



**UNIVERSITA' 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 MARITTIMO INTERNAZIONALE  
NELL'ESPERIENZA DELLE CAMERE MARITTIME  
INTERNAZIONALI”**

Relatore:

*Ch. mo Prof. Enrico Righetti*

Candidato:

*Marco Anselmo*

*Matricola N. S4541550*

Anno accademico 2023/2024

*Alla mia famiglia per i sacrifici e il sostegno.*

*A chi ha creduto e crede in me  
e non mi ha mai fatto perdere le speranze.*

<b><u>INTRODUZIONE</u></b> .....	<b>5</b>
<b>CONCETTO DI ARBITRATO E LE SUE CARATTERISTICHE</b> .....	<b>5</b>
<b>I VANTAGGI DELL' ARBITRATO RISPETTO ALLA GIUSTIZIA ORDINARIA</b> .....	<b>12</b>
<b>SPECIFICITA' DELL'ARBITRATO MARITTIMO</b> .....	<b>15</b>
<b><u>FONDAMENTI GIURIDICI DELL'ARBITRATO MARITTIMO</u></b> .....	<b>18</b>
<b>NORMATIVA INTERNAZIONALE SULL'ARBITRATO MARITTIMO</b> .....	<b>18</b>
<b>LA CLAUSOLA COMPROMISSORIA</b> .....	<b>21</b>
<b>LE CONVENZIONI INTERNAZIONALI DI NEW YORK E GINEVRA</b> .....	<b>25</b>
<b>LA NORMATIVA NAZIONALE</b> .....	<b>30</b>
<b><u>LE CAMERE ARBITRALI</u></b> .....	<b>34</b>
<b>LE PRINCIPALI CAMERE ARBITRALI MARITTIME INTERNAZIONALI</b> .....	<b>36</b>
<b>LA CAMERA ARBITRALE MARITTIMA DI GENOVA</b> .....	<b>41</b>
<b><u>IL PROCEDIMENTO E IL LODO</u></b> .....	<b>44</b>
<b>INSTAURAZIONE E SVOLGIMENTO DELL'ARBITRATO</b> .....	<b>45</b>
<b>IL LODO</b> .....	<b>46</b>
<b><u>PROFILI FISCALI DELL' ARBITRATO</u></b> .....	<b>48</b>
<b>IMPOSTA DI REGISTRO (D.P.R. N 131 DEL 1986)</b> .....	<b>48</b>
<b>IMPOSTA DI BOLLO (D.P.R. N. 642 DEL 1972)</b> .....	<b>49</b>
<b>COMPROMESSO E CLAUSOLA COMPROMISSORIA</b> .....	<b>50</b>
<b>ATTI DEL PROCEDIMENTO ARBITRALE</b> .....	<b>50</b>
<b>LODO</b> .....	<b>52</b>
<b>LODI STRANIERI</b> .....	<b>53</b>
<b><u>CONCLUSIONI</u></b> .....	<b>55</b>
<b><u>BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA</u></b> .....	<b>57</b>



## INTRODUZIONE

### CONCETTO DI ARBITRATO E LE SUE CARATTERISTICHE

È consuetudine risalente alla Roma antica, quella dei privati di deferire agli arbitri anziché alla giurisdizione ordinaria la decisione delle controversie tra di loro insorte. La necessità sembra nascere a seguito dei rapporti che i cittadini romani instauravano con gli stranieri o tra loro stessi, nel momento in cui tali rapporti non erano riconosciuti dalla *legis actiones*.<sup>1</sup>

Di fronte al rigetto del *praetor* di concedere una tutela giuridica alle convenzioni arbitrali così sorte, la giurisprudenza elaborò l'espedito di far obbligare le parti a mezzo di reciproche *stipulationes*, ad esempio alla promessa di pagamento di una somma di denaro nel momento in cui uno dei contendenti venisse meno all'impegno di conferire ad un terzo la soluzione della controversia<sup>2</sup>.

Ne nasceva così un accordo arbitrale compromissorio articolato in due diversi negozi:

1. *Pactum* (o *conventio*): la decisione delle parti di conferire ad un terzo (*arbiter*) la soluzione della controversia, precisando altresì i termini della lite e l'ambito di azione dell'*arbiter* stesso;
2. *Stipulationes*: promesse unilaterali di pagamento reciproche a garanzia della scelta di compromettere la lite in *arbitri*<sup>3</sup>.

La tutela giuridica si verificava quindi attraverso l'*actio ex stipulatio* che costituiva il deterrente idoneo ad indurre la parte soccombente a rimettersi alla decisione dell'*arbiter*. A seguito del favore che questa pratica di soluzione delle controversie aveva trovato, il pretore

---

<sup>1</sup> MARRONE, Sull'arbitrato nell'esperienza giuridica romana in *Rivista dell'arbitrato*, a cura di Fazzalari, Giuffrè, 1996, p. 7.

<sup>2</sup> MARRONE, op. cit., p. 2-3.

<sup>3</sup> VACCÀ, *La giustizia non togata*, Christian Marinotti 1998, p. 9.

all'inizio del primo secolo a.C., prese l'impegno, attraverso l'edictum de receptis<sup>4</sup>, di esercitare la coercitio, consistente nella minaccia dell'irrogazione di una multa nei confronti di colui che accettava l'incarico di arbitro e, a seguito dell'assunzione dell'impegno, si fosse poi dimostrato inadempiente<sup>5</sup>.

Con il passare del tempo, vennero definite in sede giurisprudenziale sempre nuove norme per l'arbitrato, con l'obiettivo di delineare una disciplina più unitaria: si stabilì ad esempio che la procedura proseguisse in capo agli eredi se una delle parti fosse deceduta nel corso del procedimento arbitrale, vennero escluse dall'arbitrato le materie riguardanti i crimina e le questioni relative allo status, venne definita la capacità di essere arbitri escludendo quindi gli schiavi, i minori di anni venticinque e gli incapaci. Fu sottoposta al pagamento della sanzione anche la parte che, senza attendere il termine dell'arbitrato, sottoponesse la medesima questione avanti alla giurisdizione ordinaria. Le parti erano legittimate a disertare l'udienza solo se questa si fosse tenuta in un momento o luogo inadatto<sup>6</sup>; da parte loro gli arbitri avevano una competenza praticamente totale sulla controversia, nei soli limiti delle materie relative ai delitti ed allo status, o di una decisione non coincidente con l'oggetto del giudizio.

Il fatto che l'arbitro non percepisse alcun compenso portava ad un uso diffuso di questo strumento di risoluzione delle controversie da parte dei vari ceti (classe senatoria, ceti medi fondiari e ceti più modesti). Oltre a ciò, l'arbitrato era l'espressione di gruppi "amicali", o comunque "sociali", nei quali i componenti si identificano più che nella figura giuridica statale, al punto che si riteneva più sicuro, anzi affatto naturale, risolvere tra essi stessi le controversie privatistiche che reciprocamente li riguardano, affidandole quindi "ad uno dei loro" anziché ad un giudice integrato in una struttura estranea da essi in relazione all'affare di cui si tratta.

Le controversie che più spesso venivano deferite in arbitrato riguardavano principalmente regolamenti di confini, restituzione di schiavi, pagamenti di somme di denaro. Non sono tuttavia giunte ai giorni nostri casistiche esaustive di arbitrati. Si pensa che ciò sia dovuto alla

---

<sup>4</sup> MARRONE, op. cit., p. 8

<sup>5</sup> MARRONE, op. cit., p. 4

<sup>6</sup> STEIN, I fondamenti del diritto europeo, Giuffrè, 1987, p. 6, ove è richiamato il caso di un arbitro che invitò le parti ad incontrarsi in una casa di malaffare.

caratteristica di immediatezza e concretezza dell'istituto e pertanto poco incline alla elaborazione scientifica e dottrinale dei più dotti giuristi dell'epoca.

In un arco di tempo così ampio, l'arbitrato ha vissuto le sue fortune grazie a due situazioni particolari: in un primo momento, veniva utilizzato per ottenere giustizia in luogo di una carente, se non inesistente, struttura ordinamentale forte, ovviamente in ambito privato; inoltre trovò notevole sviluppo nelle relazioni legate principalmente al commercio marittimo<sup>7</sup> dove occorrevano sistemi snelli e veloci di procedura che consentissero di evitare l'applicazione del più macchinoso jus civile.

Di pari grado sono le motivazioni che diedero ampio respiro all'utilizzo dell'arbitrato anche in epoca medievale: spesso le giurisdizioni feudali non soddisfacevano appieno le esigenze di snellezza e celerità richieste per la risoluzione di controversie principalmente private.

In questo periodo l'arbitrato conobbe una nuova fioritura e accanto alla riutilizzazione del diritto romano, la dottrina laica e canonistica revisionò diversi aspetti dell'istituto arbitrale con originali innovazioni, come ad esempio la possibilità concessa alle donne di ricoprire la carica di arbitro.

Fra le fonti dell'epoca che riconoscono vere e proprie figure arbitrali, va sicuramente citato il "Capitulare nauticum"<sup>8</sup>, Venezia, 1255, che prevede la scelta di tre arbitri per risolvere le controversie in materia di commercio marittimo.

In questo contesto si apre la grande stagione dei commentatori le cui elaborazioni arrivano persino a proporre una distinzione tra arbiter (colui che risolve le controversie fra privati secondo le norme del diritto positivo) e arbitrator (colui che, sempre in tema di controversie private, utilizzava un modo ex bono et aequo di composizione della controversia, senza dover rispettare nessun particolare formalismo del diritto positivo). La continua elaborazione dottrinale dell'istituto, oltre a regalare forme continuamente più elaborate e funzionali, avvicina sempre di più l'efficacia della decisione degli arbitri a quella del giudice istituzionale. Da qui la possibilità di impugnare in appello avanti al giudice ordinario, il contenuto della decisione arbitrale seguendo il principio di derivazione canonistica della *reductio ad arbitrum boni viri*.

---

<sup>7</sup> VACCÀ, op. cit., p. 16.

<sup>8</sup> D'AGOSTINI, L'arbitrato nelle controversie di lavoro, Halley, 2006, p. 18

Gli studi dei commentatori portarono alla creazione di due diverse figure di arbitrato: l'arbitrato volontario e l'arbitrato necessario che avranno notevole applicazione nel corso dei successivi secoli. Il primo altro non è che l'arbitrato classico liberamente scelto dalle parti; il secondo invece è una forma di arbitrato obbligatorio che la legge imponeva per determinate controversie o per altre controversie da una determinata fase del giudizio ordinario; in questo caso gli arbitri non erano più selezionati dalle parti ma dal magistrato. L'arbitrato necessario fu istituzionalizzato a tal punto che divenne una seconda species del giudizio ordinario.

La continua e progressiva accentuazione pubblicistica della funzione giurisdizionale, con la conseguente epoca delle codificazioni che trova il suo picco nei secoli XVIII e XIX, culmina con la scomparsa dell'arbitrato necessario e ad un notevole ridimensionamento dell'arbitrato volontario. Questa fu la naturale conseguenza di una politica accentratrice che nell'ordinamento dell'epoca mirava progressivamente ad assorbire al suo interno tutte le funzioni facendo venire meno in primis quegli istituti che per la loro indipendenza potevano risultare una minaccia al monopolio della giurisdizione pubblica che andava via, via formandosi.

Lo Stato che sorge dalla Rivoluzione francese eredita tale concezione e di conseguenza, lascerà all'istituto arbitrale degli spazi molto ristretti. Verrà ammesso soltanto in quelle controversie esclusivamente private ma sottoponendolo comunque al vaglio della giurisdizione pubblica a mezzo dell'exequatur, per renderne effettiva ed azionabile esecutivamente la decisione.

E da tale epoca arriviamo ai nostri giorni con particolare riferimento all'ordinamento italiano. Una prima e "superficiale" lettura della Carta costituzionale potrebbe far presagire qualche difficoltà di rapporti fra il nostro ordinamento costituzionale e l'istituto arbitrale considerato che la Costituzione non fa alcun espresso riferimento all'arbitrato. La giurisprudenza, seppur con qualche voce fuori dal coro, è unanime nel sostenere che tale omissione, consapevole e voluta, deriva dalla scelta di ritenere l'arbitrato così intimamente legato a principi di autonomia privata e a concetti fondamentali di libertà già espressamente menzionati nella Carta costituzionale<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> D'OTTAVI, Manuale teorico-pratico dell'arbitrato, Cedam 2007, p. 31.



Rimane tuttavia problematico conciliare l'art. 102 Cost., norma cardine che sancisce l'esclusivo monopolio della funzione giurisdizionale ai giudici statuali, con il giudice (privato) arbitrale:

“La funzione giurisdizionale è esercitata da magistrati ordinari istituiti e regolati dalle norme sull'ordinamento giudiziario.

Non possono essere istituiti giudici straordinari o giudici speciali. Possono soltanto istituirsi presso gli organi giudiziari ordinari sezioni specializzate per determinate materie, anche con la partecipazione di cittadini idonei estranei alla magistratura.

La legge regola i casi e le forme della partecipazione diretta del popolo all'amministrazione della giustizia.”<sup>10</sup>

Un primo contrasto è ravvisabile nell'arbitrato c.d. obbligatorio in cui la scelta della procedura, e la conseguente deroga alla giurisdizione ordinaria, non è rimessa alla libera volontà delle parti, ma la impone direttamente la legge, anche per ciò che riguarda l'individuazione degli arbitri. Ne deriverebbe un evidente contrasto con le garanzie previste dall'art. 102 2° comma Cost. nella parte in cui vieta l'istituzione di giudici straordinari o speciali. La Corte costituzionale ha avuto modo di pronunciarsi in diverse occasioni sulla questione. Sono emblematiche, le sentenze n. 35 del 1958 e n. 2 del 1963, in cui viene evidenziata come contraria alla Costituzione, la procedura di affidamento di un giudizio ad un collegio arbitrale la cui composizione è predeterminata dalla legge, con la conseguenza di “sottrarre preventivamente ed in via generale tutte le controversie concernenti i rapporti in certe materie alla sfera di competenza delle autorità giurisdizionali ordinarie”<sup>11</sup>; mentre con la seconda pronuncia la corte ribadiva la legittimità costituzionale dell'istituto arbitrale in generale richiamandone la disciplina del codice di procedura civile, perché è “scelta compiuta dalle parti che produce lo spostamento di competenza dal giudice del procedimento ordinario a quello del procedimento di impugnativa del lodo, non il comando di una legge elusivo di

---

<sup>10</sup> Art. 102 Cost.

<sup>11</sup> ANDRIOLI, l'arbitrato obbligatorio e la Costituzione, in *Giurisprudenza Costituzionale*, Giuffrè, 1977, p. 1143 – 1149.

un'aspettativa maturata, o di quello di un organo dello Stato al quale la stessa legge ha conferito la corrispondente potestà"<sup>12</sup>.

L'illegittimità costituzionale delle forme autoritative di ricorso all'arbitrato è stata costantemente, ed in modo del tutto condivisibile, ribadita dalla corte (cfr. sentenze n. 54/1996; 49,206,232,493/1994; n. 488/1991).

Un'altra problematica cui sottoporre l'istituto arbitrale, è l'apparente contrasto che questo strumento pone con l'art. 25 Cost.:

“Nessuno può essere distolto dal giudice naturale precostituito per legge.

Nessuno può essere punito se non in forza di una legge che sia entrata in vigore prima del fatto commesso.

Nessuno può essere sottoposto a misure di sicurezza se non nei casi previsti dalla legge”.

Con particolare riferimento al 1° comma del già menzionato articolo, la Costituzione prevede che “nessuno può essere distolto dal giudice naturale precostituito per legge”.

Questo principio è posto alla base del diritto di ogni cittadino di essere giudicato da un giudice “giusto”; giusto non in riferimento al fatto che quel giudice più di altri può garantire giustizia nella risoluzione della controversia, ma inteso invece nel suo significato “teleologico” e cioè che sia quel giudice e non un altro confezionato ad hoc per quella controversia, ma già tale prima ancora che il giudizio si instauri.

Tale principio assume la massima espressione nella sfera penalistica; anche se poi di fatto assicura ad ogni lite pendente quella essenziale garanzia di indipendenza e terzietà della funzione giurisdizionale in senso ampio. Il giudice per essere imparziale a quella determinata controversia deve essere precostituito; questa è la c.d. “naturalità”. Di conseguenza tutti i regolamenti che l'ordinamento prevede per la selezione dell'organo giudicante devono essere previsti con legge, con lo scopo, attraverso questo sistema, di attuare l'effettiva tutela prevista sin dal principio, in modo astratto e generale. Quindi è “naturale” il giudice precostituito che attraverso lo schema astratto previsto dalla legge valuta il caso concreto. In questo senso la legge stabilisce che qualsiasi controversia, ancor prima di sorgere, ha già un suo giudice e in questo sistema le parti nulla possono per cercare di mutarne l'individuazione.

---

<sup>12</sup> RECCHIA, (Disponibilità dell'azione in senso negativo) ed incostituzionalità dell'arbitrato obbligatorio, in Rivista dell'arbitrato, a cura di Fazzalari, Giuffrè, 1992, p.247.

Principio che sembra tuttavia nettamente in antitesi con la facoltà delle parti di individuare il proprio giudice, posto a fondamento dell'istituto arbitrale. Questo problema, seppur in termini non così categorici, è sempre esistito nel tempo.

Nel nostro ordinamento, tuttavia, la chiave di lettura proposta a soluzione di questa opposizione concettuale, è fondata sul principio che il giudice arbitrale è scelto dalle parti, ma in ragione della legge che consente in via eccezionale di derogare alla giustizia ordinaria. I principi che sono a fondamento del giudice naturale sono così rispettati, perché è la legge che indica il metodo di individuazione del "giusto giudice", fondando sulla volontà delle parti, la base giuridica idonea a consentire la "predeterminazione". Inoltre, il legislatore pone dei limiti ben precisi all'individuazione delle materie suscettibili di deroga al normale ricorso al giudizio ordinario.

Quindi, secondo questo ragionamento, il principio dell'art. 25 1° comma Cost. non è violato, in quanto la scelta dell'arbitro è lasciata a priori e per legge, alle parti, la cui unica discrezionalità risiede nella sola individuazione della persona fisica. Non sarebbe però ammissibile un'imposizione per legge che deroghi alla giustizia ordinaria, in quanto l'ammissibilità della deroga lasciata alla volontà delle parti non è in conflitto con il principio costituzionale, perché trattasi di una deroga facoltizzata dalla legge e quindi non in contrasto con il principio del giudice naturale.

La scelta lasciata alle parti in merito alla nomina dell'arbitro è compatibile con i principi della nostra Carta costituzionale in quanto è la legge stessa che ne consente tale nomina, nel rispetto però di determinate condizioni e per certe materie. È in tal senso che il giudice designato dalle parti viene ad essere il giudice naturale per quella determinata controversia. L'anello apparentemente mancante del ragionamento è la precostituzione del giudice rispetto al sorgere della lite. Questo limite è superato dalla forza che la legge attribuisce alla volontà delle parti, che permette alle stesse di "naturalizzare" un giudice da esse prescelto anche successivamente al sorgere della controversia. Quindi la volontarietà cui l'ordinamento riconosce forza sovrana, consente alle parti di individuare in concreto il miglior giudice possibile, "naturale" in quanto riconducibile alla stessa volontà che è espressa nella lite insorta. Ne consegue inoltre che l'ordinamento individua, nei casi espressamente predeterminati per legge, il giudice-arbitro naturale nel giudice scelto per volontà dei contendenti.

## I VANTAGGI DELL' ARBITRATO RISPETTO ALLA GIUSTIZIA ORDINARIA

Le ragioni per cui l'arbitrato rappresenta lo strumento privilegiato di risoluzione delle controversie marittime internazionali sono molteplici.

In primo luogo, il procedimento arbitrale consente agli operatori commerciali di sottrarsi alle conseguenze deleterie di alcune caratteristiche strutturali dei tribunali nazionali considerate confliggenti con le esigenze del mondo degli affari, al punto che taluno ha affermato che la diffusione delle clausole compromissorie rappresenta, almeno in parte, l'emblema dell'inadeguatezza del sistema di giustizia statale<sup>13</sup>.

La maggior parte degli Stati è infatti priva di organi specializzati per la risoluzione delle controversie marittime<sup>14</sup> per cui si palesa il rischio che i giudici investiti della controversia siano privi della preparazione tecnica necessaria alla risoluzione di questioni di diritto marittimo; essi, di conseguenza, saranno portati a fondare le decisioni sulla *lex fori* per quanto riguarda le norme processuali e sui principi interni dell'ordinamento e della propria cultura giuridica per quanto concerne il diritto sostanziale, omettendo di valorizzare regole e prassi marittime internazionalmente riconosciute di cui non hanno conoscenza approfondita.

Al contrario il ricorso ad arbitrato, che presuppone l'affidamento di un incarico fiduciario, consente alle parti di selezionare direttamente i soggetti cui affidare la decisione tra quanti siano non solo stimati internazionalmente per prestigio e buon senso, ma altresì dotati di specifiche competenze o di pluriennale esperienza nel settore marittimo<sup>15</sup>.

In aggiunta, qualora la controversia sia sottoposta alla giurisdizione degli organi dello Stato ove è localizzata una delle parti, questa potrebbe ricavarne vantaggi diretti o indiretti e potrebbe porsi un interrogativo circa l'effettiva imparzialità dell'organo giudicante, possibile oggetto di condizionamenti anche culturali e, in circostanze estreme, di vere e proprie pratiche

---

<sup>13</sup> ALLSOP, *International maritime arbitration: legal and policy issues*, cit., p. 405.

<sup>14</sup> Tra gli Stati che, al contrario, hanno istituito tribunali specializzati cui è devoluta la cognizione delle controversie in materia marittima si rammentano l'Inghilterra, l'Australia e la Cina.

<sup>15</sup> FRIGNANI, *L'arbitrato commerciale internazionale*, Padova, 2004, p. 281; MARRELLA, *La nuova Lex Mercatoria – Principi UNIDROIT ed usi dei contratti del commercio internazionale*, cit., p. 7.

corruttive; diversamente, l'arbitrato si presenta come una sede neutrale, in cui nessuno dei contendenti può avvalersi di norme con le quali la controparte ha scarsa familiarità<sup>16</sup>.

Pertanto, nei Paesi dove il sistema giudiziario statale appaia inadeguato, l'arbitrato non sarà ritenuto una possibile alternativa, ma la sola scelta possibile<sup>17</sup>.

Nondimeno, ostilità ideologiche o carenze della giustizia ordinaria possono ripercuotersi anche sul procedimento arbitrale in tutti i casi in cui si renda necessario l'intervento del giudice (ad esempio, per la nomina degli arbitri, per l'ottenimento di procedimenti cautelari o per il riconoscimento e sua messa in esecuzione del lodo). Non è un caso che gli Stati che ospitano i maggiori centri arbitrali (in primis il Regno Unito) tipicamente manifestano un certo favor arbitratus, organizzando il proprio sistema giudiziario per consolidare la posizione egemonica acquisita nell'ambito del sistema arbitrale mondiale<sup>18</sup>.

Il ricorso all'arbitrato consente inoltre di prevenire i possibili conflitti di giurisdizione determinati dagli elementi di internazionalità del rapporto contrattuale, in ragione dei quali potrebbe essere disagevole determinare il foro competente e la legge sostanziale applicabile; le parti, mediante la convenzione arbitrale, possono determinare il luogo ritenuto più conveniente ove l'arbitrato deve avere luogo, la lingua in cui esso deve essere condotto, la legge sostanziale (ivi comprese norme di diritto non statale e i principi della lex marittima) nonché le regole del procedimento, anche in deroga ad eventuali criteri di collegamento applicabili in base al diritto internazionale privato del foro.

Un'altra qualità dell'arbitrato è data dalla garanzia di riservatezza, per la quale senza il consenso delle parti il lodo non può essere pubblicato e la stessa esistenza del procedimento rimane celata ai terzi; la confidenzialità consente ai soggetti in lite di comporre i contrasti in maniera privata, mantenendo proficue relazioni commerciali ed evitando che imprese concorrenti vengano in possesso di informazioni o di dati tecnici suscettibili di sfruttamento

---

<sup>16</sup> CARBONE, LOPEZ DE GONZALO, L'arbitrato marittimo, cit., p. 168.

<sup>17</sup> ALLSOP, International maritime arbitration: legal and policy issues, cit., p. 405.

<sup>18</sup> CORTAZZO, Development and Trends of the Lex Maritime from International Arbitration Jurisprudence, in Journal of Maritime Law and Commerce, 2012, p. 257.

commerciale. Tuttavia, proprio l'omessa pubblicazione dei lodi rappresenta uno dei punti critici del sistema, impedendo la circolazione delle decisioni e il formarsi di una giurisprudenza arbitrale uniforme a livello transnazionale<sup>19</sup>.

Oltre ai caratteri già citati, un ulteriore vantaggio del ricorso ad arbitrato è rappresentato dal carattere sostanzialmente definitivo della decisione, immediatamente vincolante e suscettibile di passare in giudicato celermente in ragione della tendenziale limitazione dei mezzi di gravame ammessi dalle legislazioni nazionali<sup>20</sup>.

Parimenti, anche il riconoscimento e l'esecuzione del lodo appaiono assai più agevoli rispetto a quelli di una sentenza straniera, in forza delle norme uniformi poste dalla Convenzione di New York del 1958 sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, ad oggi ratificata da 149 Stati, la quale ha attribuito al lodo efficacia internazionale<sup>21</sup>.

In definitiva, il sistema di giustizia ordinaria si informa ad un garantismo assoluto (secondo i dettami del giusto processo) conseguito principalmente attraverso rigorose regole procedurali che possono risultare inadeguate o finanche contrarie alle esigenze delle parti, ovvero semplicemente comportare una dilazione dei tempi di trattazione del procedimento. Il procedimento arbitrale, al contrario, ha una struttura procedurale flessibile e consente alle parti di contemperare l'esigenza di giustizia con l'efficienza della procedura attraverso l'esclusione di ogni formalità ritenuta non essenziale<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> CARBONE, LOPEZ DE GONZALO, L'arbitrato marittimo, cit., p. 169.

<sup>20</sup> BERNARDINI, L'arbitrato nel commercio e negli investimenti internazionali, cit., p. 227.

<sup>21</sup> Sul punto v. infra, cap. II, sez. I.

<sup>22</sup> FORCE, MAVRONICOLAS, Two models of maritime dispute resolution: litigation and arbitration, in Tulane Law Review, 1991, pp. 1469-1471.

## SPECIFICITA' DELL'ARBITRATO MARITTIMO

In generale, l'arbitrato è il metodo di soluzione delle controversie mediante il quale le parti si accordano per affidare la decisione vincolante in merito alle loro controversie a uno o più arbitri, in deroga alla competenza dell'autorità giurisdizionale dello Stato<sup>23</sup>.

Un arbitrato si definisce marittimo quando ha ad oggetto questioni di diritto nautico, ossia in presenza di una connessione tra la res litigiosa e il fenomeno della navigazione, l'industria o il traffico marittimo<sup>24</sup>. Sovente, in una sorta di metonimia, il mare è rappresentato dalla nave, dove la nota definizione secondo cui «an arbitration is usually described as a maritime arbitration if in some way it involves a ship»<sup>25</sup>.

Qualunque riflessione sul diritto marittimo che prenda le mosse dall'angolo di visuale dall'ordinamento italiano non può prescindere dal dato fondamentale rappresentato dal codice della navigazione del 1942, il quale ha raccolto in un unico testo normativo gli istituti del diritto marittimo e quelli del diritto aeronautico ed ha posto in apertura, quasi fosse un'epigrafe, una norma concernente la gerarchia delle fonti, dove viene tra l'altro affermato che il ricorso al diritto comune può avvenire soltanto ove manchino disposizioni di diritto della navigazione, tratte dallo stesso codice della navigazione, dalle leggi, dai regolamenti e dagli usi, e non sia possibile disciplinare un determinato istituto ricorrendo all'analogia (art. 1 c. nav.). In questa prospettiva, il diritto della navigazione parrebbe essere un "sistema a sé stante", dotato di una propria gerarchia normativa e collocato in una posizione "autonoma" rispetto al resto dell'ordinamento giuridico.

---

<sup>23</sup> SANDERS, voce Arbitrato, in Enciclopedia delle scienze sociali, vol. I, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da G. Treccani, 1991, pp. 276 ss.

<sup>24</sup> Secondo la definizione data da Tetley «Arbitration is (...) the settling of disputes between parties who agree not to go before the courts, but to accept as final the decision of experts of their choice, in a place of their choice, usually subject to laws agreed upon in advance and usually under rules which avoid much of the formality, niceties, proof and procedure required by the courts» (TETLEY, *International Conflict of Laws: Common, Civil and Maritime*, Montréal, International Shipping Publications, 1994, p. 390). Richiamando la già menzionata definizione nella sua opera *Marine Cargo Claim*, lo stesso Tetley ha aggiunto che «Maritime arbitration is the refore the arbitration of maritime commercial disputes» (TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 4a ed., Cowansville, Editions Yvon Blais, 2008, p. 1417).

<sup>25</sup> HARRIS, SUMMERSKILL, COCKERILL, *London Maritime Arbitration*, in *Arbitration International*, 1993, p. 275.

È questa in sintesi la teoria dell'autonomia del diritto della navigazione, nascente dall'idea che gli istituti di diritto marittimo avessero bisogno di proprie norme in virtù delle peculiarità legate al "fatto tecnico della navigazione", il quale, stante i rischi peculiari che investono il complesso delle persone e delle cose nell'ambito della spedizione marittima o aeronautica una volta che la nave si è staccata dalla terraferma, nel pensiero è sostanzialmente inidoneo ad essere regolato secondo i principi del diritto comune .

Il sistema autonomo del diritto della navigazione è stato notevolmente influenzato dall'insieme storico-politico nel quale esso è stato elaborato e si è sviluppato , evoluzione che ha contribuito ad indirizzare i fautori di tale teoria verso posizioni critiche nei confronti del movimento di unificazione internazionale del diritto marittimo, spingendo invece nel senso di un inquadramento nazionale della materia volto a isolare (invero più a parole che nei fatti) il nostro Paese rispetto al contesto internazionale .

In quest'ultimo senso, in primo luogo, è stato correttamente evidenziato che, nel contesto dei traffici marittimi, non vi è spazio per un'ottica stato-centrica, in quanto il diritto marittimo ha le sue origini ed è destinato ad operare in un ambiente internazionale, in nessun modo delimitabile nei confini nazionali di un solo Stato. Gli strumenti di lavoro ed i mezzi ermeneutici a disposizione degli operatori marittimi devono infatti provenire da esperienze diverse da quelle nazionali: il "centro gravitazionale" del diritto marittimo non è il diritto interno, ma il diritto internazionale uniforme, cui deve essere data un'interpretazione "autonoma" ossia un'interpretazione non "appiattita" nella prospettiva interna, ma che tenga conto dell'origine internazionale della normativa.

In secondo luogo, si è inoltre giustamente messo in risalto come il diritto marittimo non possa prescindere da una continua interazione con i principi di diritto comune, in quanto il diritto marittimo non è una disciplina autosufficiente e completa e, in ogni caso, è inidoneo a regolare in maniera compiuta ogni aspetto dei rapporti giuridici riguardanti i traffici marittimi. In quest'ultimo senso si è sostanzialmente pronunciata la giurisprudenza italiana e straniera (segnatamente quella francese), la quale ha di fatto negato l'autonomia del diritto della navigazione, non esitando ad estendere a fattispecie disciplinate dal codice della navigazione i principi del diritto comune.



È così che la nostra Corte costituzionale ha più volte chiarito i limiti della specialità del diritto nautico, osservando come le deroghe al diritto comune agiscono solo in quanto esse siano effettivamente necessarie rispetto alle caratteristiche peculiari del rapporto di lavoro.

Tale specialità, da un lato, consente di dare atto dell'esistenza di istituti sui generis (estranei al diritto comune) come, ad esempio, l'avaria generale e il soccorso e, dall'altro lato, di giustificare alcune rilevanti deroghe al diritto comune, possiamo osservare come questo si verifichi già in relazione alla disciplina delle assicurazioni marittime.

Il diritto marittimo deve essere appunto inteso come una disciplina "speciale" e quindi (in parte) derogatoria rispetto ai principi di diritto comune (ciò in ragione sia delle proprie specifiche particolarità, sia della matrice internazionale che caratterizza la gran parte dei suoi istituti); in secondo luogo, è pacifico che l'applicazione dei principi di diritto comune nel settore marittimo deve essere ricavata tenendo nel debito conto le esigenze ad esso tipiche.

In sintesi, è pertanto possibile affermare che il diritto marittimo si presenta oggi come una disciplina "speciale", dove si avverte l'esigenza di integrare (ovvero di sostituire) le disposizioni del codice della navigazione e delle leggi che disciplinano particolari aspetti della materia con i principi di diritto comune, principi soventemente rinvenibili in norme di origine internazionale o nella prassi degli operatori commerciali.

# FONDAMENTI GIURIDICI DELL'ARBITRATO MARITTIMO

## NORMATIVA INTERNAZIONALE SULL'ARBITRATO MARITTIMO

Il commercio marittimo, per sua natura, reca caratteri ben marcati di internazionalità. Tuttavia, come già osservato nel capitolo precedente, l'uniformità che in origine qualificava i traffici commerciali per mare venne progressivamente compromessa già nell'Ottocento da interventi legislativi statali che comportarono una limitazione nello sviluppo delle relazioni commerciali internazionali. All'inizio del XX secolo apparve pertanto necessario ai governi e agli operatori commerciali evitare che i rapporti contrattuali cessassero di essere sottoposti a discipline giuridiche differenziate in ragione delle leggi nazionali di volta in volta applicabili, posto che il ricorso alle norme di diritto internazionale privato per dirimere conflitti in materia marittima era apparso oltremodo problematico, oltre che inefficace.

Si sviluppò quindi un impulso volto alla conclusione di convenzioni internazionali atte a regolare in modo uniforme quei rapporti in materia marittima che più di frequente presentavano elementi di estraneità, garantendo un'omogeneità di trattamento nei vari ordinamenti.

Quello convenzionale è ancor oggi uno degli strumenti maggiormente utilizzati per conseguire l'uniformità del diritto marittimo o, quantomeno, l'armonizzazione delle leggi nazionali e delle pratiche commerciali, come comprovato dal numero crescente di accordi negoziati negli ultimi decenni.

Alcuni di questi trattati, che si andranno di seguito ad analizzare, recano sporadiche norme su specifici aspetti dell'arbitrato marittimo, regolato non quale fenomeno giuridico in sé ma nelle sue più strette correlazioni con l'oggetto della convenzione di diritto uniforme di volta in volta considerato.

Appurata la centralità della volontà delle parti all'interno dell'arbitrato marittimo, risulta decisivo analizzare lo strumento attraverso il quale essa viene realizzata nell'arbitrato, ossia tramite la convenzione arbitrale.

All'interno di tale istituto si è soliti distinguere fra compromesso e clausola compromissoria, a seconda che la scelta dell'arbitrato sia fatta in un documento stipulato dopo il sorgere di una lite fra le parti (compromesso) ovvero come patto inserito nell'ambito di un contratto, destinato ad operare per regolare le eventuali pendenze che potrebbero nascere da tale contratto, ossia prima del loro insorgere (clausola compromissoria)<sup>26</sup>. Come è stato osservato, tale distinzione, tipica del diritto interno<sup>27</sup>, perde significato nell'ambito dell'arbitrato commerciale internazionale. Indicativo di ciò è il fatto che le due più importanti convenzioni internazionali di diritto uniforme che regolano la materia de qua (Convenzione di New York del 1958 e Convenzione di Ginevra del 1961) non accennino ad alcuna differenza di disciplina fra i due istituti, così come la Model law dell'UNCITRAL<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> Su tale distinzione cfr., nella giurisprudenza italiana, Cass. 17 dicembre 1969, n. 3992, Scalera c. Scalera e altro, in Rep. Giur. it., 1969, voce Arbitrato, n. 178. In dottrina, cfr., ex multis, REDENTI, Diritto processuale civile, III, Milano, 1954, p. 461, che osserva: “La clausola compromissoria differisce dal compromesso in quanto non demanda a posteriori agli arbitri la decisione di controversie già sorte, identificabili e identificate come tali, bensì stabilisce a priori (cioè preventivamente ed in ipotesi) che viene demandata ad arbitri, nominati o nominandi, la decisione di eventuali controversie”;

<sup>27</sup> Significativo il fatto che le code de procedure civile francese, conosce la partizione fra clausole compromissorie e compromis solo per l'arbitrato interno (cfr. art. 1442), mentre, con riferimento all'arbitrato internazionale, parla semplicemente di convention d'arbitrage (art. 1504). Diversamente, il codice di rito tedesco, pur scindendo, al § 1029 (2) della Zivilprozessordnung (ZPO), il concetto di convenzione arbitrale fra Schiedsabrede (compromesso) e Schidsklausel (clausola compromissoria), non vi riconduce effetti, così come il Codice di procedura civile italiano, che, pur effettuando tale distinzione (cfr. artt. 807-808), non vi fa discendere alcuna differenza di disciplina.

<sup>28</sup>La Convenzione di New York sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere del 1958 parla genericamente di “convention écrite par laquelle les parties s'obligent à soumettre à une arbitrage tous les différends ou certains de différends qui se sont élevés ou pourraient s'élever entre elles” (art. II.1) e laddove definisce cosa si intenda per “convention écrite” parifica le due figure (art. II.2); la Convenzione europea sull'arbitrato commerciale internazionale firmata a Ginevra nel 1961, delimitando il proprio campo di applicazione, recita, fra l'altro, di trovare applicazione “alle convenzioni d'arbitrato concluse per risolvere le controversie sorte o che potrebbero sorgere da operazioni di commercio internazionale” (art. I, 1, lett. a). Interessante sembra, infine, ricordare la Model law dell'UNCITRAL (art. 7), che, pure, parla solo di “arbitration agreement”.

Nello stesso senso, la dottrina inglese, allineandosi al disposto della Section 6 dell'Arbitration Act del 1996, spende pochissime parole sul punto, limitandosi a sottolineare che “there is no difference in principle between the effect of arbitration [che riguarda “future differences”] and submission [che riguarda “disputes which are already in existence”] agreements”<sup>29</sup>.

In ogni caso, pare essenziale evidenziare come le varie partizioni sopra viste debbano ritenersi superate anche nel diritto interno italiano, in quanto è pacifico che la natura dei due istituti è comune<sup>30</sup>: essi sono contratti e, specificamente, in quanto atti sostanziali aventi effetti nel processo, negozi processuali;

medesimi sono, poi, gli effetti che sono in grado di produrre: entrambi segnano un limite alla giurisdizione dello Stato, entrambi impegnano le parti alla risoluzione della controversia per mezzo di uno strumento diverso da quello dell'aula di Tribunale; identico è, poi, il trattamento normativo riservato alle due ipotesi. Nondimeno, non appare inutile rilevare che nel mondo dei traffici marittimi internazionali si giunge all'arbitrato prevalentemente attraverso clausole compromissorie<sup>31</sup>, dal momento che i contratti che hanno per oggetto i traffici marittimi solitamente comprendono tali clausole<sup>32</sup>, e che i maggiori problemi che si pongono all'attenzione dell'interprete sono costituiti dalla disciplina delle stesse.

---

<sup>29</sup> Così AMBROSE, MAXWELL e PARRY, *London Maritime Arbitration*, cit., p. 20

<sup>30</sup> Sulla comune natura dei due istituti si vedano per tutte Cass. S.U. 27 aprile 1951, n. 1030, *Fiamingo c. Cappelli*, in *Mass. Foro It.*, 1951, 250 e *Coll. Arb.* 21 aprile 1986, *Impr. Costruzioni D'Andrea c. Comune S. Teresa Riva*, in *Arch. Giur. oo. pp.*, 1987, 149; in dottrina, v. FERRO, *La clausola compromissoria*, in *ALPA, L'arbitrato. Profili sostanziali*, cit., p. 615.

<sup>31</sup> Cfr. BERLINGIERI, *International Maritime Arbitration*, cit., loc. cit.; CARBONE e LOPEZ DE GONZALO, *L'arbitrato marittimo*, cit., pp. 1086-1097. Più in generale, cfr. RUSSELL, *on arbitration*, cit., p. 27, secondo cui “the majority of arbitration agreements are included in and collateral, or ancillary, to a main contract”.

<sup>32</sup> V. retro, *Capitolo I*, § 4.A. Si noti, peraltro, che il compromesso è ovviamente l'unico possibile tipo di accordo arbitrale in presenza di controversie di natura extracontrattuale (quale, ad esempio, l'urto tra navi).

## LA CLAUSOLA COMPROMISSORIA

Alla luce di quanto da ultimo indicato, è opportuno concentrare l'attenzione sulle clausole compromissorie, entrando nel merito dei problemi riguardanti i rapporti intercorrenti tra tali clausole e i contratti nei quali esse sono inserite. La risoluzione di tale problematica è rilevante non solo al fine di stabilire se le eventuali invalidità del contratto cui accede una clausola compromissoria si riflettono su quest'ultima, determinandone a loro volta l'invalidità, ma anche, più in generale, perché dal corretto inquadramento del rapporto contratto-clausola compromissoria è possibile trarre significativi spunti interpretativi che saranno fondamentali per il prosieguo del presente lavoro.

In questa prospettiva, si tenterà in primo luogo una sintesi dell'evoluzione della giurisprudenza e della dottrina sul tema dell'autonomia della clausola compromissoria rispetto al contratto cui essa accede, premettendo sin d'ora che si è limitato l'ambito dell'indagine all'esperienza italiana e inglese. Ciò in quanto, l'ordinamento italiano è il naturale punto di partenza di tale un'indagine e in secondo luogo l'ordinamento inglese costituisce il normale "background" della maggior parte degli arbitrati marittimi (i quali, appunto, si svolgono prevalentemente a Londra e sono regolati dalla legge inglese).

In Italia, tra la fine del 1800 e la prima metà degli anni '30 del secolo appena trascorso, la dottrina e la giurisprudenza sostenevano che la clausola compromissoria fosse "parte integrante" del negozio nel quale veniva a collocarsi e che l'invalidità di tale atto comportasse l'invalidità della clausola, in conseguenza di un vincolo di accessorietà che legava i due rapporti.

Successivamente, è stato evidenziato che la clausola compromissoria non ha la medesima funzione del negozio cui aderisce, affermando che tale clausola ha come scopo quello di "cercare il miglior giudice per la decisione di una certa categoria di liti", mentre il contratto che contiene la clausola compromissoria disciplina l'assetto giuridico complessivo che le parti hanno voluto dare ad un determinato rapporto intercorrente fra loro. Inoltre, è comunque pacifico che le parti, con l'inserimento della clausola compromissoria, hanno inteso disciplinare gli esiti del momento patologico del negozio giuridico: pur nella differenza di

funzioni, l'accordo compromissorio è quindi "teleologicamente collegato" al contratto cui inerisce.

Questi elementi rappresentano il punto di partenza dell'affermazione nell'ordinamento italiano del principio di "autonomia" della clausola compromissoria, in base al quale tale clausola "non è già un patto accessorio, ma un negozio giuridico separato, con una propria individualità ed una propria autonomia, distinta dal contratto cui esso accede"<sup>33</sup>. Il principio è stato accolto dalla giurisprudenza (anche "marittimistica") italiana<sup>34</sup> ed è stato poi "consacrato" dal legislatore nell'art. 808, comma 3 (oggi comma 2), c.p.c., che recita: "la validità della clausola compromissoria deve essere valutata in modo autonomo rispetto al contratto al quale si riferisce".

In Inghilterra la questione della autonomia (separability) della clausola compromissoria è stata oggetto di un interessante cammino giurisprudenziale, i cui risultati sono stati in seguito recepiti dall' arbitration Act 1996.

Il punto di partenza è sintetizzato da Lord Sumner, secondo cui "the arbitration clause is but part of the contract and, unless it is couched in such terms as will except it out of the results which follow from frustration, generally it will come to an end too"<sup>35</sup> : l'ordinamento inglese non conosceva il principio di autonomia e consentiva alla clausola arbitrale di non essere "travolta" dai vizi sopravvenuti del contratto (quale, ad esempio, la "frustration") soltanto

---

<sup>33</sup> Così BERLINGIERI (G.), Note minime sull'autonomia della clausola compromissoria, in *Dir. maritt.*, 1964, p. 130.

<sup>34</sup> Per una prima affermazione cfr. Cass. 23 giugno 1937, *Soc. Terni c. Soc. Meridionale*, in *Riv. dir. comm.*, 1937, II, 505 con nota di COBIANCHI; più di recente cfr. Cass. 25 febbraio 1995, n. 2147, *Fossati c. Colombo '92 s.p.a.*, in *Riv. arb.*, 1995, 689 con nota di DEL BUFALO e Cass. 20 giugno 2000, n. 8376, *Evoluzione di Sterrantino Aurelio & C. s.a.s. c. Sistema Italia s.r.l.*, in *Giust. civ.*, 2001, I, 1327. La giurisprudenza marittimistica ha pacificamente aderito a tale principio, cfr. fra le altre Trib. Genova 17 marzo 1966, *S.p.A. Odino Valperga Italeuropa e S.p.A. Viglienzona Tirrenia c. S.a.s. Bertorello Febo Amedeo e altri*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 1966, 581; Trib. Napoli 15 giugno 1968, *Colasanti F.lli c. The Mediterranean and Overseas Shipping Agency*, in *Dir. maritt.*, 1968, 111; App. Roma 21 gennaio 1991, *Navy Club International c. Soc. Starlauro*, in *Foro it.*, 1992, I, 1915.

<sup>35</sup> *Hirji Mulij v. Cheong Yue Steamship Co. Ltd.* [1926] 24 *Lloyd's Rep* 214 per Lord Sumner.

laddove le parti avessero esplicitamente fatta salva la sua sopravvivenza rispetto alla “termination” del contratto. Successivamente cominciò un percorso che avrebbe condotto a diverse pronunce con diverse interpretazioni.

Successivamente, l’Arbitration Act 1996 ha fornito lo sfondo normativo per la definitiva affermazione del principio di “autonomia” della clausola arbitrale, codificando le soluzioni del caso *Harbour Assurance Co. v. Kansa General International Insurance Co. Ltd.* e accogliendo i risultati formulati nella Model Law dell’UNCITRAL (art. 16, comma 1).

La Section 7 dell’Arbitration Act 1996 dispone infatti: “Unless otherwise agreed by the parties, an arbitration agreement which forms or was intended to form part of another agreement [...] shall not be regarded as invalid, non-existent or ineffective because that other agreement is invalid or did not come into existence or has become ineffective, and it shall for that purpose be treated as a distinct agreement”. Tale disposizione si segnala per la notevole chiarezza, nondimeno, appaiono necessarie due precisazioni.

In primo luogo, il passaggio dove l’Arbitration Act afferma che la clausola compromissoria “was intended to form part of another agreement”, va interpretato nel senso che il legislatore si è preoccupato di evidenziare che uno dei fondamenti della doctrine of separability è la c.d. “presumption of one-stop adjudication”: laddove non esista un contratto sarebbe ovvio che non possa esservi una clausola compromissoria che ne faccia parte, ma, ciononostante, è comunque opportuno lasciare la cognizione del problema dell’esistenza del contratto (e della relativa clausola arbitrale) agli arbitri stessi<sup>36</sup>. In quest’ultimo senso deve essere letta l’ultima versione dei Terms della London Maritime Arbitrators Association, in base ai quali la cognizione degli arbitri “shall extend to determining all disputes arising under or in connection with the transaction the subject of the reference”<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> In questo senso AMBROSE, MAXWELL e PARRY, *London Maritime Arbitration*, cit., p. 55. Si noti che nel caso *Azov Shipping Co. v. Baltic Shipping Co.*, cit., il giudice Colman non ha smentito questa conclusione in una sentenza riguardante l’impugnazione di un lodo annullato in tale sede per non essere l’accordo arbitrale vincolante per una delle varie parti. Sulla “presumption of one stop adjudication”, v. retro, nota 41.

<sup>37</sup> Così la Section 10 dei Terms del 2012, la quale testualmente recita: “Notwithstanding the terms of any appointment of an arbitrator, unless the parties otherwise agree the jurisdiction of the tribunal shall extend to determining all disputes arising under or in connection with the transaction the subject of the reference, and each party shall have the right before

In secondo luogo, occorre evidenziare il passaggio della già menzionata Section 7 che afferma che la clausola compromissoria “shall for that purpose be treated as a distinct agreement”. Il principio di autonomia consente di rendere effettiva la volontà delle parti di derogare alla giurisdizione statale anche laddove si controverta su questioni di validità del main contract; pertanto, dispiega i propri effetti in un’ottica di favor arbitratus. Tale principio, peraltro, rileva solo “for that purpose”, non va, cioè, considerato allorché possa condurre a risultati paradossali: in altri termini, non si può usare il concetto di separability per richiedere una specifica approvazione per iscritto della clausola arbitrale, adducendo il fatto che essa è “altro” dal contratto in cui è inserita; parimenti, non è corretto chi, nel mondo dei traffici internazionali, essendo cessionario di un contratto, dopo aver dato esecuzione al negozio giuridico, sollevi la questione della inestensibilità degli effetti della clausola arbitrale, affermando che tale clausola sarebbe “autonoma” rispetto a tale contratto.

Analizzando quindi la “strumentalità” della clausola compromissoria non pare suggerire un rapporto di subordinazione rispetto al contratto in quanto i due negozi sono sullo stesso piano, perché sono entrambi “strumenti” dell’operazione economica: da un lato, la clausola compromissoria risponde ad esigenze proprie delle parti in vista dell’oggetto sostanziale del rapporto, dall’altro, il contenuto del regolamento negoziale si fa medium volto ad illuminare la reale portata della clausola compromissoria. Quest’ultima deve quindi essere considerata parte della complessa articolazione negoziale volta a raggiungere gli scopi perseguiti dai paciscenti ed in questo senso la volontà delle parti deve essere parametro ermeneutico fondamentale per la corretta interpretazione della stessa clausola compromissoria.

Questa ricostruzione pare basilare ai fini della migliore comprensione di un fenomeno come l’arbitrato marittimo — che, in ragione della materia trattata — non può essere ridotto a mero “involucro processuale”: la clausola compromissoria per arbitrato marittimo è quindi negozio autonomo rispetto al contratto che la incorpora, ma è anche negozio strumentale a tale contratto e non può essere avulsa del contesto nel quale viene ad operare, ma, al contrario,

---

the tribunal makes its award (or its last award, if more than one is made in a reference) to refer to the tribunal for determination any further dispute(s) arising after the commencement of the arbitral proceedings. When and how such dispute is dealt with in the reference shall be in the discretion of the tribunal”.



necessita una continua interazione con il piano sostanziale e con le concrete esigenze degli operatori del commercio marittimo internazionale. Il che implica che la clausola arbitrale deve essere interpretata tenendo in primo luogo in considerazione tali esigenze.

## LE CONVENZIONI INTERNAZIONALI DI NEW YORK E GINEVRA

L'assenza nelle convenzioni di diritto marittimo uniforme di norme atte a regolare in modo sistematico l'arbitrato marittimo determina il suo assoggettamento, per ogni aspetto non altrimenti disciplinato, alle convenzioni generali sull'arbitrato commerciale internazionale.

Una delle ragioni dell'affermazione dell'arbitrato marittimo può essere senz'altro attribuita al favor arbitratus determinatosi a livello transnazionale a seguito dell'applicazione pressoché universale della Convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, altrimenti nota come Convenzione di New York, conclusa a New York il giugno 1958 sotto gli auspici dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, cui hanno sinora aderito ben 149 Stati<sup>38</sup>. Essa è stata negoziata in un periodo di forte espansione dei traffici internazionali col proposito di promuovere il riconoscimento delle convenzioni arbitrali e dei relativi lodi.

entrata in vigore sul piano internazionale il 7 giugno 1959, è ritenuta ancor oggi lo strumento convenzionale di maggior successo in campo arbitrale e, secondo alcuni, finanche dell'intera storia della legislazione commerciale internazionale<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Tra i pochi Stati non aderenti vi sono prevalentemente Paesi di dimensioni territoriali ridotte (es. Andorra, Santa Lucia, Maldive) o in via di sviluppo e con problemi politici interni (es. Etiopia, Somalia, Libia, Iraq, Yemen) o politicamente isolati (Corea del Nord) o, ancora, il cui status giuridico non ha consentito l'adesione (Taiwan). Quanto all'Italia, la Convenzione di New York è stata ratificata con legge di autorizzazione alla ratifica e di esecuzione n. 62 del 19 gennaio 1968 entrando successivamente in vigore il 1° maggio 1969. Tra l'amplessima letteratura sulla Convenzione di New York si veda BERNARDINI, L'arbitrato nel commercio e negli investimenti internazionali, cit; BRIGUGLIO, L'arbitrato estero: il sistema delle convenzioni internazionali, cit.; VAN DEN BERG, The New York arbitration convention of 1958: towards a uniform judicial interpretation, The Hague, Kluwer, 1981.

<sup>39</sup> Così Lord MUSTILL, secondo cui « [The New York] Convention has been the most successful international instrument in the field of arbitration and perhaps could lay claim to be the most effective instance of international legislation in the

Rispetto alle Convenzioni di Ginevra del 1923 e del 1927 la Convenzione di New York ha apportato una generale semplificazione delle condizioni per il riconoscimento del lodo (ad esempio mediante l'inversione dell'onere della prova nel riconoscimento del lodo, ora gravante sulla parte che intende sottrarsi all'esecuzione) nonché nell'eliminazione del cosiddetto "doppio exequatur", ossia la necessità che il lodo, per essere riconosciuto all'estero, fosse munito anche dell'exequatur sulla base delle norme dello Stato d'origine oltre a quelle del luogo di effettiva esecuzione.

Ad ogni buon conto nemmeno la Convenzione di New York ha inteso disciplinare il fenomeno arbitrale in modo completo, limitandosi invece a conseguire una prudente armonizzazione, accettabile da un numero di Paesi più ampio possibile: donde il suo contenuto dedicato esclusivamente al fondamento (la convenzione arbitrale) e al risultato (il lodo) del procedimento arbitrale, tralasciato ogni altro aspetto che viene di conseguenza rimesso alla disciplina dei singoli ordinamenti nazionali.

Tuttavia in essa sono stati posti principi d'importanza fondamentale: in primis si impone agli Stati contraenti di riconoscere clausole compromissorie e compromessi e, nel contempo, ai giudici nazionali di rimettere il giudizio agli arbitri se aditi per decidere su una controversia per la quale sussista una convenzione arbitrale valida ed efficace (art. II, 1 e 3 comma); inoltre è data una definizione di convenzione arbitrale conclusa in forma scritta (art. II, 2 comma) quantunque, come si dirà più diffusamente in seguito, l'esegesi di tale concetto è tuttora assai controversa; è altresì prescritto ai giudici stessi di riconoscere il lodo arbitrale straniero, accordandogli esecuzione in forza delle norme procedurali vigenti, a condizioni non dissimili rispetto a quelle richieste per i lodi interni (art. III), consentendo ai magistrati stessi di rifiutare il riconoscimento del lodo straniero unicamente in numero definito di ipotesi (art. V); si codifica infine, implicitamente, il primato dell'autonomia delle parti nella costituzione del

---

entire history of commercial law» (MUSTILL, Arbitration: History and Background, in *Journal of International Arbitration*, 1989, p. 49).

tribunale arbitrale e delle regole di procedura applicabili, sancendo il ruolo sussidiario della legislazione nazionale (art. V, lett. d).

Come suggerito sin dal titolo della stessa, l'applicazione della Convenzione non richiama il concetto di arbitrato internazionale, bensì quello di arbitrato estero, termine che di per sé suggerisce, a contrario, una connessione con un determinato Stato: l'art. I afferma infatti che, di principio, sono "straniere" le sentenze arbitrali «rese nel territorio di uno Stato diverso da quello in cui il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze sono richiesti e che concernono controversie tra persone fisiche e giuridiche». Tuttavia, è di seguito specificato che la Convenzione «si applica altresì alle sentenze arbitrali che non sono considerate come sentenze nazionali dallo Stato in cui il loro riconoscimento e la loro esecuzione sono richiesti»<sup>40</sup>. I criteri sono pertanto due: il primo fa riferimento al luogo della pronuncia, ricomprendendo arbitrati qualificabili come stranieri dall'ordinamento richiesto anche se privi di elementi di transnazionalità sotto il profilo soggettivo (nazionalità delle parti) od oggettivo (natura della controversia) mentre il secondo rinvia ai parametri che ciascuno Stato avrà ritenuto di adottare per ritenere non nazionali le sentenze arbitrali. Congiuntamente tali criteri presentano un indubbio vantaggio in termini di ampliamento del favor per la circolazione dei lodi.

La Convenzione si applica anche ai rapporti non commerciali, sebbene ai sensi dell'art. I, comma 3, gli Stati, al momento della firma o della ratifica, possano dichiarare di applicare la Convenzione «unicamente alle controversie scaturite da rapporti di diritto, contrattuali e non contrattuali, che sono considerati come commerciali dalla propria legislazione nazionale». Quantunque tale riserva apparisse teoricamente suscettibile di creare incertezza, rimettendo l'ambito di applicazione alle singole normative nazionali, il termine "commerciale" è stato in genere interpretato dalle corti in modo alquanto estensivo, sicché non vi è dubbio che anche la materia marittima ricada in quella commerciale e sia pertanto regolata dalla Convenzione

---

<sup>40</sup> Il testo viene qui riportato nella sua traduzione italiana, quantunque vada rilevato che, ai sensi dell'art. XVI della Convenzione, gli unici testi ufficiali sono quelli redatti in inglese, cinese, spagnolo, francese e russo.

anche nei 48 Stati che hanno formulato la riserva di commercialità, tra i quali figurano gli Stati Uniti e la Cina.

La Convenzione contiene all'art. VII, 1 comma, una clausola di compatibilità con cui sono fatti salvi «accordi multilaterali o bilaterali conclusi dagli Stati contraenti in materia di riconoscimento e di esecuzione delle sentenze arbitrali»; proprio sulla scorta di tale principio e in ragione della specialità per materia, le convenzioni di diritto marittimo uniforme, tra cui le Regole dell'Aja-Visby e le Regole di Amburgo in materia di trasporto marittimo di cose, laddove in vigore e limitatamente al proprio ambito di applicazione, sono destinate a prevalere sui principi generali dalla Convenzione del 1958 anche laddove maggiormente restrittive rispetto alla libertà negoziale delle parti<sup>41</sup>.

Infine, la clausola del diritto più favorevole, anch'essa inclusa nell'art. VII, 1 comma, consente che una convenzione arbitrale e un lodo, non recepibili secondo la Convenzione di New York (la quale, per sua stessa natura, intende fornire solo un livello di protezione minima e universalmente accettata) lo sia sulla base di norme nazionali più favorevoli «nei modi e nei limiti ammessi dalla legislazione o dai trattati del Paese in cui la sentenza è evocata»<sup>42</sup>. Tale disposizione sarà suscettibile di un'applicazione sempre più ampia posto che il testo convenzionale è con tutta probabilità destinato a rimanere invariato per gli anni a venire, mentre l'evoluzione tecnologica è costante, al pari dell'adeguamento delle legislazioni nazionali in materia, ormai contraddistinte da un crescente favor arbitratus.

Nonostante i mutamenti subiti dal mercato dei traffici commerciali negli ultimi sessant'anni, la Convenzione di New York costituisce ancora oggi un testo di fondamentale rilevanza in ambito marittimo;

---

<sup>41</sup> CARBONE, Contratto di trasporto marittimo di cose, cit., p. 617.

<sup>42</sup> Sull'utilizzo della clausola del diritto più favorevole in relazione alla questione della forma della clausola compromissoria, v. infra, cap. 4, par. 3, lett. a), ii).

Va da ultimo menzionata anche la Convenzione europea di Ginevra del 21 aprile 1961 sull'arbitrato commerciale internazionale, in vigore dal 7 gennaio 1964, nata con lo scopo, illustrato dal preambolo, di favorire l'arbitrato tra gli Stati «al fine di contribuire allo sviluppo del commercio europeo», ovviando «a certe difficoltà suscettibili di ostacolare l'organizzazione e il funzionamento dell'arbitrato commerciale internazionale»<sup>43</sup>.

Pur con un ambito di applicazione limitato rispetto alla Convenzione di New York, essa ha contribuito allo sviluppo di una normativa internazionale organica in materia arbitrale<sup>44</sup>: nella Convenzione di Ginevra è infatti stato impiegato per la prima volta il concetto di “arbitrato commerciale internazionale”, definito sia in termini oggettivi, con riferimento alla natura della controversia, che deve avere ad oggetto «operazioni di commercio internazionale» (termine assai ampio in cui rientrano senza dubbio anche i traffici marittimi), sia in termini soggettivi, con riguardo alla nazionalità e residenza delle parti in Stati contraenti diversi.

Il testo convenzionale disciplina con norme specifiche tutte le fasi del procedimento, dalla convenzione arbitrale (art. 2) al lodo (artt. 8 e 9), ivi inclusi la costituzione e l'organizzazione del tribunale arbitrale (art. 4), l'eventuale contestazione della competenza degli arbitri (art. 5), il rapporto tra arbitri e il giudice ordinario (art. 6) e la legge applicabile al merito della controversia (art. 7).

È stato rimarcato come l'accordo ginevrino abbia un carattere “complementare” rispetto alla Convenzione di New York in quanto volto ad ampliarne la portata operando in via integrativa.

---

<sup>43</sup> La Convenzione, conclusa sotto gli auspici dell'Economic Commission for Europe dell'ONU, aveva la particolare finalità di facilitare i rapporti commerciali tra Paesi dell'Europa Occidentale e Stati dell'area socialista che, infatti, ratificarono tutti la Convenzione, ad eccezione dell'Albania che vi ha aderito soltanto nel 2001. Sulla Convenzione di Ginevra si veda LUZZATTO, Accordi internazionali e diritto interno in materia di arbitrato. La Convenzione di Ginevra del 21 aprile 1961, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 1971, p. 47 ss.; PIERGROSSI, L'Italia e la convenzione di Ginevra del 1961 sull'arbitrato commerciale internazionale, in *Rivista di diritto processuale*, 1971, p. 707 ss.

<sup>44</sup> La Convenzione è stata ratificata da 31 Paesi tra cui l'Italia, ove è in vigore dal 1° novembre 1970 (L. 10 maggio 1970 n. 418). Tra gli Stati europei non ratificanti vanno menzionati il Regno Unito e l'Olanda. Nonostante la sua vocazione regionale, sono parti della Convenzione anche due Stati non europei (Burkina Faso e Cuba).

In tal modo accanto ad alcuni aspetti regolati “in concorso” da entrambi i testi (es. validità ed efficacia dell'accordo compromissorio) da definirsi sulla base della clausola del “diritto più favorevole”, ve ne sono altri (es. costituzione del tribunale arbitrale e norme procedurali) che sono disciplinati esclusivamente dalla Convenzione europea la quale, d'altro canto, non regola compiutamente la materia del riconoscimento e dell'esecuzione di lodi esteri, oggetto precipuo dell'Accordo di New York.

Attraverso la codificazione di regole uniformi e del principio di indipendenza dell'arbitrato internazionale dalle legislazioni nazionali, la Convenzione di Ginevra ha avuto un rilievo ragguardevole nella diffusione della cultura arbitrale a livello continentale e molti dei principi in essa codificati sono stati trasposti nei decenni successivi nella Model Law UNCITRAL e in varie legislazioni nazionali.

## LA NORMATIVA NAZIONALE

L'arbitrato marittimo è regolato in taluni suoi aspetti da norme nazionali che assurgono pertanto a fonti del medesimo in quanto disciplinano sotto vari profili l'accordo arbitrale, la procedura e il lodo: tra queste vi sono disposizioni che prevedono requisiti di validità e forma della convenzione arbitrale, norme procedurali derogabili o inderogabili dalle parti, norme che enumerano le condizioni cui sono assoggettati il riconoscimento e l'esecuzione del lodo e i mezzi di gravame ammessi avverso la decisione.

Sono infatti più di uno gli ordinamenti che possono venire in considerazione nelle diverse fasi del procedimento arbitrale o in vari aspetti della procedura, spesso in esecuzione di convenzioni internazionali: vi è anzitutto l'ordinamento dello Stato in cui ha sede l'arbitrato per quanto concerne il rispetto di norme procedurali qualificate come inderogabili, nonché dei motivi di impugnazione avverso la pronuncia; inoltre, ai sensi dell'art. V, n. 1, lett. a) e art. V, n. 2, lett. a) della Convenzione di New York, l'ordinamento dello Stato in cui la decisione è stata resa ovvero quello cui le parti hanno sottoposto la convenzione arbitrale quanto alla validità della medesima e, ancora, l'ordinamento dello Stato in cui sono richiesti il riconoscimento e l'esecuzione del lodo, per quanto concerne l'abitabilità della controversia e la compatibilità di tale riconoscimento ed esecuzione con l'ordine pubblico del foro.

Spesso inoltre la legislazione nazionale regola il rapporto tra il procedimento arbitrale e i tribunali nazionali, incluso il ruolo da questi assunto nell'assistere gli arbitri in taluni atti processuali ove questi risultino privi dei relativi poteri: si tratta solitamente di interventi in materie quali nomina, sostituzione degli arbitri, acquisizione di prove (verifica dell'autenticità di scritture, prelievo di campioni, accesso alla proprietà di terzi), unificazione di procedimenti nonché emanazione di conservazione dello stato dei luoghi o delle cose.

Peraltro diverse delle più recenti normative nazionali hanno recepito i principi enucleati dalla Model Law on International Commercial Arbitration, adottata il 21 giugno 1985 dall'United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL); si tratta di uno strumento di soft law il cui scopo è favorire l'armonizzazione delle legislazioni statali garantendo ampi margini di adattabilità mediante disposizioni suscettibili di essere recepite non nella forma del trattato internazionale ma quali atti normativi interni, a integrazione o sostituzione di quelle nazionali preesistenti.

La Model Law reca una serie di regole idonee a disciplinare ogni fase del procedimento arbitrale, dalla conclusione dell'accordo sino al riconoscimento ed esecuzione del lodo, e si ispira al principio fondamentale di libertà dei contraenti e di valorizzazione del ruolo dell'arbitro, cui sono riconosciuti ampi poteri nella conduzione del procedimento in carenza di regole poste dalle parti. Il progetto dell'UNCITRAL ha avuto un'ampia affermazione a livello globale, specie nell'ultimo decennio, tanto che ad oggi 67 Stati hanno adottato legislazioni interne basate sulla Model Law tra cui, fra i Paesi che assumono maggior rilievo nel settore marittimo, vanno menzionati Singapore (1994), la Germania (1998), il Giappone (2003), la Spagna (2003), Hong Kong (2010);

La Model Law ha influenzato altresì la legislazione britannica (Arbitration Act 1996) e quella svedese (Swedish Arbitration Act 1999) e aveva ispirato finanche il legislatore italiano della riforma del 1994; com'è noto, tuttavia, la disciplina in materia di arbitrato internazionale,

introdotta agli artt. 832-838 del Codice di procedura civile, è stata successivamente abrogata dal decreto legislativo n. 40/200645.

Esaminando ciò che concerne l'ordinamento italiano, le uniche disposizioni in materia di arbitrato marittimo che vi si rinvencono sono collocate nel Codice della navigazione e hanno ad oggetto fattispecie di assai limitata applicazione. L'art. 494 c. nav. consente di deferire ad arbitrato la determinazione del compenso dell'assistenza e salvataggio, con la precisazione che tale quantificazione «non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta»; la norma è stata sostanzialmente sostituita dalla Convenzione di Londra del 1989 che, ai sensi dell'art. 2, è applicabile erga omnes a tutti i procedimenti giurisdizionali e arbitrari in materia di soccorso che si svolgano in uno Stato contraente, indipendentemente dalla nazionalità delle navi coinvolte.

Parimenti l'art. 619 c. nav. attribuisce la facoltà alle parti di rimettere ad arbitri la decisione in ordine alla formazione del regolamento di avaria, stabilendo altresì che gli interessati debbano precisare nel chirografo se l'arbitrato debba qualificarsi come rituale, ossia se «intendono che al regolamento venga dal tribunale competente conferita efficacia di sentenza». Anche detta disposizione ha avuto scarsa applicazione pratica giacché la massima parte dei regolamenti contributivi in avaria comune utilizza uno schema analogo a quello del Lloyd's Average Bond britannico, in cui al liquidatore viene conferito un incarico di natura

---

<sup>45</sup> Ad eccezione di una norma in materia di competenza sull'impugnazione per nullità di cui all'art. 830 c.p.c., la riforma ha sostanzialmente ricondotto l'arbitrato internazionale alla disciplina in precedenza vigente per l'arbitrato interno; il nuovo regime giuridico si caratterizza per il riconoscimento della facoltà delle parti di stabilire le norme procedurali e, in mancanza di ciò, per l'attribuzione agli arbitri del potere di regolare lo svolgimento del giudizio e determinare la lingua dell'arbitrato (art. 816 bis), per la previsione del possibile ricorso degli arbitri al presidente del tribunale al fine di ausilio nell'istruzione probatoria (art. 816 ter), nonché per il conferimento al collegio del potere di decidere in ordine alla propria competenza (art. 817). È inoltre confermata l'impossibilità per gli arbitri di concedere provvedimenti cautelari e conservativi (art. 818), limitazione che, di per sé, pone l'Italia in una posizione di considerevole svantaggio, suscettibile di dissuadere gli operatori commerciali dal designare località italiane quali locus arbitri in vantaggio di sedi (come il Regno Unito) ove i procedimenti siano supportati da legislazioni caratterizzate da un maggior favor arbitratu.



meramente contabile, sicché egli non assume la qualifica di arbitro <sup>46</sup> Peraltro, a seguito della riforma del 2006 si pone altresì il quesito del coordinamento tra l'art. 619 c. nav. a mente del quale, in assenza di una manifestazione di volontà delle parti, l'arbitrato si presume iuris tantum irrituale e l'art. 808 ter c.p.c. secondo cui, al contrario, in assenza di un'espressa volontà derogatoria da parte di contraenti, l'arbitrato deve qualificarsi come rituale.

---

<sup>46</sup> CARBONE, Metodi alternativi di soluzione delle controversie: l'evoluzione indicata dal diritto del commercio internazionale e l'esempio dell'average bond, in *Il Diritto Marittimo*, 1997, p. 322; RIGHETTI, Trattato di diritto marittimo, III, Milano, Giuffrè, 1994, p. 309 ss.

## LE CAMERE ARBITRALI

La storia delle camere arbitrali marittime internazionali è strettamente legata all'evoluzione del diritto commerciale marittimo, una branca del diritto che ha sempre rivestito un ruolo cruciale nello sviluppo economico globale. Fin dai tempi antichi, il trasporto marittimo ha costituito un mezzo fondamentale per lo scambio di merci tra diverse civiltà, determinando la necessità di meccanismi di risoluzione delle controversie che fossero al contempo efficienti, imparziali e rispettosi delle specificità del settore<sup>47</sup>. Le camere arbitrali marittime internazionali, quindi, sono emerse come istituzioni essenziali per la gestione delle dispute in ambito marittimo, evolvendosi nel tempo in risposta alle esigenze mutevoli del commercio globale.

L'origine delle camere arbitrali marittime può essere ricondotta ai mercati medievali e alle fiere commerciali, contesti in cui i mercanti istituivano tribunali ad hoc per risolvere tempestivamente le controversie insorte. Con l'espansione del commercio internazionale nei secoli XVI e XVII, l'arbitrato marittimo si è gradualmente strutturato in forme più istituzionalizzate e formali<sup>48</sup>. Londra, grazie alla sua posizione strategica e alla presenza di un'avanzata infrastruttura legale, si è affermata come uno dei principali centri di arbitrato marittimo, contribuendo significativamente alla formalizzazione delle procedure arbitrali e alla definizione di standard internazionali.

Le camere arbitrali marittime internazionali svolgono una funzione cruciale nel risolvere le dispute legate al trasporto marittimo, offrendo un foro specializzato che consente alle parti di ottenere una risoluzione rapida ed efficiente delle controversie, evitando così i costi e i ritardi tipici delle giurisdizioni ordinarie. Il ruolo di queste istituzioni non si limita alla risoluzione delle controversie; esse contribuiscono altresì alla formazione e alla diffusione delle migliori

---

<sup>47</sup> Jhering, Rudolf. *Law as a Means to an End*. Boston: Boston Book Company, 1913.

<sup>48</sup> Park, William W. *Arbitration of International Business Disputes: Studies in Law and Practice*. Oxford University Press, 2012.

pratiche nel settore marittimo, nonché allo sviluppo di una giurisprudenza coerente e prevedibile, che costituisce un punto di riferimento per gli operatori del settore.

Le competenze delle camere arbitrali marittime sono determinate dalle norme di arbitrato che esse adottano, le quali sono continuamente migliorate e affinate per rispondere alle specifiche esigenze del commercio marittimo internazionale. Tali norme delineano con precisione le procedure per la nomina degli arbitri, la presentazione delle prove, la conduzione delle udienze e l'emanazione dei lodi arbitrali. Un aspetto distintivo delle regole arbitrali marittime è la loro flessibilità, che permette alle parti di adattare il procedimento alle peculiarità della loro controversia, garantendo al contempo il rispetto dei principi di equità e imparzialità.

Una delle caratteristiche principali delle camere arbitrali marittime è la loro capacità di nominare arbitri dotati di competenze tecniche specifiche, essenziali per risolvere questioni complesse che richiedono una conoscenza approfondita delle pratiche marittime e commerciali<sup>49</sup>. Gli arbitri selezionati sono spesso professionisti di alto livello nel settore, quali avvocati marittimi, ingegneri navali, ex capitani di navi e altri esperti con una solida esperienza nel campo. Questa competenza tecnica consente agli arbitri di comprendere appieno le problematiche in esame e di adottare decisioni ben informate e giuridicamente fondate.

L'importanza delle camere arbitrali marittime internazionali si riflette nella loro capacità di influenzare il diritto marittimo globale. Le decisioni arbitrali emesse da queste istituzioni sono frequentemente utilizzate come precedenti in altre giurisdizioni, contribuendo allo sviluppo di un quadro giuridico marittimo uniforme e prevedibile. Inoltre, l'arbitrato marittimo offre alle parti un livello di riservatezza superiore rispetto ai procedimenti giudiziari pubblici, un aspetto particolarmente apprezzato nel commercio internazionale, dove la discrezione è spesso cruciale per le parti coinvolte.

Le camere arbitrali marittime internazionali offrono servizi di arbitrato e mediazione per risolvere dispute che sorgono in vari contesti marittimi, come contratti di trasporto marittimo, costruzione navale, assicurazioni marittime e charter party. Gli arbitri che operano in queste

---

<sup>49</sup> Todd, Malcolm. *Everyday Life of the Barbarians: Goths, Franks and Vandals*. 1968.

istituzioni sono esperti nel diritto marittimo e nelle pratiche commerciali marittime in generale. Questa specializzazione garantisce una valutazione competente delle controversie, considerando le specificità tecniche e giuridiche del settore. Le procedure arbitrali marittime sono generalmente più rapide rispetto ai processi giudiziari ordinari, in quanto la velocità di risoluzione delle controversie è cruciale nel settore marittimo, dove i ritardi possono comportare significative perdite economiche. Inoltre, le parti hanno la possibilità di scegliere la procedura arbitrale e il luogo in cui si svolgerà l'arbitrato; questa flessibilità permette di adattare il processo alle specifiche esigenze delle parti, rendendo l'arbitrato un metodo preferibile rispetto alla giurisdizione ordinaria.

A differenza dei procedimenti giudiziari pubblici, l'arbitrato marittimo offre un grado di privacy maggiore, proteggendo le informazioni sensibili delle parti coinvolte. La confidenzialità è particolarmente importante nel settore marittimo, dove le dispute possono coinvolgere informazioni commerciali riservate.

## LE PRINCIPALI CAMERE ARBITRALI MARITTIME INTERNAZIONALI

Come appena detto, nel contesto del diritto marittimo internazionale, le camere arbitrali marittime svolgono un ruolo fondamentale nella risoluzione delle controversie commerciali legate al trasporto marittimo. Queste istituzioni, grazie alla loro specializzazione e competenza, offrono un forum efficace e specializzato per l'arbitrato, garantendo decisioni rapide e tecnicamente informate. La loro presenza capillare a livello globale assicura che le parti coinvolte in dispute marittime possano accedere a una giustizia arbitrale di alta qualità, indipendentemente dalla loro ubicazione geografica.

Questo paragrafo esamina le principali camere arbitrali marittime internazionali, analizzando la loro struttura, le regole di arbitrato, le procedure adottate e l'impatto delle loro decisioni sul diritto marittimo globale. L'analisi si concentra su istituzioni chiave come la London Maritime Arbitrators Association (LMAA), la Society of Maritime Arbitrators (SMA) e la China Maritime Arbitration Commission (CMAC), tra le altre. Ciascuna di queste entità è esaminata in termini di storia, competenze specifiche e contributi alla giurisprudenza marittima

internazionale, evidenziando come queste camere arbitrali siano diventate punti di riferimento imprescindibili per gli operatori del settore marittimo.

L'obiettivo è fornire una panoramica dettagliata delle principali camere arbitrali marittime, mettendo in luce le loro peculiarità e il loro ruolo nel garantire un quadro giuridico marittimo uniforme e prevedibile. Attraverso questa disamina, si intende evidenziare l'importanza delle camere arbitrali marittime nel promuovere la certezza del diritto e la risoluzione efficiente delle controversie, aspetti cruciali per il corretto funzionamento del commercio marittimo internazionale.

#### London Maritime Arbitrators Association (LMAA)

La London Maritime Arbitrators Association rappresenta un pilastro fondamentale nella risoluzione delle controversie nel settore del trasporto marittimo, con sede a Londra. Fondata nel 1960, essa ha acquisito una reputazione internazionale per la sua professionalità, efficienza e imparzialità. L'istituzione della LMAA avvenne in un contesto di crescente necessità di meccanismi di risoluzione delle controversie specializzati, con Londra che, grazie alla sua storica tradizione di commercio e arbitrato, si rivelò la scelta ideale per la sua sede.

Sin dagli esordi, la LMAA ha adottato regole e prassi volte a garantire decisioni rapide ed eque, attirando una clientela globale. Le sue regole di arbitrato, costantemente aggiornate per riflettere le evoluzioni del commercio marittimo, sono rispettate e utilizzate a livello mondiale. La LMAA offre anche una gamma completa di servizi, inclusa la formazione per nuovi arbitri e la promozione di elevati standard di competenza e integrità professionale<sup>50</sup>.

L'associazione opera attraverso un corpo di membri esperti, che includono non solo avvocati, ma anche ingegneri navali, ex capitani di navi e altri professionisti con competenze tecniche specifiche, assicurando così che le decisioni siano fondate su una comprensione approfondita delle questioni tecniche e commerciali. Le procedure di arbitrato della LMAA sono regolate dalle sue regole, note come "LMAA Terms", che forniscono una struttura chiara per la conduzione degli arbitrati, includendo i tempi per la presentazione delle prove, le procedure per le udienze e i criteri per la nomina degli arbitri. Una delle caratteristiche distintive delle

---

<sup>50</sup> LMAA. "Annual Reports." Accessed March 12, 2023.

regole della LMAA è la loro flessibilità, che permette alle parti di adattare le procedure alle specifiche esigenze del loro caso.

Le "LMAA Terms" sono progettate per promuovere l'efficienza e la trasparenza nel processo arbitrale. Punti salienti includono la nomina degli arbitri, con libertà per le parti di scegliere i loro arbitri o, in caso di disaccordo, la nomina di un arbitro indipendente da parte della LMAA; tempi di risoluzione con scadenze rigorose per le varie fasi del processo arbitrale, evitando ritardi inutili; e la guida chiara sui costi del processo arbitrale, che include onorari degli arbitri e spese amministrative, garantendo trasparenza e prevedibilità.

La LMAA esercita un impatto significativo sul diritto marittimo internazionale, essendo una delle istituzioni arbitrali più rispettate al mondo. Le sue decisioni arbitrali sono frequentemente citate come precedenti in altre giurisdizioni, contribuendo allo sviluppo uniforme del diritto marittimo. L'adesione della LMAA a elevati standard etici e professionali rafforza la fiducia degli operatori marittimi nei meccanismi di risoluzione delle controversie. In sintesi, la LMAA costituisce un elemento imprescindibile nel panorama del diritto marittimo internazionale. La sua lunga storia, l'organizzazione strutturata e le regole ben definite la rendono un punto di riferimento per la risoluzione delle controversie marittime, contribuendo alla risoluzione efficiente delle dispute e allo sviluppo armonioso del diritto marittimo a livello globale<sup>51</sup>.

#### Society of Maritime Arbitrators (SMA)

La Society of Maritime Arbitrators, con sede a New York, è un'istituzione di primo piano nel settore dell'arbitrato marittimo. Fondata nel 1963, la SMA si è distinta per la sua capacità di risolvere controversie in maniera rapida ed efficiente, offrendo una gamma completa di servizi di arbitrato e mediazione. La sua fondazione fu motivata dalla necessità di un foro specializzato negli Stati Uniti per affrontare le crescenti dispute marittime nel contesto del commercio internazionale.

La SMA ha guadagnato una solida reputazione grazie alla professionalità e all'esperienza dei suoi membri, che comprendono avvocati marittimi, ingegneri navali e altri esperti del settore. Le sue regole di arbitrato sono progettate per essere flessibili e adattabili, permettendo alle

---

<sup>51</sup> LMAA. "Case Studies." Accessed March 12, 2023.

parti di personalizzare il procedimento in base alle esigenze specifiche della controversia. La SMA offre anche un'ampia formazione per nuovi arbitri e promuove alti standard etici e professionali tra i suoi membri.

Tra le caratteristiche distintive della SMA vi è l'enfasi sulla riservatezza e sulla risoluzione rapida delle dispute. Le decisioni arbitrali della SMA sono frequentemente citate come precedenti in altre giurisdizioni, contribuendo allo sviluppo uniforme del diritto marittimo internazionale. La SMA continua a svolgere un ruolo cruciale nella risoluzione delle controversie marittime, garantendo decisioni giuste ed eque grazie alla competenza dei suoi membri e alla struttura ben organizzata delle sue procedure.

#### China Maritime Arbitration Commission (CMAC)

La China Maritime Arbitration Commission, fondata nel 1959 e con sede a Pechino, rappresenta uno dei principali organismi arbitrali marittimi in Asia. La CMAC è stata istituita per rispondere alle esigenze di risoluzione delle controversie marittime nel contesto del rapido sviluppo economico della Cina e della crescente partecipazione del paese al commercio marittimo internazionale.

Nel corso degli anni, la CMAC ha sviluppato un insieme di regole arbitrali specificamente progettate per affrontare le dispute nel settore marittimo, integrando principi di equità, efficienza e flessibilità. I membri della CMAC includono avvocati marittimi, accademici e professionisti con vasta esperienza nel settore, garantendo decisioni ben informate e giuridicamente fondate. La commissione offre anche servizi di mediazione e promuove la formazione continua per i suoi membri, mantenendo alti standard etici e professionali.

Le decisioni arbitrali della CMAC sono rispettate a livello internazionale e contribuiscono allo sviluppo del diritto marittimo globale. La commissione svolge un ruolo cruciale nella promozione della risoluzione pacifica delle controversie marittime e nel rafforzamento della fiducia degli operatori commerciali nel sistema di arbitrato cinese.

#### Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA)

La Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) è stata fondata nel 2004 per rispondere alle esigenze crescenti del mercato marittimo asiatico.

La SCMA ha rapidamente guadagnato importanza, diventando un centro di riferimento per l'arbitrato marittimo in Asia<sup>52</sup>. La SCMA offre un ambiente flessibile e neutrale per la risoluzione delle controversie marittime, con un focus particolare sulle esigenze regionali. Le sue regole sono state progettate per essere user-friendly e per ridurre i costi e i tempi delle procedure arbitrali. La SCMA attira un numero crescente di casi internazionali, grazie anche alla posizione strategica di Singapore come hub marittimo globale. La SCMA collabora strettamente con altre istituzioni arbitrali regionali e internazionali, promuovendo l'armonizzazione delle pratiche arbitrali<sup>53</sup>.

#### Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG)

L'Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG), parte dell'Hong Kong International Arbitration Centre (HKIAC), è specializzato in dispute marittime. Fondato con l'obiettivo di fornire servizi di arbitrato marittimo di alta qualità nella regione Asia-Pacifico, l'HKMAG ha rapidamente costruito una solida reputazione. Hong Kong, con la sua lunga tradizione marittima e il suo status di uno dei porti più trafficati del mondo, offre un ambiente ideale per l'arbitrato marittimo. L'HKMAG beneficia di un sistema giuridico basato sul common law e di un forte sostegno governativo per l'arbitrato, rendendo le sue decisioni rispettate e facilmente eseguibili. L'HKMAG si avvale di un pool di arbitri esperti, tra cui avvocati marittimisti, ex ufficiali di marina e accademici di rilievo<sup>54</sup>.

Le camere arbitrali marittime internazionali svolgono un ruolo indispensabile nella risoluzione delle controversie nel settore del trasporto marittimo, garantendo procedure rapide, efficienti e riservate. Queste istituzioni contribuiscono allo sviluppo di un diritto marittimo uniforme e prevedibile, influenzando le prassi commerciali globali e rafforzando la fiducia degli operatori nel sistema di arbitrato internazionale. La loro evoluzione storica e la loro competenza tecnica le rendono pilastri fondamentali del commercio marittimo internazionale, capaci di affrontare le sfide future del settore con professionalità e integrità.

---

<sup>52</sup> SCMA. "Arbitration Rules." Accessed March 13, 2023.

<sup>53</sup> SCMA. "Collaborations." Accessed March 13, 2023.

<sup>54</sup> HKMAG. "List of Arbitrators." Accessed March 13, 2023.



## LA CAMERA ARBITRALE MARITTIMA DI GENOVA

La Camera Arbitrale Marittima di Genova è stata istituita nel 1969, in risposta alla crescente esigenza di un organismo specializzato nella risoluzione delle controversie marittime in Italia. La città di Genova, con la sua lunga tradizione marittima e portuale, si è rivelata il luogo ideale per la creazione di una tale istituzione. Il porto di Genova, uno dei più grandi e importanti del Mediterraneo, ha storicamente rappresentato un punto nevralgico per il commercio internazionale, attirando una moltitudine di operazioni commerciali e conseguentemente di potenziali controversie. La nascita della Camera Arbitrale di Genova è stata promossa da un consorzio di enti pubblici e privati, con il supporto di operatori del settore marittimo, armatori, spedizionieri e compagnie assicurative, al fine di fornire un servizio efficiente e specializzato per la risoluzione delle dispute marittime.

La Camera Arbitrale Marittima di Genova ha come principale compito la risoluzione delle controversie che sorgono nel contesto delle attività marittime.

Questi compiti includono:

**Arbitrato:** La Camera offre servizi di arbitrato per risolvere dispute relative a contratti di trasporto marittimo, costruzione navale, charter party, assicurazioni marittime e altre operazioni commerciali marittime. Gli arbitri nominati dalla Camera sono esperti nel diritto marittimo e nelle pratiche commerciali del settore, garantendo decisioni informate e competenti.

**Mediazione:** Oltre all'arbitrato, la Camera fornisce servizi di mediazione per le parti che preferiscono risolvere le loro dispute in modo amichevole e non contenzioso. La mediazione offre un'alternativa più rapida e meno costosa rispetto all'arbitrato e ai tribunali ordinari, promuovendo soluzioni consensuali.

**Consulenza:** La Camera offre consulenza alle parti coinvolte in dispute marittime, fornendo informazioni e orientamenti sulle procedure di arbitrato e mediazione, nonché sulle normative

applicabili. Questo supporto è cruciale per garantire che le parti siano adeguatamente informate e preparate durante il processo.

**Formazione e Promozione:** La Camera si impegna nella formazione e nella promozione della cultura dell'arbitrato e della mediazione marittima. Organizza seminari, workshop e conferenze per sensibilizzare gli operatori del settore sulle opportunità e i vantaggi offerti dai metodi alternativi di risoluzione delle controversie.

La struttura organizzativa della Camera Arbitrale Marittima di Genova comprende diversi ruoli chiave, ciascuno con specifiche responsabilità:

**Presidente:** Il Presidente della Camera è responsabile della supervisione generale delle attività dell'istituzione. Presiede le riunioni del consiglio direttivo e rappresenta la Camera nelle relazioni esterne. Il Presidente svolge un ruolo fondamentale nel garantire l'efficienza e l'efficacia dei servizi offerti.

**Consiglio Direttivo:** Il Consiglio Direttivo è composto da rappresentanti delle principali categorie professionali e industriali del settore marittimo. Questo organo ha il compito di definire le linee strategiche della Camera, approvare i regolamenti interni e vigilare sulla corretta gestione delle procedure arbitrali e di mediazione.

**Segretario Generale:** Il Segretario Generale coordina le attività operative della Camera, gestendo il personale e assicurando l'implementazione delle decisioni del Consiglio Direttivo. Il Segretario Generale è anche responsabile della gestione amministrativa e finanziaria della Camera.

**Arbitri e Mediatori:** Gli arbitri e i mediatori affiliati alla Camera sono professionisti esperti nel diritto marittimo e nelle pratiche commerciali del settore. Vengono selezionati in base alle loro competenze e alla loro esperienza, garantendo un elevato standard di qualità nelle decisioni arbitrali e nelle mediazioni.

**Personale Amministrativo:** Il personale amministrativo supporta le attività della Camera, gestendo la documentazione, le comunicazioni e le esigenze logistiche delle procedure arbitrali e di mediazione. Questo gruppo assicura che le operazioni quotidiane si svolgano senza intoppi, facilitando il lavoro degli arbitri, dei mediatori e delle parti coinvolte.

La Camera Arbitrale Marittima di Genova, con la sua lunga tradizione e la sua competenza, rappresenta un punto di riferimento essenziale per la risoluzione delle controversie marittime in Italia e nel Mediterraneo. Attraverso i suoi servizi di arbitrato, mediazione e consulenza, essa offre soluzioni efficienti, rapide e competenti per le dispute del settore marittimo. La struttura organizzativa della Camera, che include il Presidente, il Consiglio Direttivo, il Segretario Generale, gli arbitri, i mediatori e il personale amministrativo, garantisce un funzionamento efficace e un elevato standard di qualità nelle decisioni. Con il suo impegno nella formazione e nella promozione dei metodi alternativi di risoluzione delle controversie, la Camera Arbitrale Marittima di Genova contribuisce a migliorare la cultura giuridica e commerciale del settore marittimo, consolidando la sua importanza a livello nazionale e internazionale.

## IL PROCEDIMENTO E IL LODO

Nel corso del presente lavoro si è sottolineato, in linea generale, la natura “consensuale” dell’arbitrato e, in particolare, il significativo rilievo dell’autonomia privata nell’ambito degli arbitrati aventi a oggetto la risoluzione delle controversie marittime internazionali tuttavia, è proprio con riferimento agli arbitrati marittimi che le parti (direttamente o per il tramite dei propri arbitri) mantengono un più forte controllo sul procedimento, modellandolo in modo tale da assecondare il più possibile le proprie esigenze, alla luce delle caratteristiche della materia trattata.

È così che la grande maggioranza degli arbitrati marittimi (differentemente dagli altri tipi di arbitrati commerciali internazionali), ancorché svolti secondo le regole di istituzioni arbitrali, sono arbitrati “ad hoc” e non arbitrati amministrati<sup>55</sup> con la conseguenza che i procedimenti arbitrali aventi a oggetto controversie marittime vengono generalmente condotti con una notevole flessibilità procedurale e almeno tendenzialmente sotto il costante controllo delle parti.

L’arbitrato marittimo ha origini storiche ben definite, per lungo tempo, e fino a pochi decenni fa, esso è stato utilizzato come metodo di risoluzione delle controversie senza seguire in modo dettagliato schemi di tipo processuale. Gli arbitri marittimi, spesso broker associati al Baltic Exchange di Londra, decidevano le controversie basandosi sulla loro sensibilità ed esperienza, operando in un contesto privo di formalismi e senza necessità di regole procedurali. A partire dagli anni '60, l’arbitrato marittimo ha subito un’evoluzione diventando sempre più tecnico-giuridico, con un maggiore coinvolgimento di avvocati e persone esperte nel settore legale. Questo ha certamente aumentato la complessità procedurale di questo metodo di risoluzione delle controversie, che tuttavia ha mantenuto un carattere meno processuale rispetto ad altri tipi di arbitrato commerciale internazionale.

---

<sup>55</sup> In questo senso pare rilevante evidenziare che non tutti gli arbitrati istituzionali sono necessariamente arbitrati amministrati: cfr. LEW, MISTELIS e KRÖLL, *Comparative International Commercial Arbitration*, London, 2003, p. 32, secondo cui “Institutional arbitration is where parties submit their disputes to an arbitration procedure, which is conducted under the auspices of or administered or directed by an existing institution”.

In quest'ultimo senso si comprende perché la London Maritime Arbitrators Association (LMAA), ossia la principale istituzione arbitrale marittima del mondo, per lungo tempo non si sia neppure dotata di regole di procedura. Tali regole, infatti, sono state introdotte soltanto a partire dal 1999 (con la pubblicazione delle LMAA Procedural Guidelines) e hanno trovato una compiuta sistematizzazione nei LMAA Terms del 2002, che vengono periodicamente aggiornati<sup>56</sup>.

Ad oggi il procedimento arbitrale marittimo rappresenta un percorso metodico e strutturato, volto alla risoluzione delle controversie sorte in ambito marittimo, caratterizzato da una serie di fasi che riflettono l'esigenza di garantire equità, efficienza e specializzazione. L'instaurazione del procedimento, la nomina degli arbitri, lo svolgimento delle udienze e la deliberazione finale costituiscono le tappe fondamentali di questo iter.

## INSTAURAZIONE E SVOLGIMENTO DELL'ARBITRATO

L'instaurazione del procedimento arbitrale è la prima fase cruciale che segue la manifestazione di una controversia tra le parti. Questo momento è generalmente anticipato dalla presenza della clausola compromissoria all'interno del contratto marittimo, come abbiamo già affrontato essa rappresenta una previsione contrattuale, la quale stabilisce che eventuali dispute saranno risolte tramite arbitrato. Tale clausola compromissoria, oltre a sancire l'accordo tra le parti di rinunciare alla giurisdizione ordinaria, spesso specifica anche l'istituzione arbitrale competente, come la rinomata London Maritime Arbitrators Association

---

<sup>56</sup> Cfr. ancora HARRIS, *Maritime Arbitrations*, cit., p. 762. I LMAA Terms 1997 prevedevano soltanto norme di procedura relative agli arbitrati da condursi esclusivamente su base documentale (tali norme erano riportate nella Second Schedule allegata ai già menzionati Terms).

(LMAA) o la Society of Maritime Arbitrators (SMA), le quali garantiscono un elevato standard di professionalità e competenza specifica nel settore marittimo.

La nomina degli arbitri è un passaggio determinante nel procedimento arbitrale, in quanto gli arbitri sono chiamati a valutare le questioni tecniche e giuridiche della controversia. Le parti possono accordarsi sulla scelta degli arbitri oppure, in assenza di consenso, ricorrere alla nomina da parte dell'istituzione arbitrale designata.

Come evidenziato in precedenza è imperativo che gli arbitri prescelti siano esperti in diritto marittimo e nelle pratiche commerciali internazionali, al fine di garantire una decisione informata e accurata. La competenza degli arbitri è fondamentale per la credibilità del procedimento, poiché permette di affrontare con cognizione di causa le complessità specifiche del contesto marittimo.

Successivamente alla fase della nomina degli arbitri troviamo la fase delle udienze.

Le udienze possono essere meno formali rispetto ai procedimenti giudiziari tradizionali, ma mantengono un rigoroso rispetto dei principi di equità e del contraddittorio, elementi che non possono essere trascurati anche a fronte del rispetto dell'autonomia e di scelta volontaria delle parti stesse. Questa modalità permette di adattare il procedimento alle specifiche esigenze delle parti e della controversia, favorendo una risoluzione tempestiva ed efficiente senza compromettere la correttezza e l'integrità del processo.

## IL LODO

Conclusa la fase delle udienze, gli arbitri procedono alla deliberazione finale, che può richiedere un periodo variabile di tempo a seconda della complessità del caso. La deliberazione culmina nell'emissione del lodo arbitrale, un documento formale e motivato che espone chiaramente le ragioni alla base della decisione adottata. Il lodo arbitrale ha carattere vincolante per le parti, rappresentando la conclusione formale del procedimento arbitrale. La sua efficacia vincolante lo distingue da altre forme di risoluzione delle controversie, come la mediazione, dove le decisioni non hanno lo stesso grado di obbligatorietà. In molti

ordinamenti giuridici, il lodo arbitrale può essere eseguito forzatamente tramite i tribunali, qualora una delle parti non ottemperi volontariamente alla decisione.

Il lodo arbitrale costituisce l'epilogo formale e sostanziale del procedimento arbitrale, incarnando la decisione definitiva degli arbitri sulla controversia in esame.

Esso deve rispettare una serie di requisiti formali e sostanziali per essere valido ed efficace. Il lodo arbitrale deve includere una dettagliata descrizione delle parti coinvolte, una sintesi del procedimento svolto, una discussione approfondita delle questioni sollevate e le decisioni degli arbitri su tali questioni. Inoltre, è essenziale che il lodo contenga le motivazioni dettagliate che hanno portato alle decisioni, garantendo così trasparenza e comprensibilità. La motivazione del lodo è cruciale per permettere alle parti di comprendere appieno le ragioni della decisione e per facilitare eventuali impugnazioni.

Nonostante il carattere vincolante del lodo arbitrale, le parti possono impugnarlo in circostanze limitate. I motivi di impugnazione sono generalmente circoscritti a questioni di procedura, come l'assenza di imparzialità degli arbitri, la violazione delle regole fondamentali di equità o errori gravi nella conduzione del procedimento. La possibilità di impugnazione varia a seconda delle normative nazionali e delle regole specifiche dell'istituzione arbitrale coinvolta.

Questo meccanismo di controllo giurisdizionale è fondamentale per assicurare che il procedimento arbitrale rispetti gli standard minimi di giustizia procedurale e per proteggere i diritti delle parti coinvolte.

In conclusione, il procedimento arbitrale marittimo e il lodo che ne scaturisce rappresentano strumenti essenziali per la risoluzione delle controversie nel settore marittimo. La combinazione di competenze tecniche e giuridiche, unita alla flessibilità del procedimento e al supporto delle istituzioni arbitrali specializzate, rende l'arbitrato marittimo un meccanismo efficace, affidabile e adattabile alle specifiche esigenze degli operatori del settore. La comprensione approfondita di queste dinamiche è fondamentale per gli studiosi del diritto marittimo e per i professionisti che operano in questo ambito, contribuendo a un'applicazione più consapevole e rigorosa di questo importante strumento giuridico.

## PROFILI FISCALI DELL' ARBITRATO

Nell'ambito degli arbitrati, l'applicazione dell'imposta di bollo e dell'imposta di registro comporta una serie di distinzioni relative al tipo di arbitrato e al tipo di atto che si considera. Con questo breve approfondimento si vuole dare una sintetica panoramica di quelli che sono i differenti adempimenti fiscali da osservare in relazione a diversi tipi di documenti che possono essere correlati agli arbitrati, a partire dalla convenzione arbitrale, agli atti del procedimento, fino ad arrivare al lodo, evidenziando le peculiarità dell'arbitrato rituale, irrituale, amministrato e ad hoc.

I profili sotto cui l'arbitrato assume rilevanza ai fini fiscali, in via generale, sono quelli dell'imposta di registro (convenzione d'arbitrato e lodo), dell'imposta di bollo (atti del procedimento) e, infine, delle imposte dirette (rapporti tra le parti o tra le parti e gli arbitri). In questo elaborato verranno esaminati solo gli adempimenti relativi all'imposta di bollo e all'imposta di registro, escludendo la parte relativa a imposte dirette, compensi degli arbitri, conseguente tassazione, etc. In particolare, dopo una breve introduzione sulle due principali imposte su richiamate, con riferimento all'arbitrato rituale si esamineranno gli aspetti fiscali relativi alla convenzione arbitrale, agli atti del procedimento e al lodo.

### IMPOSTA DI REGISTRO (d.P.R. n 131 DEL 1986)

L'imposta di registro è l'imposta sui trasferimenti della ricchezza, fa parte dei tributi indiretti collegati alla conservazione e alla pubblicità degli atti ed è legata alla prestazione di un servizio amministrativo. Pertanto, scopo dell'imposta di registro è la realizzazione dell'annotazione dell'atto in un apposito registro. Si applica o in misura fissa o in proporzione al valore dell'atto quando si ha la registrazione di un atto e avviene su richiesta di una parte interessata.

In relazione a questa imposta, vige il presupposto della territorialità: gli atti soggetti a registrazione devono essere formati nel territorio dello Stato. Si deroga a tale previsione nel caso di atti formati all'estero che incidano su diritti reali e nel caso di godimento di beni



immobili e aziende situati in Italia. Ai fini della registrazione, gli atti giuridici si distinguono in tre categorie: registrazione in termine fisso (i.e. da richiedersi entro 20 giorni dalla data di redazione dell'atto se formato in Italia ovvero entro 60 giorni se formato all'estero), registrazione in caso d'uso (i.e. quando un atto è depositato presso cancellerie giudiziarie per essere acquisito agli atti nell'ambito di attività amministrative ovvero presso amministrazioni dello Stato o di enti pubblici, tranne il caso in cui tale deposito avvenga per adempiere a un'obbligazione di tali amministrazioni o sia obbligatorio per legge), e infine atti non soggetti a registrazione (esenti).

Per l'arbitrato, tale imposta rileva solo per la convenzione arbitrale e per il lodo.

### IMPOSTA DI BOLLO (d.P.R. n. 642 del 1972)

Il presupposto per l'applicazione dell'imposta di bollo è la redazione per iscritto di determinati atti giuridici. Si tratta di un'imposta detta "cartolare", cioè che colpisce l'atto materiale, indipendentemente dalla sua validità o efficacia. La misura dell'imposta è sempre fissa. Si applica altresì il principio di territorialità: gli atti formati in Italia sono tassati fin dall'origine; se invece gli atti sono formati all'estero, sono tassati solo in caso d'uso, ovvero quando atti e documenti sono presentati all'Ufficio del registro per la registrazione<sup>57</sup>.

Anche per questo tipo di imposta, si distingue tra atti soggetti all'imposta sin dall'origine, atti soggetti all'imposta solo in caso d'uso (i.e. presentati all'ufficio per la registrazione) o atti esenti. In particolare, si osserva che per gli atti soggetti all'imposta di bollo sin dall'origine, l'applicazione delle marche da bollo deve precedere l'eventuale sottoscrizione<sup>58</sup>. Infine, è previsto l'annullamento delle marche da bollo<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> art. 2 d.P.R. n. 642 del 1972 e art. 30 Allegato A, Tariffa, parte II, d.P.R. n. 642 del 1972

<sup>58</sup> art. 11 comma 1 d.P.R. n. 642/1972

<sup>59</sup> art. 12 d.P.R. n. 642/1972

## COMPROMESSO E CLAUSOLA COMPROMISSORIA

Il compromesso e la clausola compromissoria rilevano sia ai fini dell'imposta di registro sia ai fini dell'imposta di bollo.

Quanto all'imposta di registro, non essendo previste norme specifiche, occorre fare riferimento alle norme generali di cui al Testo Unico sull'imposta di Registro. In particolare, non avendo natura patrimoniale, compromesso e clausola compromissoria sono soggetti a tassazione in misura fissa. Inoltre, in base alla forma dell'atto in questione, varia la modalità con cui adempiere all'imposta (in misura fissa se l'atto è contenuto in una scrittura privata autenticata o in un atto pubblico; oppure, in caso d'uso se l'atto è contenuto in scrittura privata, formato per corrispondenza o in un atto formato all'estero).

Quanto invece all'imposta di bollo, occorre distinguere tra compromesso e clausola compromissoria. Infatti, sul compromesso, l'imposta è dovuta in generale, fin dall'origine e in misura fissa, ma solo in caso d'uso se formato all'estero o mediante corrispondenza.

Invece, la clausola compromissoria è soggetta all'imposta in base alla disciplina applicabile all'atto in cui è inserita<sup>60</sup>.

Si evidenzia infine che se il compromesso o la clausola compromissoria sono stati redatti all'estero, le imposte di bollo e di registro sono dovute solo in caso d'uso.

## ATTI DEL PROCEDIMENTO ARBITRALE

Gli atti del procedimento redatti dalle parti e dagli arbitri rilevano esclusivamente ai fini dell'imposta di bollo, senza essere considerati atti giudiziari. Gli atti del procedimento non rilevano invece ai fini dell'imposta di registro, in quanto consistono in atti privati non aventi contenuto patrimoniale.

---

<sup>60</sup> art. 13, comma 3, n. 15, d.P.R. n. 642/1972

Il Contributo Unificato del processo civile e amministrativo<sup>61</sup> ha modificato solo la disciplina dei procedimenti giurisdizionali e non ha apportato innovazioni sulla tassazione nell'arbitrato. Non si applica pertanto il Contributo Unificato all'arbitrato.

Ai sensi dell'art. 20, parte I, Tariffa allegata, d.P.R. n. 642/1972, gli atti delle parti (originali e copie controparte) e i provvedimenti del Tribunale Arbitrale sono soggetti all'imposta di bollo fin dall'origine (euro 14,62 per ciascun foglio e quindi ogni 4 facciate art. 5, d.P.R. n. 642/1972). Sono escluse da questa tassazione solo le copie per il Tribunale Arbitrale.

Le copie dichiarate conformi all'originale sono soggette a imposizione. In particolare, si ritiene che le copie conformi rilasciate ad esempio dalla Camera Arbitrale di Milano siano soggette a imposta di bollo ex art. 1, Tariffa I, d.P.R. n. 642 del 1972, attesa la qualifica di pubblico ufficiale sia degli arbitri sia della Segreteria, che agiscono in via strumentale<sup>62</sup>.

Invece, i documenti depositati dalle parti non sono atti del procedimento e pertanto non soggetti all'imposta di bollo. L'imposta di bollo è da accogliersi separatamente per la procura alle liti (che comprende quella dovuta per la certificazione della firma da parte del difensore). Con riferimento al verbale di conciliazione e transazione redatto in corso di procedimento, trattandosi di negozio giuridico a sé stante, non è considerato un atto del procedimento<sup>63</sup>. Ne deriva pertanto la non imponibilità ai fini dell'imposta di bollo; è invece dovuta l'imposta di registro, ex art. 29 d.P.R. n. 131 del 1986.

Nel caso in cui la nomina d'arbitro venga effettuata con atto autonomo, deve essere assoggettata all'imposta di bollo come atto del procedimento arbitrale. Si deve altresì rilevare che gli atti soggetti a bollo possono essere prodotti anche se non regolarmente bollati, salva la sanzione (prevista per ogni atto irregolare trasmesso); gli arbitri non possono rifiutarne la produzione, ma devono trasmetterli all'Ufficio del Registro entro 30 giorni.

---

<sup>61</sup> d.lgs. 30 maggio 2002, n. 115

<sup>62</sup> C. Sacchetto, Gli obblighi tributari nell'arbitrato, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Milano, 1996, 39.

<sup>63</sup> C. Sacchetto, op. cit., 44-45.

Con riferimento all'atto di nomina del CTU, occorre fare una precisazione: infatti, se tale atto di nomina proviene direttamente dal Tribunale Arbitrale, è considerato un atto del procedimento e sconta pertanto l'imposta di bollo in misura fissa<sup>64</sup>.

Inoltre, anche la relazione del CTU deve essere redatta in bollo.

Gli altri atti relativi al CTU invece non sono soggetti all'imposta di registro.

Per quanto concerne poi i verbali interni degli arbitri (*i.e.* udienze, escussione testi, discussione interna, etc.), questi sono atti del procedimento e pertanto sono soggetti all'imposta di bollo; il bollo è dovuto in misura fissa sugli originali (nonché sulle eventuali copie conformi dei verbali che dovessero essere richieste dalle parti). Tali atti non sono invece soggetti all'imposta di registro.

Infine, le ordinanze sono considerate provvedimenti della procedura e quindi sono assoggettate al bollo in misura fissa sugli atti originali (nonché sulle eventuali copie conformi delle ordinanze che dovessero essere richieste dalle parti). Non sono invece soggette all'imposta di registro.

## LODO

Il lodo rileva ai fini sia dell'imposta di registro sia dell'imposta di bollo. Quanto all'imposta di registro, i provvedimenti che dichiarano esecutivi i lodi arbitrali devono essere registrati in termine fisso. Pertanto, oggetto della registrazione è il decreto che dichiara esecutivo il lodo.

Il lodo dichiarato esecutivo, ai fini dell'imposta di registro, è equiparato alla sentenza civile (anche con riferimento alla misura della tassazione: 1% quando contiene l'accertamento di diritti a contenuto patrimoniale; 3% quando contiene un titolo di condanna al pagamento di somme). L'imposta di registro è dovuta anche se il provvedimento che dichiara esecutivo il

---

<sup>64</sup> art. 20, Tariffa, parte I, d.P.R. n. 642 del 1972

lodo è stato impugnato o è ancora impugnabile al momento della registrazione. Vigè in ogni caso il principio della solidarietà nel pagamento dell'imposta fra le parti contendenti<sup>65</sup>.

Solo in caso di annullamento del lodo o nel caso in cui il lodo sia riformato, a seguito della proposizione di uno dei mezzi di gravame, si potrà ottenere il rimborso dell'imposta di registro (a questo proposito occorre predisporre un'apposita istanza all'Agenzia delle Entrate entro 3 anni dal pagamento o dal giorno in cui è sorto il diritto alla restituzione - art. 77 t.u.i.r.).

Per il lodo non depositato presso la cancelleria del Tribunale, vigè l'obbligo di registrazione solo in caso d'uso<sup>66</sup>. In questo caso, è obbligato al pagamento solo colui che ne richiede la registrazione.

Invece, il lodo non omologato non è soggetto a imposizione: pertanto, le parti dando spontaneamente esecuzione al lodo eviteranno l'aggravio di costi fiscali. La fiscalizzazione del lodo rituale è lasciata quindi alla volontà delle parti e si ritiene che ciò contribuisca all'esecuzione spontanea dei lodi. Inoltre, il lodo non è destinato all'omologazione necessaria ed è, dunque, possibile evitarne la pubblicità. Con riferimento invece all'imposta di bollo, il lodo, omologato o no, è soggetto all'imposta di bollo fin dall'origine e in misura fissa, salvo l'ipotesi in cui sia formato all'estero: in quest'ultimo caso, infatti, l'imposta di bollo è dovuta solo in caso d'uso.

## LODI STRANIERI

Gli atti formati all'estero non sono soggetti all'imposta di registro in Italia; così anche il lodo reso all'estero, non riconosciuto ed eseguito in Italia. Si verifica l'applicazione dell'imposta solo in caso d'uso.

Se avviene la procedura per il riconoscimento ed esecuzione del lodo in Italia, occorre fare riferimento alle regole ordinarie della tassazione degli atti giudiziari. Inoltre, il decreto della Corte d'Appello che dichiara l'efficacia del lodo straniero è soggetto a registrazione in

---

<sup>65</sup> Cass., Sez. Un., 21 agosto 1990, n. 8533, in cui si trova l'equiparazione del lodo dichiarato esecutivo alla sentenza del giudice, indipendentemente dalla richiesta di esecutività di una sola parte o dalla condanna alle spese di una delle parti o dalla compensazione delle stesse.

<sup>66</sup> art. 2, n. 2, parte II, Tariffa, t.u.i.r.

termine fisso ed è soggetto a imposta con le medesime aliquote applicabili alle sentenze. Quanto all'imposta di bollo, il lodo è un atto soggetto all'imposta di bollo sin dall'origine, così come avviene per gli atti procedurali. Se però il lodo è formato all'estero, è soggetto all'imposta di bollo solo in caso d'uso.

Infine, il procedimento di impugnazione del lodo rientra nell'ambito di applicazione della disciplina del contributo unificato (in quanto trattasi di processo civile ordinario) e non soggiace pertanto all'applicazione dell'imposta di bollo.

## CONCLUSIONI

L'analisi approfondita svolta nel presente elaborato ha consentito di evidenziare le peculiarità e i vantaggi dell'arbitrato rispetto alla giustizia ordinaria, con particolare riguardo al contesto marittimo. Fin dall'introduzione, è emerso come l'arbitrato rappresenti un'alternativa valida e preferibile in molteplici situazioni, offrendo rapidità, riservatezza e specializzazione che spesso difettano nel sistema giudiziario tradizionale.

Il concetto di arbitrato, delineato inizialmente, ha permesso di comprendere le sue caratteristiche essenziali, mettendo in luce come tale istituto si fondi su un accordo volontario delle parti di deferire a uno o più arbitri la risoluzione di controversie insorte o che potrebbero insorgere. I vantaggi di questa forma di giustizia alternativa sono stati trattati in modo esaustivo, sottolineando come essa possa ridurre significativamente i tempi e i costi del contenzioso, nonché limitare l'esposizione pubblica delle parti coinvolte.

La trattazione della specificità dell'arbitrato marittimo ha fornito un quadro chiaro delle sue peculiarità, che derivano dalla natura altamente tecnica e internazionale delle controversie in questo settore. Le caratteristiche distintive di tale arbitrato, quali la competenza degli arbitri e le procedure ad hoc, contribuiscono a una gestione più efficiente e informata delle controversie marittime.

I fondamenti giuridici dell'arbitrato marittimo e la normativa internazionale applicabile sono stati esaminati con attenzione, illustrando come le convenzioni di New York e di Ginevra costituiscano pilastri fondamentali per il riconoscimento e l'esecuzione dei lodi arbitrali internazionali. Tali strumenti internazionali assicurano un quadro giuridico stabile e prevedibile, essenziale per il buon funzionamento dell'arbitrato marittimo a livello globale.

La clausola compromissoria, esaminata nella sua funzione e redazione, emerge come elemento cruciale per l'avvio dell'arbitrato, garantendo alle parti la possibilità di predefinire le modalità di risoluzione delle controversie. Inoltre, la disamina della normativa nazionale e

delle principali camere arbitrali marittime internazionali, con un focus particolare sulla Camera Arbitrale Marittima di Genova, ha illustrato le diverse realtà operative e le best practices adottate a livello globale.

L'analisi del procedimento arbitrale e del lodo ha chiarito le fasi principali che caratterizzano l'arbitrato, dalla instaurazione del procedimento fino alla pronuncia del lodo, con un'attenzione particolare agli aspetti procedurali e sostanziali che garantiscono l'efficacia e la legittimità della decisione arbitrale.

Infine, i profili fiscali dell'arbitrato, con particolare riguardo alle imposte di registro e di bollo, nonché la trattazione delle modalità di trattamento dei lodi stranieri, hanno completato il quadro d'insieme, evidenziando le implicazioni pratiche e le sfide che le parti possono affrontare nel contesto di un arbitrato internazionale.

In conclusione, l'arbitrato marittimo emerge come uno strumento giuridico di grande rilevanza e utilità nel contesto del diritto marittimo internazionale. La sua efficacia risiede non solo nella capacità di fornire risposte rapide e specializzate alle controversie, ma anche nella possibilità di operare in un contesto normativo armonizzato e supportato da solide convenzioni internazionali. Le prospettive future dell'arbitrato marittimo appaiono promettenti, con una crescente adozione di questo istituto da parte degli operatori del settore, sostenuta da un costante miglioramento delle pratiche arbitrali e dall'evoluzione del quadro normativo di riferimento.



## BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

[www.brocardi.it](http://www.brocardi.it)

[www.lmaa.london](http://www.lmaa.london)

[www.altalex.com](http://www.altalex.com)

[www.judictum.it](http://www.judictum.it)

[www.giurisprudenzaarbitrale.it](http://www.giurisprudenzaarbitrale.it)

[www.cameraarbitraleinternazionale.it](http://www.cameraarbitraleinternazionale.it)

RIGHETTI, Trattato di diritto marittimo, III, Milano, Giuffrè, 1994

CARBONE, Metodi alternativi di soluzione delle controversie: l'evoluzione indicata dal diritto del commercio internazionale e l'esempio dell'average bond, in *Il Diritto Marittimo*, 1997

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

E. ZUCCONELLI GALLI FONSECA, Lezioni di diritto dell'arbitrato

A. MIGNONE, l'arbitrato quale risoluzione alternativa delle controversie in ambito marittimo

MARRONE, Sull'arbitrato nell'esperienza giuridica romana in *Rivista dell'arbitrato*, a cura di Fazzalari, Giuffrè, 1996

C. ZOURNATZI, Arbitrato nelle controversie marittime internazionali, in *Codice degli arbitrati, delle conciliazioni e di altre ADR* a cura di BUONFRATE e GIOVANNUCCI ORLANDI, Torino, 2006.

F. BERLINGIERI, Il progetto UNCITRAL per la nuova regolazione del trasporto marittimo internazionale di merci: ambito applicativo e libertà contrattuale, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di ANTONINI, II, Milano, 2008.

STEIN, I fondamenti del diritto europeo, Giuffrè

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

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

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

M. RICCOMAGNO, L'arbitrato marittimo nel contesto dell'arbitrato commerciale internazionale, in Rivista dell'Arbitrato, Milano, I, 2014.

C. ZOURNATZI, Arbitrato e contratti di trasporto marittimo, Padova, 2014.

CARBONE, LOPEZ DE GONZALO, L'arbitrato marittimo

A. LA MATTINA, Prospettive dell'arbitrato marittimo in Italia, in Giurisprudenza arbitrale, Torino, I, 2016.

D'OTTAVI, Manuale teorico-pratico dell'arbitrato, Cedam 2007

ANDRIOLI, l'arbitrato obbligatorio e la Costituzione, in Giurisprudenza Costituzionale, Giuffrè, 1977

ALLSOP, International maritime arbitration: legal and policy issues

HARRIS, SUMMERSKILL, COCKERILL, London Maritime Arbitration, in Arbitration International, 1993