori documenti non precedentemente prodotti e, in difetto di accordo, ciascuna parte può chiedere al collegio arbitrale di emettere ordini di esibizione in merito²⁴⁶.

Qualora le parti non scelgano una decisione basata esclusivamente sugli atti e sui documenti scambiati, gli arbitri possono fissare un *hearing*. Durante questa fase, il *plaintiff*, sul quale grava l'onere della prova, presenta il caso e procede all'esame diretto

²⁴⁵ Per un approfondimento sul tema della fase istruttoria in senso stretto nell'arbitrato marittimo si rimanda a E. RIGHETTI, *L'istruzione probatoria nell'arbitrato istituzionale commerciale e marittimo*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 1993, p. 315 ss.

²⁴⁶ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 276-277.

dei propri testi, i quali sono successivamente controinterrogati dal *defendant*²⁴⁷. Al termine della fase istruttoria, il *plaintiff* e il *defendant* espongono le rispettive argomentazioni in sede di discussione finale.

Il procedimento si conclude con l'emissione del lodo arbitrale, che generalmente avviene entro sei settimane dalla chiusura del procedimento²⁴⁸.

Nella prassi, la maggior parte degli arbitrati condotti secondo gli *LMAA Terms* si conclude su base documentale. In tali casi, gli arbitri decidono a seguito dello scambio delle *submissions*, assicurando così un contenimento dei costi e un procedimento veloce. Inoltre, ciò è agevolato dal fatto che raramente si rende necessaria la nomina di un *umpire* o di un terzo arbitro.

Una volta concluso lo scambio di *submissions*, qualora le parti non chiedono una decisione su base documentale, esse sono invitate a compilare un questionario da consegnare successivamente al collegio arbitrale. Questo documento sintetizza l'oggetto della controversia e consente agli arbitri di determinare il percorso procedimentale più adeguato al caso di specie.

Anche qualora sia prevista una fase istruttoria completa, i tempi di svolgimento risultano comunque contenuti.

Differentemente, le *Maritime Arbitration Rules* della *Society of Maritime Arbitration* non includono una procedura di *default*, ma prevedono delle disposizioni in merito al procedimento arbitrale che, salvo alcuni casi, possono essere derogate dalle parti. Tra le eccezioni rientrano, ad esempio, le disposizioni inerenti ai poteri degli arbitri nella gestione del procedimento.

²⁴⁷ B. HARRIS, M. SUMMERSKILL, S. COCKERILL, *London Maritime Arbitration*, in *Arbitration International*, 1993, pp. 275-302. Si rimanda al sito internet <https://doi.org/10.1093/arbitration/9.3.275> (ultima visita il 20/01/2024).

²⁴⁸ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 277-279.

Anche quando l'arbitrato marittimo ha sede a New York, generalmente si svolge solo su base documentale. Ne consegue un procedimento caratterizzato da tempi rapidi, organizzato secondo una *schedule* concordata dalle parti o, in difetto di accordo, stabilita dal collegio arbitrale.

Qualora sia prevista una trattazione orale, il numero di *hearings* tende ad essere superiore rispetto alla procedura prevista dagli *LMAA Terms*. Ciò è dovuto al fatto che la fase orale è preceduta dal deposito di uno *statement of claims*, che include la trascrizione della clausola compromissoria, l'indicazione dell'arbitro scelto dall'esponente e una sintesi della controversia. Il numero di *hearings* inoltre può ulteriormente aumentare soprattutto quando sono previste numerose testimonianze orali²⁴⁹.

Il ricorso alla *formal discovery*, tipico delle corti statunitensi, è consentito solo in circostanze eccezionali, come nel caso in cui sia necessario accedere a bordo di una nave in partenza.

Una volta acquisiti e discussi i mezzi di prova rilevanti, le parti hanno la facoltà di decidere se presentare le difese conclusive per iscritto o discuterle oralmente in un ultimo *hearing*²⁵⁰.

L'emissione del lodo, al termine del procedimento, di solito avviene entro centoventi giorni dalla data in cui è stato dichiarato chiuso il procedimento.

²⁴⁹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 280-281.

²⁵⁰ *Ibid.*

5.3. Misure cautelari e arbitrato marittimo

La tutela cautelare nelle controversie marittime riveste un ruolo fondamentale sia nella fase iniziale sia nel corso del procedimento²⁵¹. L'esperienza pratica dimostra, ad esempio, che il sequestro conservativo della nave rappresenta uno strumento essenziale per assicurare quelle garanzie in assenza delle quali le azioni per il risarcimento di danni da perdita o avaria delle merci trasportate rischierebbero di risultare prive di concreta utilità²⁵². Inoltre, in caso di sinistri marittimi, l'esecuzione tempestiva di accertamenti tecnici preventivi costituisce un mezzo indispensabile per la preservazione delle prove rilevanti ai fini dei giudizi di merito nell'ambito del quale dovranno essere accertate le responsabilità e potranno essere liquidati i danni riguardanti tali sinistri²⁵³.

Nel contesto dell'arbitrato commerciale internazionale, così come in quello specifico dell'arbitrato marittimo, una delle questioni più rilevanti concerne la competenza a emettere provvedimenti cautelari, in particolare se tale competenza debba essere attribuita esclusivamente ai giudici statali o agli arbitri, oppure debba essere considerata concorrente.

La Convenzione di New York del 1958 nulla dice sul punto, lasciando che la competenza sia determinata in base alla *lex arbitri*. Al contrario, la Convenzione di Bruxelles del 1952 stabilisce che, anche in presenza di una controversia deferita agli arbitri, i giudici statali mantengono comunque la competenza a ricorrere all'*arrest of ships*. Nella quasi totalità dei casi riguardanti il sequestro conservativo di una nave, trova applicazione la questa convenzione, che consente tale misura esclusivamente al ricorrere dei c.d. *maritime*

²⁵¹ Per un approfondimento sulla tutela cautelare nel diritto marittimo si rimanda a G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, IV, Giuffrè, Milano, 1999, p. 331-593.

²⁵² M. LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Giuffrè, Milano, 2005, p. 126.

²⁵³ A. LA MATTINA, *L'arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 259.

claims, elencati dall'art. 1 della stessa. Il sequestro è ammesso indipendentemente dalla sussistenza del *periculum in mora* e, inoltre, qualora la nave sia oggetto di un contratto di locazione a scafo nudo o quando vi sia comunque una situazione di scissione tra proprietà ed esercizio, con il debitore nella veste di armatore, è possibile disporre il sequestro anche se la nave non è di proprietà del debitore²⁵⁴.

Guardando ai singoli ordinamenti statali, in materia di misure cautelari l'*Arbitration Act* del 1996 riconosce una competenza concorrente in materia di misure cautelari. Gli arbitri britannici dispongono di un ampio spettro di poteri in senso lato cautelari, limitati ai beni nella disponibilità delle parti, tra cui l'adozione di provvedimenti cautelari sui beni costituenti l'oggetto della controversia²⁵⁵. Tuttavia, non sono attribuiti loro poteri relativi all'*arrest of ship*.

Ai giudici inglesi, invece, è riconosciuta una competenza sussidiaria, esercitabile a sostegno della procedura arbitrale. Tale competenza è limitata ai casi in cui gli arbitri siano impossibilitati a procedere in via d'urgenza, come, ad esempio, quando il collegio arbitrale non sia ancora stato costituito al momento in cui risulta necessario ottenere la misura cautelare²⁵⁶.

Negli Stati Uniti, la giurisprudenza prevalente riconosce che, in caso di controversia marittima sottoposta ad arbitrato, la competenza cautelare spetti sia agli arbitri sia ai giudici statali. Con la precisazione che quest'ultimi non possono esercitare tale competenza qualora abbiano già rinviato le parti alla cognizione degli arbitri. Per quanto riguarda l'*arrest of ship*, invece, anche in questo caso è attribuita competenza esclusiva agli arbitri.

²⁵⁴ L. ABBATE, *La "Riforma Cartabia" nel procedimento arbitrale*, cit.

²⁵⁵ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., pp. 262-264.

²⁵⁶ *Ibid.*

In Italia, fino a tempi recenti, vigeva un divieto espresso in merito alla competenza cautelare degli arbitri, con la conseguente riserva esclusiva di tale competenza ai giudici statali. Tuttavia, con il d.lgs. n. 150 del 10 ottobre 2022, noto come Riforma Cartabia, è stata introdotta una significativa innovazione legislativa finalizzata a promuovere il ricorso a strumenti alternativi per la risoluzione delle controversie.

Il comma 1 dell'art. 818 c.p.c. stabilisce che «le parti, anche mediante rinvio a regolamenti arbitrali, possono attribuire agli arbitri il potere di concedere misure cautelari con la convenzione di arbitrato o con atto scritto anteriore all'instaurazione del giudizio arbitrale. La competenza cautelare attribuita agli arbitri è esclusiva». La norma conferisce quindi agli arbitri il potere di adottare misure cautelari, a condizione che tale potere sia espressamente conferito dalle parti attraverso la convenzione arbitrale o un atto separato, purché antecedente all'instaurazione del procedimento. Di conseguenza, anche la fattispecie del sequestro conservativo di nave, frequente nell'ambito delle controversie marittime, potrebbe rientrare nel perimetro del potere cautelare arbitrale in base a quanto previsto dalla riforma²⁵⁷.

Tuttavia, il comma 2 dell'art. 818 c.p.c. introduce una limitazione stabilendo che «prima dell'accettazione dell'arbitro unico o della costituzione del collegio arbitrale, la domanda cautelare si propone al giudice competente ai sensi dell'articolo 669 quinquies». Ciò implica che il potere degli arbitri in materia cautelare sorge solamente dopo l'accettazione della nomina. Pertanto, la tutela cautelare *ante causam* resta riservata ai giudici statali, mentre il potere degli arbitri è esercitabile esclusivamente in corso di causa.

La nuova disciplina in materia arbitrale introdotta in Italia rappresenta un'importante evoluzione normativa, volta a rispondere alle esigenze degli operatori del diritto e, soprattutto, degli operatori del commercio internazionale. L'ampliamento dei poteri

²⁵⁷ L. ABBATE, *La "Riforma Cartabia" nel procedimento arbitrale*, cit.

cautelari spettanti agli arbitri, segna un passo significativo verso l'equiparazione del giudizio arbitrale a quello ordinario, sebbene permangano ancora alcune restrizioni che continuano ad attribuire ai giudici statali un ruolo di centralità nella tutela cautelare *ante causam*.

5.4. La fase decisoria: i lodi e i problemi relativi al loro riconoscimento

La fase di deliberazione finale si conclude con l'emissione del lodo, ossia la decisione adottata dall'arbitro unico o dal collegio arbitrale. Tale provvedimento, che rappresenta l'atto conclusivo del procedimento arbitrale, è destinato a risolvere la controversia sottoposta agli arbitri.

Così come l'atto con cui viene introdotto il procedimento arbitrale è equiparato all'atto introduttivo del processo ordinario, il lodo è parimenti equiparato alla sentenza, costituendo, pertanto, una decisione cui è riconosciuta *ex ante* efficacia giuridica vincolante. Questo consente di distinguere la decisione arbitrale da quelle relative ad altri strumenti stragiudiziali di risoluzione della controversia, come la mediazione.

Per essere efficace, il lodo deve rispettare requisiti formali e sostanziali. Sebbene esistano requisiti comuni, come l'indicazione delle parti e degli arbitri, altri differiscono in funzione della disciplina applicata. In particolare, il codice di procedura civile italiano richiede un'esposizione sommaria dei motivi, mentre altri ordinamenti la motivazione del lodo non è necessaria²⁵⁸. Ciononostante, la giurisprudenza italiana ha riconosciuto la possibilità di riconoscere ed eseguire i lodi deliberati in base ai *Terms della London*

²⁵⁸ Per un approfondimento sulla disciplina relativa al riconoscimento dei lodi stranieri nell'ordinamento italiano si rimanda a P. BERNARDINI, *Riconoscimento ed esecuzione dei lodi stranieri in Italia*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 2010, p. 429 ss.

Maritime Arbitration Association, i quali non prevedono una motivazione, ritenendo che ciò non sia contrario all'ordine pubblico purché tale mancanza sia conforme a quanto previsto nell'ordinamento in cui il lodo è stato emesso.

Le differenze tra la procedura prevista dalle norme del codice di procedura civile italiano e quelle adottate negli arbitrati in materia marittima che si svolgono all'estero sono molteplici. Da tali divergenze derivano le problematiche relative al riconoscimento in Italia dei lodi arbitrali stranieri, in particolare di quelli inglesi, considerato che la maggior parte dei lodi marittimi in circolazione viene emessa a Londra.

I *Terms* della LMAA prevedono ampi poteri di conduzione del procedimento in capo agli arbitri marittimi, i quali spesso decidono le controversie senza consentire alle parti e ai testimoni da queste designati di essere ascoltati nell'ambito di un *hearing*²⁵⁹. Tale prassi potrebbe porsi in antitesi con il riconoscimento del lodo a causa della possibile violazione del principio del contraddittorio. Tuttavia, a tal proposito, la Cassazione ha sottolineato che tale principio è rispettato laddove lo svolgimento della procedura non abbia effettivamente precluso l'esercizio del diritto di difesa^{260 261}.

L'*Arbitration Act* del 1996 stabilisce che qualora i due arbitri nominati dalle parti siano d'accordo, la decisione possa essere pronunciata esclusivamente da questi²⁶². Diversamente, ai fini della validità del lodo, la normativa italiana richiede che il collegio arbitrale sia sempre composto da un numero dispari di arbitri. Anche in questo caso, nonostante la presenza di tale previsione, i giudici italiani hanno riconosciuto la validità

²⁵⁹ A. LA MATTINA, *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., p. 288.

²⁶⁰ Cass. 28 gennaio 1982, n. 563, *Soc. Variola c. Soc. Danaos Shipping co.*, in *Rep. Giur. it.*, 1982, voce *Arbitrato*, no. 100.

²⁶¹ A. LA MATTINA, *Controversie assicurative e arbitrato marittimo: prassi e problemi applicativi*, cit., p. 506.

²⁶² A. ZHARIKOV, *Arbitral award publication by the London Maritime Arbitrators Association: improving the policy for a greater impact*, in *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 47, no. 2, 2023, pp. 245-265.

dei lodi emessi da soli due arbitri in ragione di quanto previsto dalla Convenzione di New York del 1958, secondo cui la regolarità della procedura deve essere valutata alla luce della legge scelta dai contraenti o di quella dello Stato in cui ha sede l'arbitrato.

Parimenti, la giurisprudenza italiana si è espressa favorevolmente in relazione ai lodi emessi sulla base di un'altra previsione di cui all'*Arbitration Act*, ossia la possibilità che la decisione arbitrale venga emessa da arbitro unico nominato da una delle parti, qualora l'altra parte non abbia nominato il proprio arbitro. È stato tuttavia chiarito che il riconoscimento e l'esecuzione del lodo richiedono la verifica della regolarità delle notifiche alla parte che non ha provveduto alla nomina del proprio arbitro.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

SOMMARIO: I. I vantaggi e i limiti dell'arbitrato marittimo. – II. Prospettive future dell'arbitrato marittimo.

I. I vantaggi e i limiti dell'arbitrato marittimo

L'affermazione dell'arbitrato come strumento più diffuso per la risoluzione delle controversie marittime è riconducibile a molteplici fattori. Taluni hanno sostenuto che la diffusione delle clausole arbitrali rifletta, almeno in parte, l'emblema dell'inadeguatezza del sistema di giustizia statale²⁶³. L'arbitrato infatti, in ragione della sua struttura procedurale flessibile, consente di sottrarsi dalle conseguenze deleterie di alcune caratteristiche strutturali dei tribunali nazionali considerate incompatibili con le esigenze del mondo degli affari²⁶⁴.

Poiché la maggior parte degli Stati non dispone di tribunali dotati di sezioni specializzate nella trattazione della materia marittima, risulta improbabile che i giudici adottino decisioni basate sull'applicazione di regoli e prassi marittime riconosciuti a livello internazionale²⁶⁵. Al contrario, l'arbitrato consente alle parti di scegliere arbitri tra professionisti in possesso di competenze e esperienze consolidate nel settore marittimo²⁶⁶. Inoltre, l'arbitrato rappresenta una sede neutra, eliminando eventuali problematiche connesse alla maggior familiarità che una delle parti potrebbe avere con le norme sostanziali e processuali di un determinato ordinamento. Questa peculiarità accentua

²⁶³ J. ALLSOP, *International maritime arbitration: legal and policy issues*, in *Journal of International Maritime Law*, 2007, p. 405.

²⁶⁴ A. MIGNONE, *L'arbitrato quale risoluzione alternativa delle controversie in ambito marittimo*, cit., p. 2.

²⁶⁵ M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, cit., p. 339.

²⁶⁶ *Ibid.*

ulteriormente la differenza tra l'arbitrato e la via giurisdizionale ordinaria, dove invece potrebbero insorgere pregiudizi scaturenti dalla mancanza di imparzialità del tribunale o, in casi più estremi, dalla presenza di pratiche corruttive²⁶⁷.

Attraverso la convenzione arbitrale le parti possono concordare il luogo ove avrà sede la procedura arbitrale, la lingua utilizzata, la legge sostanziale applicabile e le regole procedurali, prevenendo così possibili conflitti di giurisdizione che potrebbe influire negativamente sulla determinazione del foro competente e della legge applicabile²⁶⁸.

Un ulteriore vantaggio dell'arbitrato risiede nella riservatezza della procedura, che garantisce un alto grado di discrezione, impedendo la diffusione e l'utilizzo di informazioni riservate da parte di terzi concorrenti. Infatti, la pubblicazione dell'esistenza del procedimento e del lodo arbitrale è subordinata al consenso delle parti²⁶⁹.

Altrettanto apprezzata è la stabilità della decisione arbitrale in quanto essa presenta carattere definitivo e vincolante ed è suscettibile di passare in giudicato in modo celere²⁷⁰.

Tuttavia, nonostante i numerosi vantaggi associati all'arbitrato, alcuni aspetti rappresentano dei limiti intrinseci, spesso legati alla rapida e costante evoluzione del settore dello *shipping*. Le controversie infatti risultano sovente particolarmente complesse sia sul piano giuridico sia su quello tecnico, ciò solleva interrogativi sull'effettiva celerità del procedimento arbitrale, con la conseguenza che in molti casi si registrano ritardi procedurali che mettono in discussione questo vantaggio.

²⁶⁷ S. M. CARBONE, M. LOPEZ DE GONZALO, *L'arbitrato marittimo*, in *Nuova Giurisprudenza Civile Commentata*, II, 1993, p. 168.

²⁶⁸ M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, cit., pp. 339-340.

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ P. BERNARDINI, *L'arbitrato nel commercio e negli investimenti internazionali*, cit., p. 227.

Anche l'imparzialità generalmente riconosciuta al collegio arbitrale può costituire un limite laddove la scelta dell'arbitro di parte comporti il rischio che quest'ultimo prenda posizione a favore della parte che l'ha nominato.

Infine, un ulteriore elemento critico riguarda pubblicazione delle decisioni arbitrali: se da un lato essa rappresenta un fattore positivo sotto il profilo della riservatezza, dall'altro ostacola la circolazione dei lodi arbitrali e il consolidarsi di una giurisprudenza arbitrale uniforme a livello transnazionale²⁷¹.

II. Prospettive future dell'arbitrato marittimo

Le prospettive future dell'arbitrato marittimo sono strettamente connesse alla capacità delle istituzioni arbitrali marittime di innovarsi per rispondere alle esigenze e alle necessità degli operatori del settore.

La predisposizione di procedure semplificate, destinate alla risoluzione di controversie di modico valore economico, rappresenta un'iniziativa accolta con favore dalla comunità marittima e costituisce una risposta positiva da parte dei centri arbitrali permanenti²⁷².

In un'ottica di rafforzamento delle prospettive future dell'arbitrato marittimo, taluni ritengono necessaria una maggiore cooperazione tra le varie istituzioni arbitrali. In tal senso, è stata evidenziata la proposta di istituire un *panel* permanente di arbitri operanti anche al di fuori dell'organizzazione di appartenenza²⁷³. Tuttavia, questa soluzione, così come altre simili, incontra resistenze da parte degli operatori marittimi, i quali, pur auspicando una maggiore omogeneità, appaiono spesso restii verso forme di innovazione

²⁷¹ S. M. CARBONE, M. LOPEZ DE GONZALO, *L'arbitrato marittimo*, cit., p. 169.

²⁷² Sul tema delle procedure semplificate v. *infra*, cap. IV, par. 4.1.

²⁷³ M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, cit., p. 344.

che possano implicare una centralizzazione o una limitazione dei poteri delle parti e degli arbitri nel procedimento²⁷⁴. Questo atteggiamento determina, a sua volta, un approccio cauto da parte delle istituzioni arbitrali, le quali tendono a evitare iniziative che potrebbero scontrarsi con forti resistenze.

Un aspetto centrale dell'arbitrato marittimo è rappresentato dalla volontà delle parti, cui è riconosciuta un'ampia autonomia decisionale. Tale peculiarità costituisce uno degli elementi cardine che rendono l'arbitrato uno strumento privilegiato per la risoluzione delle controversie marittime. Di conseguenza, convenzioni internazionali ispirate a una logica di tutela rafforzata a favore del contraente debole, come nel caso della Convenzione di Rotterdam del 2009, appaiono suscettibili di critica²⁷⁵. Ciò trova riscontro anche nella preferenza per l'arbitrato *ad hoc* rispetto alle procedure amministrative, le quali tendono ad imporre limiti all'autonomia decisionale delle parti.

Al contempo, la mancanza di una disciplina uniforme tra i diversi ordinamenti statali evidenzia la necessità di una maggiore armonizzazione normativa a livello internazionale. Tale armonizzazione infatti, purché non limitativa dei poteri e dell'autonomia delle parti, potrebbe generare dei riflessi positivi per l'istituto arbitrale.

In conclusione, al fine di preservare e rafforzare il ruolo privilegiato dell'arbitrato marittimo quale metodo di risoluzione delle controversie, è essenziale che esso continui a offrire quei vantaggi che permettono di differenziarlo dalla giustizia ordinaria; allo stesso tempo, è necessario che i centri arbitrali permanenti siano in grado di affrontare con efficienza le sfide future poste dal commercio marittimo internazionale.

²⁷⁴ M. GREGORI, *Maritime arbitration among past, present and future*, cit., p. 344.

²⁷⁵ Sulla Convenzione di Rotterdam del 2009 v. *infra*, cap. II, par. 2.1.

BIBLIOGRAFIA

ABBATE L., *La “Riforma Cartabia” nel procedimento arbitrale*, in *Porto e interporto*, 2024, consultabile al sito internet <https://www.portoeinterporto.net/2024/09/la-riforma-cartabia-nel-procedimento.html> (ultima visita 07/11/2024).

ALLSOP J., *International maritime arbitration: legal and policy issues*, in *Journal of International Maritime Law*, 2007.

AMATO. A., *Il lodo arbitrale internazionale: dalle origini alla Convenzione di New York del 1958*, in *Opinio Juris*, 2023, consultabile al sito internet <https://www.opiniojuris.it> (ultima visita 02/11/2024).

ANTONINI A., *Il trasporto multimodale: regime normativo e responsabilità del vettore*, in *Il Diritto Marittimo*, 2009.

ATTERITANO A., *L'enforcement delle sentenze arbitrali del commercio internazionale – Il principio del rispetto della volontà delle parti*, Giuffrè, Milano, 2009.

BENSON B., *The Spontaneous Evolution of Commercial Law*, in *Southern Economic Journal*, Lubbock, 1989.

BERLINGIERI F., *Le convenzioni di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, Giuffrè, 2009.

BERLINGIERI F., prefazione a MANCA P., *International Maritime Law*, vol. 1, *European Transport Law*, Antwerpen, 1970.

BERNARDINI P., *L'arbitrato nel commercio e negli investimenti internazionali*, II ed., Giuffrè, Milano, 2008.

BERNARDINI P., *Riconoscimento ed esecuzione dei lodi stranieri in Italia*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 2010, p. 429 ss.

BOI G. M., *I contratti marittimi: la disciplina dei formulari*, Giuffrè, Milano, 2008.

BOI G. M., *Principi e tendenze nel diritto marittimo*, Giappichelli, Torino, 2016.

BRIGUGLIO A., *L'arbitrato estero. Il sistema delle convenzioni internazionali*, Cedam, Padova, 1999.

CAMPANALE S., *La lex mercatoria marittima (il diritto marittimo vivente)*, in *Trasporti*, vol. 110, 2010.

CARBONE S. M., *Contratto di trasporto marittimo di cose*, II ed., Giuffrè, Milano, 2010.

CARBONE S. M., *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel Terzo Millennio*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2005.

CARBONE S. M., LOPEZ DE GONZALO M., *L'arbitrato marittimo*, in *Nuova Giurisprudenza Civile Commentata*, II, 1993.

Cass., Sez. Un., sentenza n. 14860, 16 novembre 2000, *Soc. Madera e Soc. Fortstar Leather*, in *Rivista di Diritto Privato Internazionale e Processuale*, 2001, p. 693.

Cass., Sez. Un., sentenza n. 13231, 16 giugno 2001, *Del Medico c. Soc. Iberprotein*, in *Il Diritto Marittimo*, 2012, p. 475 ss.

Cass., Sez. Un., sentenza n. 3029, 1° marzo 2002, *Soc. Ums e Soc. Clerici*, in *Il Diritto Marittimo*, 2004, p. 468.

CERISOLA M., *Gli statuti di Celle Ligure (1414)*, Istituto Internazionale di Studi Liguri, Genova, 1971.

Corte di Giustizia dell'Unione Europea, 6 ottobre 1984, causa 71/83, *Tilly Russ v. Nova Hollandia*, in *Raccolta*, 1984, 2417.

Corte di Giustizia dell'Unione Europea, 17 Novembre 1998, causa C-391/95, *Van Uden Maritime BV v. Kommanditgesellschaft in Firma Deco-Line and Another*, in *Raccolta*, 1998, I-07091.

CRESPI REGHIZZI G. COLOMBO G. F., *L'arbitrato in Giappone: innovazioni e resistenze*, in *Arbitraje*, vol. I, 2008.

DELEBECQUE P., *L'arbitrage maritime contemporain: le point du vue français*, in *Diritto Marittimo*, 2004.

DERAINS Y., *New Trends in the Practical Application of ICC Rules of Arbitration*, in *Northwestern Journal of International Law and Business*, vol. 3, no. 1, 1981.

DE RUGGERO E., *L'arbitrato pubblico in relazione col privato presso i romani*, Roma, "L'Erma" di Bretschneider, 1971.

DOCKRAY M., *Cases and Materials on the Carriage of Goods By Sea*, III ed., Cavendish Publishing Limited, Londra, 2004.

ESPLUGUES C., *The Role of Arbitrators in International Maritime Arbitration*, in *Festschrift für Dieter Leipold zum*, 2009.

FERRONI L., *I principi UNIDROIT dei contratti commerciali internazionali*, in *Studi Urbinati, A – scienze giuridiche, politiche ed economiche*, Urbino, 2021.

GALGANO F., *Lex mercatoria*, Il Mulino, Bologna, 2010.

GIULIANO M., *La giurisdizione civile italiana e lo straniero*, II ed., in collaborazione con F. POCAR, Giuffrè, Milano, 1970.

GREGORI M., *L'applicazione del diritto dell'Unione da parte degli arbitri - Riflessioni e prospettive in tema di rinvio pregiudiziale*, in *Ricerche Giuridiche*, 2014.

GREGORI M., *Maritime arbitration among past, present and future*, in *New Challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda*, 2015.

GU G., *Development of Maritime Arbitration in China*, in *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute of Management*, vol. 78, no. 3, 2012.

HARRIS B., M. SUMMERSKILL, COCKERILL S., *London Maritime Arbitration*, in *Arbitration International*, 1993, pp. 275-302. Si rimanda al sito internet <https://doi.org/10.1093/arbitration/9.3.275> (ultima visita il 20/01/2024).

HENKE A., *I conflitti di potestà iudicandi tra arbitro e giudice statale nel diritto italiano e comparato*, Giappichelli, Torino, 2022.

HORTON D., *Maritime arbitration: the dispute resolution cornerstone of the global shipping sector*, 2023, consultabile al sito internet <https://www.ciarb.org> (ultima visita il 22/01/2025).

ICCA, *Guida dell'ICCA all'interpretazione della convenzione di New York del 1958*, II edizione, trad. italiana a cura di M. POTESTÀ e A. BIASIOLO, Corte permanente di arbitrato, Netherlands, 2024, consultabile al sito internet <https://cdn.arbitration-icca.org> (ultima visita 02/11/2024).

ICC in *Atlante Geopolitico*, Enciclopedia Italiana Treccani, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 2016, consultabile al sito internet [https://www.treccani.it/enciclopedia/international-chamber-of-commerce_res-e092f73b-8947-11e6-9e53-00271042e8d9_\(Atlante-Geopolitico\)/#](https://www.treccani.it/enciclopedia/international-chamber-of-commerce_res-e092f73b-8947-11e6-9e53-00271042e8d9_(Atlante-Geopolitico)/#) (ultima visita 11/11/2024).

LA MATTINA A., *Conflitti di leggi e arbitrato marittimo*, in *Rivista dell'arbitrato*, 2014.

LA MATTINA A., *Controversie assicurative e arbitrato marittimo: prassi e problemi applicativi*, in *Il Diritto Marittimo*, 2021.

LA MATTINA A., *L'arbitrato marittimo internazionale*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 2014.

LA MATTINA A., *L'Arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Milano, Giuffrè, 2012.

LA MATTINA A., *Spunti in tema di clausola compromissoria nell'arbitrato commerciale internazionale*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2002.

LEFEBREVE D'OVIDIO A., PESCATORE G., TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, XII ed., Giuffrè, Milano, 2011.

LOPEZ DE GONZALO M., *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Giuffrè, Milano, 2005.

C. MANDRIOLI, *Diritto processuale civile*, XXI ed., Giappichelli, Torino, 2011.

MANTICA M., *Arbitration in Ancient Egypt*, in *The Arbitration Journal*, American Arbitration Association, New York, no. 3, 1957.

MARELLA F., *La nuova Lex Mercatoria – Principi UNIDROIT ed usi dei contratti del commercio internazionale*, Padova, Cedam, 2003.

MARELLA F., *Unità e diversità dell'arbitrato internazionale: l'arbitrato marittimo*, in *Il Diritto Marittimo*, 2005.

MARESCA M., *Forma della clausola compromissoria secondo l'art. II della Convenzione di New York del 1958 e connessione in materia di arbitrato commerciale internazionale*, in *Il Diritto Marittimo*, 1982.

MARRONE M., *Sull'arbitrato nell'esperienza giuridica romana*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 1996.

MIGNONE A., *L'arbitrato quale risoluzione alternativa delle controversie in ambito marittimo*, in *Camera Arbitrale Internazionale*, Roma.

MUNARI F., *Competition in liner shipping*, in *The Hamburg lectures on maritime affairs 2009&2010*, a cura di J. BASEDOW, U. MAGNUS, R. WOLFRUM, Springer, Heidelberg, 2012.

MUNARI F., *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Cedam, Padova, 1993.

PETTINATO C., *Provvedimenti provvisori ed arbitrato nella Convenzione di Bruxelles*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 1999.

PIERGROSSI A., *L'Italia e la Convenzione di Ginevra del 1961 sull'arbitrato commerciale internazionale*, in *Rivista di diritto processuale*, 1971.

PREDELLI R. e SACERDOTI A., *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, Venezia, ed. Visentini Cav. Federico, 1903.

POLLASTRELLI S., *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. La legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Il Diritto Marittimo*, vol. II, 2010.

POUDRET J. F., BESSON S., *Comparative Law of International Arbitration*, II ed., Sweet & Maxwell, Londra, 2007.

RICCOMAGNO M., *L'arbitrato marittimo*, in *Trasporti.*, no. 79, 1999.

E. RIGHETTI, *Contratti di assicurazione marittima: criteri di giurisdizione e requisiti di forma delle clausole di proroga della giurisdizione in forza della Convenzione di Bruxelles del 1968 e regolamento CE n. 44/2001*, in *Il Diritto Marittimo*, 2008, p. 959.

RIGHETTI E., *La validità della clausola arbitrale nelle polizze di carico*, in *Rivista dell'arbitrato*, 2014.

RIGHETTI E., *L'istruzione probatoria nell'arbitrato istituzionale commerciale e marittimo*, in *Rivista dell'Arbitrato*, 1993, p. 315 ss.

RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, IV, Giuffrè, Milano, 1999, p. 331-593.

ROCCATAGLIA A., *Gli Statuti di Varazze*, Regione Liguria, 2001.

SCHELLEKENS M., *Online Arbitration and E-commerce*, in *Electronic Communication Law Review*, 2002.

SPARKA F., *Jurisdiction and Arbitration Clauses*, in *Maritime Transport Documents: A Comparative Analysis*, Springer, Berlino, 2010.

TANIMOTO H., *Sources of Law relating to Maritime Arbitration in Japan*, in *Journal of International Arbitration*, 1995.

TULIO L., *Contratto di noleggio*, Giuffrè, Milano, 2006.

UNCTAD in *Dizionario di Economia e Finanza*, Enciclopedia Italiana Treccani, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 2012, consultabile al sito internet [https://www.treccani.it/enciclopedia/unctad_\(Dizionario-di-Economia-e-Finanza\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/unctad_(Dizionario-di-Economia-e-Finanza)/) (ultima visita 19/10/2024).

U.S. Court of Appeals, *Indussa Corporation. v. S.S. Ranborg*, 377 F.2.d. 200 (2d. Circ. 1967).

U.S. Supreme Court, *Vimar Seguros y Reaseguros S.A. v. M/V Sky Reefer. S.A. v. M/V Sky Refeer*, 515 U.S. 528 (1995).

ZAPPALÁ F., *Memoria storica dell'arbitrato*, in *Meritum*, Belo Horizonte, vol. 13, n. 1, 2018, consultabile al sito internet <https://revista.fumec.br/index.php/meritum/article/view/6310> (ultima visita 29/09/2024).

ZHARIKOV A., *Arbitral award publication by the London Maritime Arbitrators Association: improving the policy for a greater impact*, in *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 47, no. 2, 2023, pp. 245-265.

ZUBROD D. E., *Maritime Arbitration in New York*, in *The Arbitration Journal*, 1984.

ZUCCONO GALLI FONSECA E., *La nuova disciplina dell'arbitrato amministrato*, in *Rivista Trimestrale di Diritto e Procedura Civile*, 2008.

ZUNARELLI S., ZOURNATZI C., *Arbitrato e conciliazioni nelle controversie marittime internazionali*, in *Codice degli arbitrati, delle conciliazioni e di altre ADR*, a cura di BUONFRATE A., GIOVANNUCCI ORLANDI C., Utet, Torino, 2006.

RINGRAZIAMENTI

Questa ricerca non sarebbe stata possibile senza l'aiuto e il sostegno di diverse persone, cui va la mia più sentita riconoscenza.

In primo luogo, esprimo la mia gratitudine al prof. Enrico Righetti, relatore della tesi, per aver accolto la mia proposta di studio. La competenza e la professionalità da lui dimostrate sia nel corso dell'insegnamento di diritto dell'arbitrato e della mediazione, sia durante il processo di redazione della mia tesi di laurea, sono state per me di fondamentale importanza e ispirazione.

Non meno sentito è il ringraziamento alla mia famiglia e ai miei più cari amici per avermi sempre incoraggiata e supportata. Lontani o vicini, il vostro affetto è da sempre la mia risorsa più preziosa.

Infine, il ringraziamento più speciale va a mia sorella Alessia. Sei il mio orizzonte nei momenti in cui non ho luce, il mio porto sicuro quando il mare diventa agitato. Questo percorso accademico non sarebbe stato possibile senza il tuo amore e la tua incondizionata fiducia in me. A te dedico ogni successo, oggi e sempre.

Con infinita riconoscenza,

Laura.