

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Un nuovo panorama per l'arbitrato commerciale e marittimo a Dubai

Nicola Capuzzo · Thursday, November 4th, 2021

*Contributo a cura di avv. Enrico Vergani **

** partner di BonelliErede e leader del focus team Shipping and Transport*

Il Decreto n. 34 del 14 settembre 2021 del Governatore di Dubai, Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum ha disposto la fusione del DIFC Arbitration Institute (DAI), il centro che amministra gli arbitrati DIFC-LCIA, e l'Emirates Maritime Arbitration Centre (EMAC), nel Dubai International Arbitration Center (DIAC). Il consolidamento dei tre centri in uno solo è inteso rafforzare lo status di Dubai come centro di arbitrato internazionale per l'Africa e il Medio Oriente.

Il Decreto ha introdotto ulteriori cambiamenti. Le udienze arbitrali possono essere tenute ovunque, anche a distanza mediante tecnologie che nell'ambito dell'arbitrato trovano oltre il momento emergenziale. Il nuovo regolamento del DIAC includerà "l'arbitrato d'emergenza", una procedura sommaria per un provvedimento urgente prima della costituzione di un tribunale arbitrale. Se le parti non si accordano sulla sede dell'arbitrato, il DIFC sarà la sede; i tribunali commerciali specializzati in lingua inglese della zona franca supervisioneranno e sosterranno gli arbitrati del DIAC.

La transizione al nuovo sistema dovrebbe durare sei mesi e, nelle intenzioni del Governatore di Dubai, dovrebbe procedere senza problematiche di rilievo. L'impatto della riforma sull'arbitrato marittimo I cambiamenti introdotti dal Decreto n. 34 faranno sì che le controversie marittime precedentemente amministrate dall'EMAC siano gestite da un organismo arbitrale più grande. Le parti nelle controversie marittime erano sempre state libere di utilizzare la DIAC o la DIFC-LCIA, tuttavia l'EMAC era l'unico centro di arbitrato specializzato in controversie marittime.

Il consolidamento del DIAC rende chiaro – e l'osservazione ha particolare rilievo per gli imprenditori italiani presenti negli Emirati – che i centri di arbitrato soprattutto nel settore marittimo hanno bisogno di gestire un numero sufficiente di casi e di sviluppare e mantenere la competenza attraverso il confronto quotidiano con questioni tecniche pratiche e spesso intricate. La vicenda del Lloyd's Salvage Arbitration Branch (LSAB), che ha rischiato di chiudere a luglio per

manca di un numero sufficiente di casi, ne è un chiaro esempio. Il LSAB ha poi accettato di continuare il servizio a fronte della promessa di un forte sostegno da parte delle comunità marittime britanniche e internazionali.

Il messaggio, tuttavia, è chiaro: le camere arbitrali marittime possono fornire servizi di alta qualità solo quando hanno una pratica consolidata ed un'esperienza quotidiana. Raggiungere una decisione rapida e motivata, condivisa a livello internazionale, anche dagli Assicuratori, che spesso di tale decisione sostengono le conseguenze, avrà una rilevanza fondamentale anche nelle dispute relative agli impianti offshore e di energia rinnovabile, che si sovrappongono all'industria dello shipping, così come le controversie relative agli investimenti che connoteranno lo sviluppo della cosiddetta "Via della Seta" nella sua declinazione marittima, la Maritime Silk Road (MSR). La tecnologia e le udienze a distanza saranno certamente d'aiuto quando le udienze di persona non sono necessarie (il controinterrogatorio dei testimoni chiave). Sottoporre grandi controversie marittime e questioni correlate a camere specializzate garantirà il livello di eccellenza: sarà con ogni probabilità questa, anche per gli interessi italiani, la risposta e la chiave di lettura per garantire un alto livello di competenza ed una migliore qualità del servizio.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 4th, 2021 at 9:00 am and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.