



I DOCUMENTI NEL TRASPORTO MARITTIMO (ED AEREO) DI COSE

BILL OF LADING

Shipper		Bill of Lading No.	
SHIPPER NAME AND ADDRESSES TEL & FAX			
Consignee (if "To Order" so indicate)			
SENDERS NAME AND ADDRESS TEL			
Notify Party (No claim shall attach for failure to notify)		Cargo Delivery, please Contact :	
SAME AS CONSIGNEE OR AGENTS NAME & ADDRESS.		THIS IS THE RECEIVER OF THE GOODS ONCE IN PORT. TRY TO CHANGE WITH YOUR AGENTS NAME ADDRESS SO YOU DO NOT INCUR EXTRA FEES	
Place of Receipt	Port of Loading	Port of Discharge	Place of Delivery
BANGKOK, THAILAND	BANGKOK, THAILAND	POINT LISAS, TRINIDAD	POINT LISAS, TRINIDAD
Vessel		HEUNG -A ASIA V. 817 N	
Marks & Numbers Container No.	No. of Pkgs. or Shipping Units	Description of Goods & Pkgs.	Gross Weight Measurement
AZIM POINT LISAS TRINIDAD	2 CARTONS	CFS/CFS MENS T-SHIRT 100% COTTON KNITTED LADIES BLOUSE 100% COTTON WOVEN AS PER INV. NO. 0-397-08 *LOCAL DESTINATION CHARGE ARE FOR CNEE ACCOUNT* CTNR No.: GLDU7246240 FREIGHT PREPAID TWO CARTONS ONLY	120.000 KGS 1.000 CBM
		 	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER			
Freight Details, Charges etc :	PREPAID	COLLECT	Excess Value Declaration : Refer to Clause 6 (4) (B) + (C) on reverse side December 28, 2008 RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding. The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier. IN WITNESS whereof THREE(3) original Bills of Lading have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void. Place and date of issue: December 28, 2008 Signed on behalf of the Carrier : GATEWAY CONTAINER LINE CO., LTD. by _____
JURISDICTION AND LAW CLAUSE			

Diverse caratteristiche e «mercati»

DI CARICO

- Contratti stipulati in funzione delle specifiche esigenze del singolo utente
- Parità di potere negoziale

Charter-parties

Charter-parties integrato da polizza di carico (in caso di discordanza prevale il primo)

DI LINEA

- Contratti conclusi su una base di offerta al pubblico
- Utente del servizio contraente debole: esigenze di tutela
- **Norme inderogabili**

Polizza di carico (Bill of Lading)

Sea waybill

La disciplina uniforme: le Regole dell'Aja-Visby

Regole dell'Aja del 1923

**Convenzione di Bruxelles del 25/08/1924
(c. nav.)**

Protocollo di Visby del 1968
(l. 12/06/84 n. 243)

Protocollo di Bruxelles del 1979
(l. 12/06/84 n. 244)

Inderogabilità del regime uniforme

- Necessità di tutela del caricatore, contraente debole
- Non si applicano ai *charterparties*, che non sono contratti per adesione e pertanto il *charterer* non ha bisogno di tutela
- Conseguenza: Carattere inderogabile delle norme contenute nel regime uniforme, se non più favorevoli all'interessato alle merci
- (art. 3, co. 8)



Nullità delle clausole inserite in polizza in contrasto con il regime uniforme
(Cass. 16/07/54 n. 2539)

Ambito di applicazione delle regole dell'Aia-Visby (sulla polizza di carico)

- Le Regole hanno carattere di specialità rispetto al codice, che pertanto ha natura residuale.
- Si applicano ai soli trasporti internazionali per i quali sia emessa una polizza di carico, ai sensi dell'art. 10
- Non si applicano ai contratti di trasporto sulla base di un charter-party (art. 5.2)
- Non si applicano ai trasporti di animali vivi né di merce caricata sopra coperta (art. 1, lett. c)
- Si applicano solo ai danni per perdita o avaria della merce

Ambito di applicazione

Criteri di collegamento:

Art. 10 della Convenzione (come modificato dal protocollo del 1968):

- Le disposizioni della presente Convenzione s'applicano a qualsiasi polizza di carico concernente un trasporto di merce fra porti di due Stati diversi, allorché:
 - a) la polizza di carico è emessa in uno Stato contraente
 - b) il trasporto ha luogo partendo da un porto di uno Stato contraente oppure
 - c) la polizza di carico prevede che le disposizioni della presente Convenzione, o di qualsiasi altra legislazione che le applica o dà loro effetto, disciplinano il contratto indipendentemente dalla nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di qualsiasi altra persona interessata.
- Trib. Napoli 11/03/97: La Convenzione trova applicazione *ex proprio vigore* anche se richiamata in polizza, o vi è comunque richiamata la normativa nazionale che la incorpori
- Ciascuno Stato contraente applica le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico suindicate.

Documentazione nel trasporto di cose determinate

Dichiarazione d'imbarco

- Presentato dal caricatore, contiene le caratteristiche della merce (art. 457 c. nav.)

Ordinativo di imbarco

- Costituisce il momento perfezionativo del contratto e assume la veste di caricatore il nominativo ivi indicato (Cass. 28/12/1991 n. 13964). Viene rilasciato dal vettore oppure rilascia...

Polizza ricevuto per l'imbarco

- La polizza ricevuto per l'imbarco (art. 459 c. nav.) fa prova dell'avvenuta consegna delle merce al vettore

Ricevuta di bordo (comandante)

- La ricevuta di bordo e la polizza di carico (art. 459 c. nav.) fanno prova dell'avvenuta caricazione .
- La polizza può essere anche rilasciata dal vettore a seguito di presentazione della ricevuta di bordo, oppure apponendo sulla polizza ricevuto per l'imbarco la menzione dell'avvenuto imbarco («shipped»)

Polizza di carico



BILL OF LADING

NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED TO ORDER

ORIGINAL

NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED TO ORDER

ORIGINAL

(3) Shipper/Exporter (complete name and address) (unless provided otherwise, a consignment To Order means To Order of Shipper)		(5) Document No. 1429011-000000	
(4) Notify Party (complete name and address) SAME AS CONSIGNEE		(6) Export References	
(12) Pre-carriage by		(7) Forwarding Agent	
(14) Ocean Vessel/Voy No. I L LAGUNA 0875		(8) Point and Country of Origin (for the Merchant's reference only)	
(16) Port of Discharge BRISBANE, AUSTRALIA		(9) Also Notify Party (complete name and address)	
(13) Place of Receipt/Date SHANGHAI, CHINA		(10) Onward Inland Routing/Export Instructions (which are contracted separately by Merchants entirely for their own account and risk)	
(15) Port of Loading SHANGHAI, CHINA			
(17) Place of Delivery BRISBANE, AUSTRALIA			
Particulars furnished by the Merchant			
(18) Container No. And Seal No. Marks & Nos. CONTAINER NO./SEAL NO.	(19) Quantity And Kind of Packages 20' / EMC DKV6419/4 1 X 20'	(20) Description of Goods PACKAGES CARBON STEEL FLANGE	(21) Measurement (M³) Gross Weight (KGS) 6.0400 CBM 23,384.000 KGS
(22) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS) ONE (1) CONTAINER ONLY	(23) Declared Value \$ If Merchant enters actual value of Goods and pays the applicable ad valorem tariff rate, Carrier's package limitation shall not apply.		317746
(24) FREIGHT & CHARGES	Revenue Tons	Rate AS	Per Prepaid ARRANGED ON BOARD
		Collect SHANGHAI (18)	
(25) B/L NO. EGLV 1429011	(27) Number of Original B(s)/L THREE (3)	(29) Prepaid at SHANGHAI	
(26) Service type/Mode FCL/FCL O/O	(28) Place of B(s)/L Issue/Date SHANGHAI AUG. 22, 2019	(30) Collect at AS AGENT (19)	
(31) Laden on Board AUG. 22, 2019 ITAL LAGUNA 0875 SHANGHAI		(32) Exchange Rate	
As agent for the Carrier and the Vessel Provider Italia Marittima S.p.A. con unione postale - Cap. Soc. € 75.555.000 i.v. c.f. n. 0. Leg. 904/92829 Reg. Sede e Direzione Generale: Via Venezia, 4 - 34139 Trieste going business as "Evergreen Line" Close to available LCL (www.evergreen-line.com)			

0118006686

FORM NO. DOC-I-004-07

ENLARGED VERSION OF BACK CLAUSE IS AVAILABLE ON www.evergreen-line.com

(1)

La polizza di carico

- Emessa in **2 originali** (art. 463 c. nav.):
 - Uno trattenuto dal vettore, non trasferibile
 - Uno rilasciato al caricatore, che diviene **titolo rappresentativo della merce**
- Possono essere emessi duplicati non trasferibili della polizza, che non sono titoli rappresentativi (art. 465 c. nav.)
- Nella prassi dei traffici marittimi, vengono generalmente emessi 3 originali, oltre ad altre copie non negoziabili

La lettera di trasporto aereo

- Emessa in **3 originali**:
 - Uno riporta l'indicazione per il vettore (firmato dal mittente e consegnato al vettore)
 - il secondo è firmato dal mittente e dal vettore ed accompagna le cose trasportate
 - Il terzo è firmato dal vettore e consegnato al mittente dopo la ricezione del carico
- l'emissione della LTA è attività complessa e congiunta di entrambe le parti
- **NON E' UN DOCUMENTO NEGOZIABILE** (perché la velocità del trasp. aereo rende superflua l'emissione di un titolo rappresentativo della merce)

Natura giuridica della polizza di carico

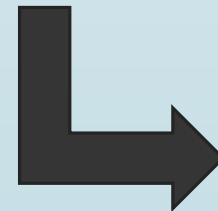
► Duplice natura:

► Documento probatorio ➡

- Avvenuta caricazione;
- Entità e caratteristiche delle merci indicate;

Efficacia probatoria solo tra le parti del contratto di trasporto: si presume che quanto descritto rispecchi il rapporto sottostante

► Titolo di credito rappresentativo della merce



Nei confronti del terzo portatore del titolo non ha efficacia probatoria ma costitutiva di un «diritto cartolare»

l'esigenza sottesa alla nascita della categoria titoli di credito



rendere più semplice, rapida e sicura la “circolazione della ricchezza” neutralizzando i rischi e gli inconvenienti che presenta la ordinaria disciplina della cessione del credito (1260 c.c)



I principali inconvenienti della ordinaria cessione del credito sono legati ai rischi a cui è esposto il cessionario e cioè :

- opponibilità verso il cessionario delle eccezioni che il debitore ceduto avrebbe potuto opporre al creditore cedente
- rischio che chi trasferisce il credito non sia titolare dello stesso

in che modo ?

Attraverso la creazione di un modello di circolazione del credito che evoca le regole della circolazione dei beni mobili («possessione di buona fede vale titolo») e che si basa su una vera e propria **finzione giuridica**



oggetto di circolazione è il documento («chartula») anziché il diritto in esso incorporato mentre in realtà è esattamente l'opposto ossia chi acquista un titolo di credito vuole acquistare il diritto in esso menzionato e non il documento in sé

Il documento (chartula)

Il documento non costituisce solo una “prova” del rapporto sottostante

Il documento diviene necessario per poter far valere il diritto documentato dal titolo

Ed infatti il debitore non può pagare validamente a chi non gli esibisca il documento e, per converso, il possessore del titolo “purché sia legittimato nelle forme prescritte dalla legge” ha diritto alla prestazione in esso indicata (art. 1992 c.c.)

Di conseguenza può essere legittimato a pretendere la prestazione anche chi non sia titolare del diritto: ed invero il debitore che senza dolo o colpa grave adempie la prestazione verso il possessore del titolo è liberato anche se questi non è titolare del diritto (art. 1992 c.c.).

La finzione giuridica alla base dei titoli di credito: l'incorporazione del diritto nel documento

Si attua una separazione
tra

rapporto cartolare (incorporato
nel documento)

dal rapporto fondamentale (che
sta a fondamento dell'emissione
del titolo)

il soggetto a cui viene trasferito il titolo
acquista un diritto nuovo, originario ed
autonomo rispetto al diritto del precedente
titolare

I principi cardine della disciplina generale dei titoli di credito

► Autonomia in sede di circolazione del diritto (1994 c.c.)

(«chi ha acquistato in buona fede il possesso di un titolo di credito in conformità delle norme sulla circolazione non è soggetto a rivendicazione»)

► Letteralità ed autonomia in sede di esercizio del diritto (1993 c.c.)

chi acquista un titolo di credito acquista un diritto il cui contenuto è determinato esclusivamente dal tenore letterale del documento.

► Legittimazione: chi ha il possesso materiale del titolo di credito è legittimato all'esercizio del diritto cartolare (1992 c.c.)

Chi ha conseguito il possesso materiale del titolo di credito, nelle forme prescritte dalla legge, è legittimato all'esercizio del diritto. Il debitore adempie bene se adempie in buona fede al possessore qualificato del titolo,

► I vincoli sul diritto non hanno effetto se non risultano dal titolo (1997 c.c.)

pegno, sequestro e pignoramento e ogni altro vincolo sul diritto menzionato in un titolo di credito o sulle merci da esso rappresentate

1) Documento probatorio

Art. 459 c. nav. - Prova della consegna al vettore e della caricazione delle merci

La polizza ricevuto per l'imbarco fa prova dell'avvenuta consegna delle merci al vettore; la ricevuta di bordo e la polizza di carico fanno prova dell'avvenuta caricazione.

- La polizza di carico costituisce prova del contratto concluso tra mittente e vettore
 - Cass. 21/07/03 n. 11319
- **Documento probatorio, che prova:**
 - Avvenuta caricazione;
 - Entità e caratteristiche delle merci indicate.
 - Efficacia probatoria solo nei confronti delle parti del contratto di trasporto
- **Polizza di carico e *charterparty***

2) Titolo di credito rappresentativo

- La polizza è costitutiva di un diritto cartolare;
 - Caratteri:
 - Letteralità (art. 424 c. nav.)
 - Autonomia
 - (Astrattezza e Causalità)
 - Si esplicano verso i possessori diversi dall'originario contraente
- Circola in base alle norme per i titoli di credito:
 - Al portatore; - All'ordine; - Nominativa.
- La legittimazione all'esercizio del diritto alla riconsegna avviene secondo il regime generale dei titoli di credito

Vendita su documenti e polizza di carico

- Vendita da piazza a piazza:
- Art. 1510 c.c.
- Ruolo della polizza di carico:
 - I. Ricevuta del carico
 - II. Documentazione del contratto di trasporto
 - III. Titolo di credito rappresentativo della merce
- Consegna delle merci al vettore e consegna documentale

quando la merce trasportata è oggetto di compravendita,

il venditore si libera dell'obbligazione di consegna del bene venduto rimettendo al compratore il titolo rappresentativo della merce ex art. 1527 c.c.

[illegible]

Charter-party e polizza di carico

- La polizza di carico può essere emessa anche con riferimento ad un contratto di trasporto rappresentato da un *charter-party*
 - In particolare nei *voyage-charter*
 - In tali casi, il *charter-party* documenta il contratto di trasporto, ma non attesta l'effettiva presa in consegna della merce da parte del vettore, né costituisce un titolo di credito negoziabile
- 
- Per tali motivi, una volta caricata la merce viene generalmente emessa una polizza di carico, la cui funzione varia nel caso in cui la stessa
 - resti in mano del contraente originario oppure
 - venga trasferita a terzi

Charter-party e polizza di carico

- La polizza che non abbia circolato:
 - Non è idonea a modificare il contenuto del contratto, ma ne integra i termini;
 - In caso di discordanza tra clausole del *charter party* e della polizza, prevalgono le prime
 - Ha efficacia probatoria, ma solo nei confronti delle parti del contratto (vettore, caricatore)
- Una volta trasferita a terzi, la polizza acquista la sua funzione di titolo di credito rappresentativo:
 - Nei confronti del terzo (destinatario) ha efficacia costitutiva (e non probatoria), in quanto titolo di credito rappresentativo;
 - I rapporti tra terzo e vettore sono regolati esclusivamente da quanto risulta nel titolo;
 - Le pattuizioni del *charter-party* conservano rilevanza solo nella misura in cui sono oggetto di espresso richiamo in polizza (per il principio generale di letteralità dei titoli di credito rappresentativi della merce)

Indicazioni in polizza (c. nav.)

Art. 460 c. nav.: La polizza ricevuta per l'imbarco e polizza di carico devono essere datate e sottoscritte da chi le rilascia, e devono enunciare:

- a) il nome e il domicilio del vettore;
- b) il nome e il domicilio del caricatore;
- c) il luogo di destinazione, e, quando la polizza è nominativa, il nome e il domicilio del destinatario;
- d) la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano;
- e) lo stato apparente delle merci o degli imballaggi;
- f) il luogo e la data di consegna. La polizza di carico, parimenti datata e sottoscritta da chi la rilascia, oltre le indicazioni richieste per la polizza ricevuta per l'imbarco, deve enunciare:
- g) il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave;
- h) il luogo e la data di caricazione.

Indicazioni in polizza (normativa uniforme)

Art. 3.3: Le Regole richiedono che dalla polizza di carico risultino, fra le altre cose:

- a. le principali marche necessarie per l'identificazione delle merci (marche di contrassegno);
- b. il numero dei colli e dei pezzi, o la quantità o il peso a seconda dei casi, giusta le dichiarazioni scritte del caricatore;
- c. lo stato e la condizione apparente delle merci.

Cass. 7/07/99 n. 7025: *la valenza della polizza di carico quale titolo di credito alla ricolsegni delle merci trasportate è, invero, collegata alla sottoscrizione del documento da parte del vettore, che con la sottoscrizione e l'emissione della polizza assume l'obbligo di riconsegnare le merci indicate nel titolo che le rappresenta al portatore della polizza (...)*

L'indicazione del luogo di destinazione non è essenziale ai fini che ne occupano. La sua mancanza non incide, infatti, sul diritto del portatore della polizza ad ottenere la riconsegna ma lo espone, se mai, al rischio di eccezioni del vettore sul punto.

Spesso in polizza è indicato un soggetto, estraneo al contratto di trasporto, a cui il vettore ha l'obbligo di dare notizia (**notify**) dell'arrivo della merce nel porto di destinazione

BILL OF LADING

Shipper

Bill of Lading No.

SHIPPER NAME AND ADDRESSES
TEL & FAX

Consignee (if "To Order" so indicate)

SENDERS NAME AND ADDRESS TEL

—Gateway—
GATEWAY CONTAINER LINE

Notify Party (No claim shall attach for failure to notify)

SAME AS CONSIGNEE OR AGENTS NAME &
ADDRESS.

Cargo Delivery, please Contact :

THIS IS THE RECEIVER OF THE GOODS
ONCE IN PORT. TRY TO CHANGE WITH YOUR
AGENTS NAME ADDRESS SO YOU DO
NOT INCUR EXTRA FEES

Place of Receipt

BANGKOK, THAILAND

Port of Loading

BANGKOK, THAILAND

Vessel

HEUNG -A ASIA V. 817 N

Port of Discharge

POINT LISAS, TRINIDAD

Place of Delivery

POINT LISAS, TRINIDAD

Marks & Numbers
Container No.

AZIM
POINT LISAS
TRINIDAD

No. of Pkgs. or
Shipping Units

2
CARTONS

Description of Goods & Pkgs.

CFS/CFS
MENS T-SHIRT 100% COTTON KNITTED
LADIES BLOUSE 100% COTTON WOVEN
AS PER INV. NO. 0-397-08

"LOCAL DESTINATION CHARGE
ARE FOR CNEE ACCOUNT"

CTNR No.: GLDU7246240
FREIGHT PREPAID

Total
TWO CARTONS ONLY

Gross Weight

120.000
KGS

Measurement

1.000
CBM



ORIGINAL

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Freight Details, Charges etc :

PREPAID

COLLECT

Excess Value Declaration : Refer to Clause 6 (4) (B) + (C) on reverse side

December 28, 2008

RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order
and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as
agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and
conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the
Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and
customs notwithstanding.

The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure,
quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.
IN WITNESS whereof THREE(3) original Bills of Lading have been signed:
one of which being accomplished, the other(s) to be void.

Place and date of issue

December 28, 2008

Signed on behalf of the Carrier :

GATEWAY CONTAINER LINE CO., LTD.

by

JURISDICTION AND LAW CLAUSE

L'identificazione del vettore

- Tale indentificazione deve essere compiuta in base alle risultanze della polizza di carico, (quando il titolo è posseduto da un terzo) la quale necessariamente deve contenere l'indicazione del soggetto debitore della prestazione di trasferimento
 - **Cass. 12/09/63 n. 2586:** *la polizza, oltre che documento probatorio del contratto di trasporto, è anche titolo rappresentativo e negoziale delle cose trasportate, sicché essa deve necessariamente indicare la persona dell'obbligato, identificabile nel soggetto che ha sottoscritto la polizza, o in nome o in rappresentanza del quale la polizza è stata sottoscritta.*
- Valore dell'**intestazione** della polizza di carico
 - Non appare decisiva l'intestazione della polizza (App. Genova 28/06/60; Cass. 7/05/48 n. 668; Cass. 2/01/50 n. 2)
 - Orientamento contrario: Cass. 15/07/57 n. 2896; Cass. 12/09/63 n. 2486; Cass. 15/01/65 n. 81; Cass. 17/02/76 n. 517; Cass. 13/03/87 n. 2651
 - Secondo Cass. 18/08/94 n. 7428, l'intestazione ha valore presuntivo sino a prova contraria circa l'assenza delle qualità necessarie per esercitare il trasporto marittimo in capo all'intestatario.

L'identificazione del vettore: l'intestazione della polizza non è decisiva

- Se la polizza non ha circolato, l'individuazione del vettore può essere fatta anche in base ad elementi tratti dal rapporto sottostante all'emissione del documento
- Se la polizza ha circolato, l'individuazione del vettore deve esser fatta valendosi esclusivamente delle risultanze del titolo



Si deve quindi far riferimento ad ulteriori elementi cartolari (rispetto alla intestazione)



Se vi è riferimento a charter-party, si considera quello. In mancanza, **si presume che la polizza sia stata emessa per conto dell'armatore**

In tal senso Cass. 15/07/57 n. 2896; Cass. 30/10/57 n. 4213;

Cass. 26/07/60 n. 2164; Cass. 4/03/97 n. 1914)

Art. 295 c. nav.: rappresentanza che il comandante ha dell'armatore

L'identificazione del vettore: *demise clause*

PROBLEMA:

- Polizza di carico emessa da un soggetto diverso dall'armatore contenente *identity of carrier clause* o *demise clause* (che dispone che l'emittente ha sottoscritto la polizza per conto dell'armatore-*shipowner*) con l'effetto di attribuire a quest'ultimo la qualità di vettore nei confronti dell'interessato al carico



La clausola è opponibile all'armatore anche se non è parte del rapporto documentato dalla polizza?

L'identificazione del vettore: orientamenti

Dottrina:

- Potrebbe ritenersi tale clausola non opponibile all'armatore, non parte del rapporto documentato dalla polizza;
- Al contrario potrebbe ritenersi valida nel caso in cui la polizza richiami un *charterparty* dal quale risulti il mandato dall'armatore al noleggiatore ad emettere la polizza

Giurisprudenza:

- Cass. 13/03/87 n. 2651: la clausola è irrilevante quando le risultanze del titolo già consentono la sicura identificazione del vettore;
- Cass. fr. 5/11/03: la clausola è opponibile il via di eccezione all'emittente della polizza che agisce contro il caricatore;
- Camera dei Lords, caso *Starsin* : la clausola è inefficace quando il vettore contraente (noleggiatore) è indicato nella polizza di carico, in quanto le indicazioni inserite in facciata prevalgono sempre su quelle a stampa. In ogni caso, contro l'armatore può essere sempre esercitata l'azione extracontrattuale.

Le indicazioni relative alla merce

- Sulla polizza sono apposte le indicazioni idonee ad identificare qualità e quantità della merce, ed in particolare le caratteristiche della merce e degli imballaggi, su indicazione del caricatore



- Il vettore le fa proprie sottoscrivendo la polizza, ed ha l'obbligo di restituire le merci descritte in polizza nelle medesime condizioni



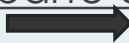
- È quindi **suo onere** verificare l'esattezza delle indicazioni presenti nel titolo.
- In caso di difformità, al fine di descrivere le reali condizioni della merce o degli imballaggi, potrà far scaricare la merce oppure potrà inserire **RISERVE SPECIFICHE**

Le riserve in polizza

RISERVE SPECIFICHE

- Vengono inserite nel titolo in caso di effettivo controllo da parte del vettore ed indicano le effettive condizioni della merce (vengono annotate sul titolo le effettive condizioni della merce o degli imballaggi)

RISERVE GENERICHE

- Sono inserite nel titolo in caso di ragionevole impossibilità di controllo da parte del vettore  Container sigillato
- Il vettore ha facoltà di non inserire il polizza il dato non verificato (art. 3.3, co. 2, Regole), oppure di inserire riserve generiche
 - Esempi: «dice contenere», «dice essere», «ignoro peso» «said to contain», «said to be», «weight unknown»
- Limite della ragionevolezza circa l'impossibilità del controllo
 - La prova è in capo al ricevitore (Cass. 30/03/55 n. 934; Cass. 9/12/71 n. 3562; Cass. 3/11/83 n. 6470)
- Riserve a stampa: valide o invalide?
 - Valide: Cass. 29/11/99 n. 13341
 - Non valide: Cass. 19/01/57 n. 117

Le indicazioni relative alla merce

- **Art. 462, co. 2, c. nav.:** le caratteristiche della merce consegnata al vettore o imbarcata si presuomono fino a prova contraria conformi alle indicazioni in polizza.
 - La prova contraria peraltro può essere data solo nei confronti degli originari contraenti
- **Art. 3.4 Regole:** si esclude esplicitamente la prova contraria quanto la polizza è stata trasferita a un terzo in buona fede
 - Al vettore è riconsociuto il diritto di rivalsa verso il caricatore (art. 3.5 Regole) proprio per l'ipotesi di inesattezza delle indicazioni fornite dal caricatore
- Le riserve escludono il valore rappresentativo del titolo nei confronti dell'interessato al carico
 - Fra vettore e originario contraente (natura probatoria): le indicazioni coperte da riserva sono *tamquam non esset*: il caricatore ha l'onere di provare la difformità tra quanto ricevuto e quanto effettivamente imbarcato
 - Fra vettore e terzo possessore: le riserve escludono la rappresentatività del titolo e quindi l'efficacia costitutiva delle polizza, degradando la polizza da titolo di credito a titolo improprio con efficacia meramente probatoria.

Le indicazioni relative alla merce nella LTA

- operatività diversa delle riserve: la norma distingue

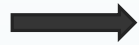
indicazioni facilmente verificabili dal vettore all'atto dell'imbarco (numero, peso, dimensioni dei colli, stato degli imballaggi e stato apparente delle merci)



- fanno fede fino a prova contraria contro il vettore
- Altre indicazioni meno facilmente verificabili (natura, qualità, quantità, volume e stato della merce) fanno prova contro il vettore a meno che non siano state verificate alla presenza del mittente e la verifica consti dal documento

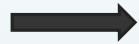
Polizza «sporca» e polizza «netta»

POLIZZA SENZA RISERVE

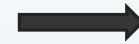


NETTA

POLIZZA CON RISERVE



SPORCA



Difficilmente negoziabile:
viene escluso il valore
rappresentativo del titolo



► Interesse del caricatore a:

- Evitare che il vettore esegua il controllo
- Evitare che il caricatore apponga riserve



► La **lettera di garanzia** (*letter of indemnity*)

- Con essa, il caricatore si impegna a tenere indenne il vettore da eventuali reclami o pregiudizi derivanti dalla mancata conformità della merce a quanto risultante dalla polizza di carico
- Non è opponibile ai terzi, generando una obbligazione tra caricatore e vettore (Cass. 25/10/82 n. 5565; Cass. 24/09/96 n. 8447)



La Sea Waybill

Sea waybill

Sea Way Bill (SWB), Express bill of lading, Non-negotiable Sea waybill (NNSW)

- **non è titolo negoziabile**, perciò non può essere trasferita a favore di terzi durante il viaggio;
- **viaggia insieme** alla merce, contrariamente a quanto accade per la polizza di carico marittima (*Bill of lading*), che, invece, viaggia separatamente dalla merce;
- **non è titolo rappresentativo** di merci e, quindi, consente a chi non è in possesso dell'originale del titolo, di disporre, comunque, della merce, facendosi identificare come il legittimo destinatario della stessa (*consignee*);
- **è nominativa**, poiché in essa viene indicato fin dal momento del suo rilascio il nome del soggetto legittimato a pretendere la riconsegna del carico dopo l'arrivo della merce nel porto di destino.



EVERGREEN LINE

A Joint Service Agreement

**SEA WAYBILL
PROOFREAD
NON-NEGOTIABLE**

(2) Shipper / Exporter 		(5) Document No. 	
		(6) Export References	
(3) Consignee (complete name and address) INTERNATIONAL CARGO EXPRESS PTY LIMITED (BRISBANE) UNIT 1, 789 KINGSFORD SMITH DRIVE EAGLE FARM QLD 4009, ABN NUMBER : 54003500347 TEL: +61 (07) 36381300, FAX: +61 (07) 3868 1776		(7) Forwarding Agent-References	
(4) Notify Party (complete name and address) INTERNATIONAL CARGO EXPRESS PTY LIMITED (BRISBANE) UNIT 1, 789 KINGSFORD SMITH DRIVE EAGLE FARM QLD 4009, ABN NUMBER : 54003500347 TEL: +61 (07) 36381300, FAX: +61 (07) 3868 1776		(8) Point and Country of Origin (for the Merchant's reference only)	
		(9) Also Notify Party (complete name and address)	
(12) Pre-carriage by	(13) Place of Receipt/Date SHANGHAI	This Sea Waybill is issued at the request and for the convenience of the Merchant, but is nevertheless subject to the terms and conditions of the Carrier's standard long form Bill of Lading for this trade which may be viewed online at http://www.evergreen-line.com or a copy obtained from the Carrier or its agents. (10) Onward Inland Routing/Export Instructions (which are contracted separately by Merchants entirely for their own account and risk)	
(14) Ocean Vessel/Voy. No.	(15) Port of Loading SHANGHAI		
(16) Port of Discharge BRISBANE	(17) Place of Delivery BRISBANE		
Particulars furnished by the Merchant			
(18) Container No. And Seal No. Marks & Nos. CONTAINER NO./SEAL NO.	(19) Quantity And Kind of Packages	(20) Description of Goods	(21) Measurement (M ³) Gross Weight (KG-S)
89871/40H/EMCWFW1758/ 70795/40H/EMCWFW2358/ N/M	334 ROLS 442 ROLS 2 X 40H	5250.000 KGS 68.0000 CBM 11000.000 KGS 68.0000 CBM REPROCESSED SPONGE UNDERLAY	136.0000 CBM 16,250.000 KGS
* THE BALANCE OF BILL OF LADING SEE ATTACHED LIST * TOTAL NUMBER OF ATTACHED 1 PAGE "OCEAN FREIGHT PREPAID" SHIPPER'S LOAD & COUNT 776 ROLLS			
(22) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS) TWO (2) CONTAINERS ONLY			
(24) FREIGHT & CHARGES	Revenue Tons	Rate	Per Prepaid Collect
(25) B/L NO. 	(27) Number of Original B(s)/L NIL (0)	(29) Prepaid at SHENZHEN, CHINA	(30) Collect at
	(28) Place of B(s)/L Issue/Date SHENZHEN, CHINA AUG. 14, 2019	(31) Exchange Rate	(32) Exchange Rate
(26) Service Type/Mode FCL/FCL O/O	(33) Laden on Board AUG. 14, 2019 		



I documenti elettronici del trasporto marittimo



tendenza alla «dematerializzazione» della polizza di carico

i principali fattori:

- **Innovazione tecnologica:** il fenomeno delle nuove forme di documentazione trascende il settore dei trasporti e si pone nel solco esperienze analoghe avute nel campo degli strumenti finanziari
- cosiddetta **«crisi»** della funzione rappresentativa della polizza di carico
- Costi del sistema cartaceo



la controversa «crisi» della funzione rappresentativa della polizza di carico

- **l'evoluzione tecnologica** dei trasporti ha sensibilmente ridotto i tempi di trasferimento delle merci dal porto di caricazione a quello di destino, senza una parallela accelerazione delle operazioni documentali
- l'operazione di trasporto è quindi più veloce della polizza di carico e le merci spesso giungono a destino prima del relativo titolo rappresentativo (soprattutto, ma non solo, nel settore petrolifero)
- Solo il possesso del titolo legittima il destinatario-acquirente ad ottenere la riconsegna del carico con conseguente responsabilità del vettore in caso di riconsegna a soggetto non legittimato
- Esigenza di riduzione dei costi della documentazione cartacea (secondo le stime di uno studio della Commissione europea)

soluzioni adottate nella prassi

- **ricorso massiccio alla lettera di garanzia o *letter of indemnity*** (con cui il ricevitore si impegna nei confronti del vettore a consegnargli la polizza di carico non appena gli perverrà e comunque a tenerlo indenne dalle pretese di terzi portatori della polizza)
- **Rinuncia (in determinati settori dei traffici) all'emissione del titolo negoziabile** e ricorso allo strumento della sea waybill (che viaggia insieme alla merce e non sono negoziabili) in analogia con il settore del trasporto aereo di merci in ragione della speditezza del trasferimento



Il rilievo dell'efficacia formale della polizza di carico nella prassi operativa: una contropinta?

- Polizza di carico tradizionale al centro del sistema delle vendite marittime e del credito documentario
- Non ancora raggiunti sbocchi applicativi consolidati
- Fiducia degli operatori nell'efficacia formale del titolo e nelle facoltà giuridiche che ne derivano
- il concetto di «possesso» mediato delle merci in capo al legittimo titolare della polizza è più difficilmente attuabile con forme prive del supporto cartaceo

la spinta evolutiva verso la Electronic Bill of Lading (EBL)

L'obiettivo: creazione di uno strumento elettronico che abbia le stesse funzionalità della polizza di carico tradizionale

Vantaggi:

- speditezza e semplificazione nella circolazione
- facilità di conservazione a archiviazione
- riduzione dei costi
- maggiore sicurezza contro le alterazioni e le frodi (collocazione dello strumento nell'ambito dell' E.D.I –Electronic data interchange che è un sistema di comunicazione chiuso basato su dati «securizzati» sulla base di standard concordati tra le parti

I principi: equivalenza funzionale tra documento cartaceo e documento elettronico disciplinata in atti normativi e strumenti di «soft law» (regole di Rotterdam, legge modello UNCITRAL del 1996 sul commercio elettronico e le regole sulla polizza di carico elettronica fissata dal CMI)

Il quadro normativo di diritto uniforme

- **Regole dell'Aja-Visby:** non contengono alcun riferimento ai documenti di trasporto elettronici. Il presupposto per la loro applicazione è l'emissione di polizza di carico o di «other similar document of title»
- **Regole di Rotterdam** (Convenzione Uncitral sul trasporto internazionale di merci del 2009), non ancora ratificate dall'Italia, applicabili indipendentemente dall'emissione di documenti del trasporto, sono le prime ad introdurre la possibilità di ottenere titoli elettronici di trasporto in parallelo con documenti cartacei

La scelta di fondo delle Regole di Rotterdam sull'EBL

Le regole di Rotterdam adottano in maniera combinata due principi fondamentali

- equivalenza funzionale tra documento cartaceo e comunicazione elettronica dematerializzata
- trasferimento della registrazione elettronica come equivalente del trasferimento diritti di controllo sulla merce viaggiante.

Regole di Rotterdam: il criterio dell'equiparazione titolo trasporto elettronico/titolo cartaceo (1/3)

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 contiene il contratto di trasporto.

L'art. 35 delle Regole di Rotterdam stabilisce il diritto del caricatore di ottenere dal vettore, al momento della consegna delle merci al vettore o ad una *performing party*, **un documento di trasporto**, negoziabile o meno, ovvero una registrazione elettronica di trasporto, anch'essa negoziabile o meno, salvo che il caricatore e il vettore abbiano convenuto di non usare un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto, ovvero rientri negli usi, costumi e pratiche del commercio di non usarlo.

Come di
vede
manca la
funzione
di titolo di
credito
rapprese
ntativo
delle
merce

Regole di Rotterdam: il criterio dell'equiparazione titolo trasporto elettronico/titolo cartaceo 2/3

Ricorso alle comunicazioni elettroniche

nell'ambito delle previsioni generali ed in tema di requisiti di forma per le comunicazioni si precisa, che con il consenso del loro **all'art. 3** autore e del loro destinatario, possa farsi ricorso alle comunicazioni elettroniche

Regole di Rotterdam: il criterio dell'equiparazione titolo trasporto elettronico/titolo cartaceo (3/3)

Nel quadro delle definizioni di cui all'art. 1, si segnalano le seguenti che tendono ad equiparare al possesso il concetto di **«exclusive right of the control»**

- la n. 21 «la “emissione” di una registrazione elettronica di trasporto negoziabile significa l'emissione della registrazione secondo procedure che ne garantiscano il controllo esclusivo dalla sua creazione fino a quando cessa di essere valida o di produrre effetto»
- la n. 22 secondo cui Il «“trasferimento” di una registrazione elettronica di trasporto negoziabile significa il trasferimento del suo controllo esclusivo»

le questioni aperte

- affermata chiaramente la possibilità di emissione del documento di trasporto elettronico;
- lasciate invece aperte questioni sulle modalità operative che consentano effettivamente l'attribuzione ad un soggetto di un "controllo esclusivo" sul record elettronico del trasporto;
- Tali procedure, in quanto soggette a continue innovazioni tecnologiche, non possono essere cristallizzate in testi convenzionali destinati a durare nel tempo;



le principali esperienze applicative di polizza di carico elettronica

- Seadoc (1983): sistema elaborato nell'ambito del traffico petrolifero ad opera di Chase Manhattan Bank e Intertanko
- La polizza BOLERO (Bill of Lading Electronic Registry organization) del 1999

caratteristiche e limiti del sistema Bolero

- **Modello che opera esclusivamente su base convenzionale**: ogni soggetto che desidera contrattare nell'ambiente elettronico "Bolero" deve diventare membro della "Bolero User Association" e osservare le regole dell'associazione (Bolero Rulebook - BRB) tra cui quella dell'equivalenza delle comunicazioni elettroniche a quelle cartacee con reattivo impegno delle parti a non contestarne la validità
- **c.d. registry approach**, ossia la gestione è accentrata su un registro terzo fiduciario (Bolero Association Limited). L'ordine di trasferimento della *electronic bill of lading* viene immesso in un sistema complesso, dove «a trusted third party administers the transfer or negotiation process» (UNCITRAL, Yearbook 2001, p. 292, punto 98, lett. c)
- **Centralizzazione delle informazioni** sugli affari, comprese quelle sui rischi di pagamento
- I rapporti tra gli utenti e tra gli utenti e il registro sono assoggettati al **diritto inglese** con riferimento all'inosservanza delle regole del BRB e all'interpretazione delle predette regole



la polizza di carico del futuro sarà basata su smart contract e sulla tecnologia blockchain?

Smart contract

«contratto intelligente» è di fatto la trasposizione in un codice software di un contratto. Il software è in grado di verificare in automatico il verificarsi di una condizione attingendo informazioni da un data base e di eseguire in automatico azioni e disposizioni affinché si possano realizzare le azioni conseguenti a quanto pattuito tra le parti