

Carlo Rossello

La polizza di carico elettronica e il sistema Bolero

SOMMARIO: 1. Premessa. Cenni sulle fonti di regolamentazione dell'EBL – 1.1. La Legge Modello UNCITRAL 1996 sul commercio elettronico – 1.2. Le regole sulla polizza di carico elettronica predisposte dal C.M.I. (Comité Maritime International) nel 1990 – 1.3. I documenti di trasporto elettronici nelle c.d. “Regole di Rotterdam” – 2. Il sistema *Bolero* – 2.1. Prerequisiti per operare nell’ambito del sistema *Bolero* – 2.2. Validità legale dei messaggi come regolata dal *Bolero Rulebook* – 2.3. Efficacia probatoria e carattere vincolante e non contestabile di tutte le comunicazioni veicolate tramite *Bolero* – 2.4. Regole di funzionamento della polizza di carico elettronica *Bolero* – 2.4.1. L'emissione della polizza – 2.4.2. Il trasferimento successivo dei diritti sulla merce – 2.4.3. Il diritto alla riconsegna della merce e il passaggio alla versione cartacea – 2.4.4. Giurisdizione e legge applicabili – 2.4.5. Rapporto con le Convenzioni internazionali – 3. Conclusioni.

1. *Premessa. Cenni sulle fonti di regolamentazione dell'EBL*

Ormai da lungo tempo la tradizionale polizza di carico cartacea mostra inconvenienti rispetto a un sistema più efficace e rapido di trasferimento dei diritti sulla merce in essa incorporati.

Tali inconvenienti possono sintetizzarsi: (i) nei ritardi dovuti al ritardo nell’arrivo della polizza: con la modernizzazione del trasporto marittimo, è facile infatti che la nave e il carico arrivino a destino mentre i documenti sono ancora in corso di verifica presso la banca per scopi di credito documentario; (ii) nei costi del sistema cartaceo: si calcola che circa il 10-15 % dei costi del trasporto sia dovuto alla emissione di documenti cartacei.

Questi inconvenienti possono essere superati dalla polizza di carico elettronica (*EBL*: acronimo per *Electronic Bill of Lading*), che può essere trasmessa dal vettore al ricevitore o alla banca titolare di un pegno sulla merce in un paio di secondi, e i cui costi (di emissione, trasmissione e archiviazione) sono infinitesimali rispetto a quella cartacea.

Vi sono inoltre altri vantaggi. La polizza di carico elettronica può essere verificata sullo stesso computer cui è stata trasmessa, e il testo può essere interpolato senza necessità di emettere un nuovo documento. Ancora, vi

sono vantaggi nella conservazione e archiviazione. Infine, l'*EBL* è preferibile in termini di sicurezza contro l'alterazione e le frodi.

Per comprendere tale ultimo aspetto occorre considerare che l'*EBL* si colloca nel sistema E.D.I. (*Electronic Data Interchange*), che è stato designato a facilitare il commercio e lo scambio di documentazione in assenza di documentazione cartacea, e che funziona come sistema di comunicazione chiuso, basato sul trasferimento di dati strutturati, sulla base di standard concordati, tra parti commerciali¹.

Le informazioni contenute in un'*EBL* sono securizzate mediante un sistema di chiave privata che viene emessa in sostituzione del documento di legittimazione.

Il possessore della chiave privata ha titolo per ottenere la consegna della merce. Se la merce viene venduta in transito, la chiave privata viene cancellata e sostituita con una nuova chiave privata emessa a favore del nuovo soggetto che ha titolo sulla merce. Per ottenere la sicurezza nella trasmissione dei dati, si fa ricorso a tecniche di firma digitale².

Si tratta allora di esaminare se e in che modo la polizza di carico elettronica possa rappresentare un valido equivalente funzionale della polizza cartacea.

Le funzioni fondamentali della polizza di carico sono, come è noto: (1) quella di ricevuta di presa in carico della merce; (2) quella di documentazione del contratto di trasporto; (3) quella di titolo (di credito, e quindi) di legittimazione per la (ri)consegna della merce³.

¹ Cfr. C. REED, J. ANGEL, *Computer Law*, 4^a ed., London, Oxford University Press, 2000, p. 321-326; K. BURDEN, *EDI and Bills of Lading*, in *Computer Law and Security Report*, 1992, p. 269; D. FABER, *Electronic Bills of Lading*, in *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1996, p. 233. Sul sistema dell'E.D.I. cfr. G. FINOCCHIARO, *I contratti informatici*, in *Trattato di dir. comm. e dir. pubbl. econ.*, diretto da F. GALGANO, vol. XXII, Padova, 1997, ove ampi riferimenti bibliografici e documentazione, nonché *Commercio elettronico, documento informatico e firma digitale. La nuova disciplina*, a cura di C. ROSSELLO, G. FINOCCHIARO ed E. TOSI, Torino, 2003, specie, p. 531 ss.

² Per una più dettagliata descrizione del meccanismo di funzionamento delle tecniche di cifratura e firma digitale mi permetto di rinviare a C. ROSSELLO, *Comunicazioni elettroniche*, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1032 ss., ove anche un'analisi di quella che in allora era la bozza di Convenzione UNCITRAL sul trasporto di merci (in tutto o in parte) via mare, destinata a dare forma alle c.d. "Regole di Rotterdam", sulle quali *infra* nel testo.

³ Cfr. per tutti R. AIKENS-R. LORD-M. BOOLS, *Bills of Lading*, 2nd ed., New York, Informa Law from Routledge, 2016, p. 19 ss.; J. WILSON, *Carriage of Goods by Sea*, 7th ed., Harlow, 2010, p. 122, 134, 137; N. GASKELL-R. ASARIOTIS-Y. BAATS, *Bills of Lading: Law and Contracts*, London, Informa Law from Routledge, 2000, p. 3 ss.; K. BURDEN, *EDI and Bills of Lading*, cit., p. 269; A. D'OVIDIO, G. PESCATORE e L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 13^a ediz., Milano, 2013, p. 573 ss.; G. RIGHETTI,

La funzione sub (3) è molto importante, perché fa della polizza di carico un titolo negoziabile, in modo tale che il trasferimento del documento comporta il trasferimento della merce. Dal punto di vista pratico, essa serve a far sì che la merce in viaggio possa essere venduta o usata come garanzia mediante il trasferimento della polizza.

Applicato alla polizza di carico elettronica, il sistema di cifratura a doppia chiave asimmetrica consente che, una volta ricevuta sul computer del destinatario, la polizza elettronica costituisca prova del contratto di trasporto ad ogni effetto (come se fosse un documento cartaceo). Allo stesso modo, essa costituisce ricevuta della presa in consegna della merce da parte del vettore. L'unico elemento da verificare in maniera più approfondita è se l'EBL possa integrare il requisito della prova del titolo di legittimazione ai fini della riconsegna della merce e della negoziabilità, circolazione e trasferimento dei diritti sulla merce stessa.

Nell'ambito del commercio internazionale, esistono da tempo fonti di "Soft Law", e cioè di linee-guida non vincolanti, destinate alla disciplina dell'EBL.

Si tratta delle previsioni della Legge Modello sul commercio elettronico elaborata fin dal 1996 dall'UNCITRAL (Commissione delle Nazioni Unite per il Diritto del Commercio Internazionale) e delle regole sulla polizza di carico elettronica predisposte dal C.M.I. (*Comitè Maritime International*) nel 1990.

1.1. *La Legge Modello UNCITRAL 1996 sul commercio elettronico*

Come detto, l'UNCITRAL ha elaborato nel 1996 una legge modello sul commercio elettronico, che introduce principi generali in materia di commercio elettronico e più in generale di scambio di comunicazioni e informazioni in forma dematerializzata⁴.

La Legge Modello UNCITRAL (*Uncitral Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment 1996 with additional article 5-bis as*

Trattato di diritto marittimo, II, Milano, 1990, specie p. 990 ss., ove ampi riferimenti.

⁴ Per un commento cfr. C. ROSSELLO, *Commercio elettronico. La Governance di Internet tra diritto statale, autodisciplina, soft law e lex mercatoria*, Milano 2006, p. 110 ss., ove anche il testo integrale della Legge Modello Uncitral e della Guida Applicativa (in Appendice, pp. 205-275). In precedenza rispetto alla stesura dell'*Uncitral Model Law 1996*, la necessità di una rivoluzione tecnologica dei documenti di trasporto era stata evidenziata da GROENFORS, *Simplification of Documentation and Document Replacement*, in *L.M.C.L.Q.*, 1976, p. 250 ss.; RAMBERG, *Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit*, in *Trading with EDI. The Legal Issues*, ed. by Thomsen and Wheble, London, IBC Financial Books, 1989, p. 185-195.

adopted in 1998, di seguito anche: “*la Legge Modello*”) non contiene regole direttamente applicabili, ma propone agli Stati membri l’adozione di alcuni principi generali in materia di commercio elettronico, lasciando agli Stati medesimi assoluta libertà per quanto riguarda le regole di dettaglio⁵.

Si tratta in sostanza di linee guida mirate a valere come riferimento per gli Stati nel formare le proprie legislazioni nazionali.

L’ambito oggettivo di applicazione di tali principi copre in realtà tutti i tipi di *Data Messages*, intesi questi ultimi come «informazione generata, inviata, ricevuta o archiviata mediante strumenti elettronici, ottici o similari, inclusi (ma non limitati a) *electronic data interchange (E.D.I.)*, posta elettronica, telegramma, telex o telefax» [(art. 2 (*Definitions*), lett. a)], e quindi, nella sostanza, tutte le informazioni che non necessitano di un supporto cartaceo per la trasmissione e circolazione.

Per quanto riguarda l’ambito soggettivo di applicazione, la Legge Modello si occupa dei rapporti tra emittente e destinatario dei “*Data Messages*”.

I principi fondamentali consegnati agli Stati membri, articolati in 15 disposizioni, sono quello della *eliminazione della discriminazione tra documento cartaceo e documento elettronico* (c.d. “*media bias*” del supporto cartaceo) e quello di *equivalenza funzionale*, in base al quale la funzione e la *ratio* di alcuni istituti giuridici tradizionali (la forma scritta, la sottoscrizione e la forma originale) sono stati rivisitati al fine di introdurre nel contesto dematerializzato proprio del commercio elettronico istituti equivalenti, in grado di assolvere le stesse funzioni.

La sezione seconda della Legge Modello (artt. 16 e 17) è specificamente dedicata al settore del trasporto (*Carriage of goods*), inteso sia come trasporto marittimo che come trasporto per via terrestre o aerea.

L’art. 17 (intitolato «*Transport Documents*») dell’*Uncitral Model law* dichiara che laddove la legge richieda che una determinata azione nell’ambito del contratto di trasporto (fra quelle menzionate nel precedente art. 16, e cioè:

⁵ Anche se in realtà la Guida applicativa allegata alla *Model Law* contiene già indicazioni sufficientemente precise per la normativa di dettaglio. Come risulta dalla consultazione del sito www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce/1996Model_status.html, fino ad oggi hanno adottato una legislazione conforme ai principi della *Model Law* 71 Stati per oltre 150 giurisdizioni. Tra gli altri, i seguenti Paesi: Australia (2011), Cina (2004); Francia (2000); India (2000); Irlanda (2000); Messico (2000), Nuova Zelanda (2002), Repubblica di Corea (1999), Singapore (2010); Slovenia (2000); Sud Africa (2002); Thailandia (2002) e Venezuela (2001). Inoltre, una legislazione influenzata dalla *Model Law* e dai principi sui quali essa si fonda è stata adottata negli Stati Uniti d’America (*Uniform Electronic Transaction Act*, adottato nel 1999 dalla *National Conference of Commissioners on Uniform State Law*) e nel Canada (*Uniform Electronic Commerce Act*, adottato nel 1999 dalla *Uniform Law Conference of Canada*).

fornire i marchi, numero quantità o peso della merce; dichiarare la natura o il valore dei beni; confermare che i beni sono stati caricati; comunicare a un soggetto i termini e le condizioni del contratto di trasporto; dare istruzioni al vettore; reclamare la consegna della merce; autorizzarne il rilascio; dare notizia della perdita o avaria della merce; fornire qualsiasi altra notizia connessa all'esecuzione del contratto di trasporto; garantire acquistare, rinunciare, trasferire o negoziare diritti sulla merce; acquistare o trasferire diritti e obblighi nell'ambito del contratto di trasporto) sia compiuta per iscritto o adoperando un documento cartaceo, tale requisito è soddisfatto se l'azione è compiuta usando uno o più messaggi elettronici⁶.

1.2. *Le regole sulla polizza di carico elettronica predisposte dal C.M.I. (Comité Maritime International) nel 1990*

Come è noto, il *Comité Maritime International* (C.M.I.) è un'istituzione storica fondata nel 1897, il cui scopo è quello di proporre una "codificazione universale" di principi standard (con valore di linee guida, e pertanto di *soft law*) ricavata da vari codici marittimi medievali.

Con l'obiettivo di dematerializzare i documenti mediante l'uso di E.D.I. e di facilitare l'utilizzo della polizza di carico elettronica, il C.M.I. ha introdotto nel 1990 le *Rules for Electronic Bills of Lading*. Tali linee guida rappresentano un corpo di regole volontarie che possono essere incorporate nel contratto di vendita o di trasporto su base convenzionale, e cioè in virtù di accordo delle parti. In tal modo l'uso della polizza di carico elettronica è da considerare automaticamente conforme con la regolamentazione internazionale dello scambio elettronico di dati. Di conseguenza la "Regole C.M.I." non solo consentono l'utilizzo di polizza di carico elettronica, ma stabiliscono anche quale debba essere la forma dell'*EBL*.

L'art. 3 (a) stabilisce che «*le Regole uniformi di condotta per lo scambio di dati per Teletrasmissione (UNCID) 1987 governeranno la condotta delle parti*», e l'art. 3 (b) dichiara che lo scambio di dati per via elettronica nel quadro delle Regole C.M.I. dovrà conformarsi con gli standard fissati nelle *UN Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport* (UN/EDIFACT).

Anche in questo caso, si prevede l'equivalenza funzionale tra dati trasmessi per via elettronica e forma scritta (art. 11). Il testo delle regole C.M.I. è reperibile all'indirizzo <http://comitemaritime.org/Rules-for->

⁶ Cfr. J. CLIFT, *Electronic Commerce: the UNCITRAL Model Law and Electronic Equivalents to Traditional Bills of Lading*, in *27 International Business Lawyer*, 1999, p. 311 ss.

Electronic-Bills-of-Lading/0,2728,12832,00.html .

1.3. *I documenti di trasporto elettronici nelle c.d. "Regole di Rotterdam"*

Infine va dato conto, sia pure in sintesi estrema, del fatto che una disciplina dei documenti di trasporto elettronici è contenuta nelle c.d. "Regole di Rotterdam", e cioè nella *Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (di seguito: "la Convenzione"), predisposta dall'UNCITRAL sulla base di un progetto iniziale del *Comitè Maritime International*, adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite l'11 dicembre 2008, e aperta alla firma a Rotterdam il 21 settembre 2009⁷.

Nonostante la Convenzione in questione non sia ancora entrata in vigore, in difetto del numero di ratifiche necessarie, essa rappresenterebbe infatti, una volta divenuta applicabile, la prima fonte di regolamentazione *normativa* in materia di titoli elettronici di trasporto in parallelo ai documenti cartacei.

L'espressione "titoli elettronici di trasporto" viene adoperata in quanto la Convenzione fa riferimento ad essi, e non ad un particolare tipo di documento (polizza di carico o altri documenti tipizzati di trasporto). Ne consegue che la relativa disciplina è applicabile a trasporti documentati non soltanto da polizze di carico, ma da tutti i tipi di documento di trasporto, ivi compresi quelli elettronici, indipendentemente dal fatto che siano titoli di credito (come la polizza di carico) o meno⁸.

L'art. 1.14 delle Regole di Rotterdam definisce «*transport document*» come quel documento, emesso dal vettore in relazione a un contratto di trasporto, che: (i) attesta la presa in consegna della merce e (ii) evidenzia o

⁷ Per un commento, data la sterminata mole di bibliografia, ci si limita a rimandare, anche per la loro autorevolezza, ai contributi dei tre delegati italiani che hanno partecipato ai lavori del *Working Group on Transport Law* dell'UNCITRAL che nel corso di tredici sessioni, tenutesi a Vienna e a New York dal 2002 al 2008, ha redatto il progetto di Convenzione sottoposto dall'Assemblea dell'UNCITRAL all'Assemblea generale delle Nazioni Unite per la sua adozione. Si cfr. allora F. BERLINGIERI, S. ZUNARELLI e C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto Internazionale di merci "wholly or partly by sea" (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, p. 1161-1265. Si segnalano poi tre volumi collettanei: Y. BAATZ-C. DEBATTISTA-F. LORENZON *et al.*, *The Rotterdam Rules: A practical Annotation*, London, Informa, 2009; R. THOMAS (Editor), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules*, London, Lawtext Publishing, 2009; *The Rotterdam Rules 2008*, ed. by von Ziegler, Schelin, Zunarelli, Alphen aan den Rijn, 2010.

⁸ Come ad esempio la *sea way bill* o la mera *cargo receipt*. Cfr. F. BERLINGIERI, *Documenti del trasporto*, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1027.

contiene il contratto di trasporto. Da tale definizione risulta evidente che il documento di trasporto deve svolgere soltanto due delle tre funzioni tipiche della tradizionale polizza di carico, con esclusione pertanto della funzione di titolo di credito rappresentativo delle merci trasportate, rendendo meramente facoltativa la possibilità di emettere documenti “*negotiable*”, ossia contenenti la clausola “all’ordine” o “negoziabile”⁹.

Il principio generale che sta alla base delle Regole di Rotterdam dedicate al documento di trasporto è quello della completa equiparazione tra i documenti cartacei e quelli elettronici, in modo tale che l’emissione di un *electronic transport record*¹⁰, il suo controllo esclusivo e il suo trasferimento abbiano i medesimi effetti della emissione, del possesso e del trasferimento di un documento del trasporto cartaceo¹¹.

Per quanto concerne le procedure in tema di emissione e trasferimento dei titoli, di garanzia della loro integrità, di prova della legittimazione del titolare e di consegna del titolo all’avente diritto, le Regole di Rotterdam hanno preferito rinviare alle procedure menzionate nel titolo, evitando così di cristallizzare in una Convenzione destinata a durare nel tempo tecniche in continua e rapida evoluzione¹².

Dato sintetico conto delle fonti di regolamentazione dell’*EBL*, sia a livello di *soft law* che di potenziale e futuro diritto uniforme, questo lavoro si concentra su una descrizione del sistema “*Bolero*”, adottato da un prestigioso

⁹ Vedi S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Tratt. dir. civ. e comm.* già diretto da Cicu, Messineo e Mengoni e continuato da P. Schlesinger, 2^a ed., Milano, 2010, p. 158 ss.; F. BERLINGIERI, S. ZUNARELLI e C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto Internazionale di merci “wholly or partly by sea” (Regole di Rotterdam)*, cit., p. 1185-1193.

¹⁰ La definizione di “*electronic transport record*” di cui all’art. 1.18 è assai ampia, e ricomprende qualsiasi comunicazione in forma elettronica, ottica, digitale o simili, che costituisca ricevuta del carico ed evidenze o contenga il contratto di trasporto. Cfr. M. GOLDBY, *The performance of the bill of lading’s functions under the UNCITRAL’s draft Convention on the Carriage of Goods: unequivocal legal recognition of electronic equivalents*, in *J.I.M.L.*, 2007, p. 160 ss.; ID., *Electronic alternatives to transport documents: a framework for future developments*, in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea. The Rotterdam Rules*, ed. by Thomas, cit., pp. 225-241; C. DEBATTISTA, *Transport Records*, in Y. BAATZ – C. DEBATTISTA – D. LORENZON *et al.*, *The Rotterdam Rules: A practical Annotation*, cit., cap. 3.

¹¹ L’equivalenza funzionale tra comunicazioni materializzate e comunicazioni elettroniche viene trattata specificamente nel cap. 3 delle Regole, dedicato alle registrazioni elettroniche di trasporto, e nel cap. 8, relativo ai documenti di trasporto e alle registrazioni elettroniche di trasporto. Per l’analisi del testo della Convenzione è preziosa la traduzione in Italiano curata da Francesco Berlingieri, della quale ho potuto disporre grazie alla cortesia del compianto Autore.

¹² In tal senso F. BERLINGIERI e S. ZUNARELLI, *Dalle Regole dell’Aja-Visby alle Regole di Rotterdam. Effetti del cambiamento sul commercio marittimo*, testo della relazione al Convegno tenutosi a Genova il 19-20 ottobre 2009.

“parterre” di banche italiane ed estere, come verificabile tramite il link indicato di seguito: www.bolero.net/customers.

2 .Il sistema Bolero

Il sistema “*Bolero*”, che sta per “*Bill of Lading Electronic Registry Organization*”, è stato lanciato commercialmente nel settembre 1999¹³.

Bolero Ltd. è nata nel 1996 come *joint venture* tra SWIFT (*Society for Worldwide Interbank Financial Transaction*) e TT Club (*Through Transport Mutual Insurance Association Ltd.*) e il progetto è stato appoggiato anche dalla Commissione Europea. Lo scopo del progetto era quello di disegnare un quadro contrattuale in grado di garantire che la polizza di carico elettronica assolvesse la funzione di titolo di legittimazione, fronteggiando il problema del trasferimento elettronico dei diritti sulla merce.

La caratteristica specifica di “*Bolero*” è quella di essere una *soluzione contrattuale multilaterale*: ogni soggetto che desidera contrattare nell’ambiente elettronico “*Bolero*” (caricatori, vettori, banche, consegnatari e altri soggetti correlati come ad esempio autorità portuali) deve diventare membro della “*Bolero User Association*”. I membri devono osservare le prescrizioni contenute nel “*Bolero Rulebook*”, le quali contengono regole generali e definizioni, regole di ammissione dei membri, previsioni disciplinari e regole sul ruolo e le responsabilità del Registro.

Fin dalla sua introduzione il sistema ha risolto il problema della mancanza di attestazione di ricezione proprio di Internet. In precedenza rispetto all’introduzione della PEC e sistemi equivalenti, il mittente in Internet non poteva essere sicuro che il suo messaggio fosse stato effettivamente ricevuto dal destinatario. Nel sistema “*Bolero*”, il messaggio inviato viene immediatamente riscontrato da una conferma di ricezione contestualmente all’invio al destinatario. Quando il destinatario scarica il messaggio, automaticamente accusa ricevuta a “*Bolero*”, che fornisce al

¹³ Cfr. www.bolero.net. In dottrina cfr. R. CAPLEHORN, *The Bolero System*, in *Cross-Border Electronic Banking: Challenges and Opportunities*, edited by C. Reed, I. Walden, L. Edgar, 2nd ed., London, Informa Law from Routledge, 2014, cap. 4; ID., *Bolero.net. The Global Electronic Commerce Solution for International Trade*, in (14) *Butterworths Journal of International Banking and Financial Law*, 1999, p. 421 ss.; P. MALLON & A. TOMLINSON, *Bolero: Electronic “Bills of Lading” and Electronic Contract of Sale*, in (5) *International Trade Law Quarterly*, 1998, p. 257 ss.; A. NILSON, *Bolero. An Innovative Legal Concept*, in (6) *Computers and Law (New Series)*, 1995, p. 17 ss.

mittente la conferma che il messaggio è stato ricevuto. Nel “*Bolero Rulebook*” (di seguito anche: “BRB”) si prevede una presunzione rispettivamente di invio e di ricezione delle comunicazioni di cui sopra nel momento stesso in cui esse vengono veicolate telematicamente tramite “*Bolero*” (regola 2.2 del BRB). In caso di contestazioni esiste un unico protocollo di comunicazione che prova l’invio e la ricezione dei messaggi.

In questo modo il sistema garantisce la funzione della polizza di carico elettronica come ricevuta di consegna e come prova del contratto di trasporto.

Per quanto concerne il titolo di legittimazione, la funzione di certezza rispetto ai terzi è assolta dal “*title registry*”, che agisce come terzo fiduciario, trasferendo i diritti sulla merce a mezzo di novazione, mentre il vettore dà riconoscimento del trasferimento mediante cessione dei diritti (*attornment*).

2.1. *Prerequisiti per operare nell’ambito del sistema Bolero*

Il sistema “*Bolero*” opera su base convenzionale. È pertanto necessario che tutti i soggetti coinvolti (il vettore/caricatore che emette la polizza di carico elettronica; il venditore e l’acquirente della merce; l’eventuale istituto di credito finanziatore e titolare di pegno sulla merce) accettino di essere vincolati dalle regole contenute nel “*Bolero Rulebook*”. È inoltre necessaria la procedura di registrazione di tutti i soggetti in questione all’associazione “*Bolero*”. Sotto il profilo pratico, la tecnologia necessaria per aderire a “*Bolero*” è molto semplice. L’addestramento tecnico comporta una tempistica compresa in un *range* da 1 a 3 giorni.

2.2. *Validità legale dei messaggi come regolata dal Bolero Rulebook*

Affrontando per primo uno snodo cruciale, il “BRB” prevede che ogni utente che abbia aderito a “*Bolero*” si impegna a riconoscere l’autenticità di qualsiasi comunicazione, avviso o altro genere di informazione veicolata attraverso “*Bolero*” sotto ogni profilo, e cioè a dire: (i) autenticità della sottoscrizione; (ii) identificazione del mittente; (iii) identificazione del destinatario. Inoltre, si prevede una presunzione rispettivamente di invio e di ricezione delle comunicazioni di cui sopra nel momento stesso in cui esse vengono trasmesse telematicamente tramite “*Bolero*”.

2.3. *Efficacia probatoria e carattere vincolante e non contestabile di tutte le comunicazioni veicolate tramite Bolero*

Il “BRB” prevede l’assoluta equivalenza funzionale delle comunicazioni elettroniche rispetto a quelle cartacee [regole 2.2.2 (*Validity and Enforceability*) e 2.2.3 (*Messages as Evidence*) del BRB]. Sicché laddove la legge, il contratto, gli usi o la prassi relativi a qualsiasi operazione richiedano la prova scritta, tale requisito va considerato soddisfatto dall’equivalente elettronico, con relativo impegno degli Utenti a non contestarne la validità. Gli Utenti si impegnano espressamente a riconoscere (e, specularmente, a non disconoscere) la funzione ed efficacia probatoria delle comunicazioni elettroniche in qualsiasi procedimento giurisdizionale [regola 2.2.2 (*Validity and Enforceability*), sub b. 3 (*Undertaking not to Challenge Validity*)].

2.4. *Regole di funzionamento della polizza di carico elettronica Bolero*

Nei paragrafi che seguono si sintetizzano al massimo le regole di operatività della polizza di carico elettronica “*Bolero*”.

2.4.1. *L’emissione della polizza*

Ogni vettore si impegna a che la *Bolero Bill of Lading* (“BBL”) da lui emessa: (i) includa la ricevuta di presa in consegna della merce caricata a bordo della nave o comunque di presa in consegna per la caricazione e (ii) contenga i termini del contratto di trasporto. Tale messaggio viene trasmesso per via telematica al “*Title Registry*” di “*Bolero*”.

Nel momento in cui origina la “BBL”, il vettore ha l’obbligo di: (a) indicare il caricatore; (b) indicare l’intestatario nominativo della “BBL”, oppure (b.1) indicare un titolare “all’ordine” (che può essere soggetto diverso dal titolare nominativo); (b.2) indicare un consegnatario; (b.3) girare in bianco la “BBL”, in tal modo designando il portatore quale “portatore all’ordine”.

La “BBL” può essere trasferibile o non trasferibile.

La prima può essere emessa “al portatore” o “con girata in bianco”.

Nel caso di polizza emessa “al portatore”, il vettore si impegna a riconoscere che detto portatore possa designare un nuovo portatore, un detentore di pegno o un consegnatario, e che ogni successivo portatore all’ordine o detentore di pegno ha il medesimo diritto di designazione.

Se invece il vettore fornisce al “*Title Registry*” istruzioni per emettere una

“BBL” con girata in bianco, si impegna a riconoscere che: (i) il portatore può designare un nuovo portatore, oppure un detentore di pegno o un consegnatario, e (ii) ogni successivo giratario, detentore di pegno o portatore all’ordine ha il medesimo diritto di designazione.

2.4.2. *Il trasferimento successivo dei diritti sulla merce*

Il presente è uno snodo fondamentale, che peraltro risulterà familiare a chi abbia esperienza in materia di titoli di credito, in quanto la disciplina è sostanzialmente analoga. Successivamente all’emissione di una “BBL”, il trasferimento dei diritti sulla merce in essa incorporati (“*Constructive Possession of the Goods*”) può avvenire mediante la designazione di: (a) un nuovo portatore all’ordine; (b) un nuovo titolare di pegno; (c) (*omissis*); (d) un nuovo consegnatario.

Per effetto della sopra menzionata designazione, il vettore ha l’obbligo di riconoscere che, a partire dal momento di detta designazione, i beni descritti nella “BBL” sono di titolarità dei soggetti sopra indicati.

2.4.3. *Il diritto alla riconsegna della merce e il passaggio alla versione cartacea*

Valgono in proposito le regole tradizionali relative alla b/l cartacea. Il vettore può effettuare la consegna esclusivamente ai soggetti titolati come da paragrafi che precedono. In diversa ipotesi, incorre in responsabilità per il valore di fattura della merce.

Il titolare di pegno sulla merce che risulti anche attuale “portatore all’ordine” e che eserciti il suo diritto di garanzia sulla “BBL” acquisterà automaticamente la qualità di “portatore all’ordine”, con conseguente novazione del contratto di trasporto.

Il “BRB” prevede che, in qualsiasi momento antecedente la consegna a destino della merce da parte del vettore, il “portatore all’ordine” ha diritto a chiedere al vettore di emettere una polizza di carico cartacea.

2.4.4. *Giurisdizione e legge applicabili*

Il “BRB” prevede la giurisdizione inglese e l’applicabilità della legge inglese esclusivamente con riguardo a: (i) controversie concernenti l’inosservanza delle regole contenute nel “BRB” medesimo; (ii) l’interpretazione delle regole contenute nel “BRB”. È importante sottolineare come, in relazione a qualsiasi altro genere di reclamo al di fuori di quelli sopra indicati, il “BRB” prevede la giurisdizione non esclusiva delle Corti inglesi. In sostanza, qualsiasi Utente ha il diritto di sottoporre qualunque controversia – fatta

eccezione per quelle *sub* (i) e (ii) – a qualsiasi giurisdizione competente.

2.4.5. *Rapporto con le Convenzioni internazionali*

Un contratto di trasporto in relazione al quale sia stata emessa una “BBL” rimane comunque soggetto a qualsiasi Convenzione internazionale (o normativa nazionale di ratifica di detta Convenzione) che risulterebbe applicabile obbligatoriamente qualora fosse stata emessa una polizza di carico cartacea. Dette Convenzioni internazionali debbono considerarsi incorporate nella “BBL”. Nel caso di conflitto tra le menzionate Convenzioni internazionali e le diverse previsioni del contratto di trasporto contenute nel testo della “BBL”, avranno prevalenza le Convenzioni internazionali.

3. *Conclusioni*

Nella seconda decade del terzo millennio i *byte* hanno rimpiazzato la carta, e la dematerializzazione impera pressoché in ogni settore di attività: dal trasferimento elettronico di fondi, alla circolazione dei titoli azionari, al commercio elettronico e alla conclusione di contratti *on-line*, alle comunicazioni elettroniche certificate (PEC).

La tradizionale polizza di carico cartacea sconta gli svantaggi descritti in premessa. Soprattutto tra soggetti che operano in continuità di rapporti commerciali, la polizza di carico elettronica presenta vantaggi in termini di sicurezza e non alterabilità, rapidità e maggior economicità.

Che sia tempo per un cambiamento?