



Guida Incoterms® 2020

Gli Incoterms®, acronimo di International Commercial TERMS, emessi dalla Camera di Commercio Internazionale di Parigi - ICC (International Chamber of Commerce di Parigi), mirano a regolare alcune obbligazioni degli scambi internazionali. La presente Guida è realizzata nell'ambito del programma internazionalizzazione 2021 di Regione Lombardia e Unioncamere Lombardia.



Sommario

1.	Introduzione Incoterms® e principali novità Incoterms 2020®	1
1.1.	Aspetti Incoterms non nominati nelle obbligazioni indicate	2
1.2.	Classificazione regole Incoterms®	4
1.3.	Principali cambiamenti pubblicazione Incoterms 2020®	6
1.4.	Altre obbligazioni del contratto	6
2.	Analisi dei principali cambiamenti Incoterms 2020 ®	7
3.	Analisi delle rese utilizzabili per qualunque modo di trasporto	11
3.1.	Exw (nemed place of delivery) -	12
3.2.	FCA – (named place of delivery)	14
3.3.	CPT (named place of destination)	18
3.4.	CIP (named place of destination)	20
3.5.	DAP (named Place of destination)	22
3.6.	DPU (named place of destination)	23
3.7.	DDP (named place of destination)	24
4.	Analisi rese marittime e acque interne navigabili	25
4.1.	FAS (named port of shipment)	26
4.2.	FOB (named port of shipment)	27
4.3.	CFR (named port of destination)	31
4.4.	CIF (named Port of destination)	32
5.	Ulteriori considerazioni sulle obbligazioni	33
6.	Conclusioni	35
7.	Assessment finale	37

1. Introduzione Incoterms® e principali novità Incoterms 2020®

Le differenze nelle pratiche commerciali internazionali, le diverse interpretazioni legali su quali fossero i compiti delle parti, importatore ed esportatore, in un contratto di vendita o di fornitura hanno portato la Camera di Commercio Internazionale di Parigi (in sigla ICC – International Chamber of Commerce) a emettere regolamenti che, se correttamente richiamati nei contratti, identificano le obbligazioni delle parti su alcuni aspetti del contratto internazionale.

La prima versione degli Incoterms® vede la luce nel 1936. Da tale anno sono oggetto di revisioni periodiche. A oggi le revisioni sono state pubblicate nel 1953, 1967, 1976, 1980, 2000, 2010 e infine nel 2020.

La natura di tali regolamenti è pattizia: sono le parti che devono concordemente indicare a quale acronimo assoggettare il contratto e a quale versione. È quindi assolutamente consigliabile indicare il set di regole cui fare riferimento.

Si noti che, tralasciando l'indicazione dell'anno (indicando ad esempio "as per Incoterms 2020") si causerebbero inutili dubbi sulla versione delle regole applicabili al contratto.

Tale considerazione è estremamente importante, perché negli anni alcuni termini di resa sono stati soppressi e alcune sigle comportano obbligazioni diverse nelle varie pubblicazioni.

Es. FOB (Genova Port) incoterms® 2020 differisce come obbligazioni da FOB (Genova port) Incoterms® 2000. Ancora CIP (Berlin airport) Incoterms® 2020 differisce da CIP (Berlin airport) Incoterms® 2010.

Nel contratto non è obbligatorio riportare il simbolo di marchio registrato.

Il regolamento Incoterms 2020® è composto di 11 acronimi di tre lettere (11 termini di resa), intraducibili giuridicamente, che riguardano la suddivisione di costi, rischi e altre obbligazioni come eventuali obblighi assicurativi o di sicurezza, collegati alla pratica di esportazione e importazione e all'emissione documentazione di trasporto.

Al fine di determinare con esattezza le obbligazioni tra parti, la pubblicazione incoterms® 2020 utilizza la tecnica redazionale delle obbligazioni a specchio. Le obbligazioni in capo all'esportatore

sono indicate con la lettera A, mentre con la lettera B sono indicate le corrispondenti obbligazioni dell'importatore. Nella pubblicazione 2020:

A1/B1 Obbligazioni generali

A2/B2 Consegna

A3/B3 Trasferimento dei rischi

A4/B4 Trasporto

A5/B5 Assicurazione

A6/B6 Documenti di trasporto

A7/B7 sdoganamento export/import

A8/B8 controlli/imballaggio/marcatura colli

A9/B9 Allocazione costi

A10/B10 Comunicazioni

1.1. Aspetti Incoterms non nominati nelle obbligazioni indicate

ASPETTI CONTABILI REDAZIONE BILANCIO

- a) Nella redazione del bilancio devono essere osservati i principi indicati nel codice civile all'articolo 2423-bis; il comma 1, n. 3 prevede che si debba tener conto dei proventi e degli oneri di competenza dell'esercizio, indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento. Il comma 1, n. 1-bis, prevede che: "la rilevazione e la presentazione delle voci è effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto". La prima e fondamentale attività che il redattore del bilancio deve effettuare è, pertanto, **l'individuazione dei diritti, degli obblighi e delle condizioni ricavabili dai termini contrattuali delle transazioni e il loro confronto con le disposizioni dei principi contabili per accertare la correttezza dell'iscrizione o della cancellazione di elementi patrimoniali ed economici.**

Al fine di individuare tale momento è necessario fare riferimento ai corretti principi contabili emanati dall'ORGANISMO ITALIANO DI CONTABILITA' (OIC).

Si riportano i principi contabili su cui la scelta della resa influisce:

- In base all'Oic 15 i crediti originati da ricavi per operazioni di vendita di beni sono rilevati in base al principio della competenza quando si verificano entrambe le seguenti condizioni: il processo produttivo dei beni è stato completato e si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà, assumendo quale parametro di riferimento, per il passaggio sostanziale, il trasferimento dei rischi e dei benefici.
- Gli stessi criteri, dettati dall'Oic 19, valgono per la rilevazione dei debiti per competenza.
- In base all' OIC 13 sulle rimanenze finali:
 - Il trasferimento dei rischi e dei benefici avviene di solito quando viene trasferito il titolo di proprietà secondo le modalità contrattualmente stabilite.
 - Se, in virtù di specifiche clausole contrattuali, non vi sia coincidenza tra la data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici e la data in cui viene trasferito il titolo di proprietà, prevale la data in cui è avvenuto il trasferimento dei rischi e dei benefici. Tale elemento è disciplinato dagli Incoterms®.

CONSEGUENZE SULLA DETERMINAZIONE DEL FORO COMPETENTE

Se non diversamente stabilito dal contratto di compravendita, tali regole possono costituire una pattuizione sul luogo di consegna della merce rilevante ai fini della competenza giurisdizionale nelle controversie transfrontaliere derivanti da contratti di compravendita di merce in ambito europeo.

Esempio: l'art. 5 n.1) del Regolamento 44/2001 stabiliva, quale foro speciale alternativo a quello generale dello Stato membro di domicilio del convenuto, quello del luogo in cui "l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o dev'essere eseguita". La lettera b) chiarisce che, per i contratti di compravendita di beni, il luogo di esecuzione, salvo patto contrario, è quello situato in uno Stato membro in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto.

ATTENZIONE AL CORRETTO RICHIAMO DEGLI INCOTERMS ALL'INTERNO DEL CONTRATTO

La pubblicazione della ICC propone come form di richiamo nel contratto internazionale, come già accennato precedentemente, "[the chosen Incoterms rule] [named port, place or point] Incoterms

2020". Le corti italiane, tuttavia, sono spesso propense a considerare gli Incoterms solo come semplici termini di nolo.

1.2. Classificazione regole Incoterms®

Le regole incoterms® possono essere suddivise in due gruppi:

1. Regole per qualunque tipo di trasporto.
2. Regole per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Al primo gruppo appartengono i termini:

EXW (Ex Works)

FCA (Free Carrier)

CPT (Carriage Paid To)

CIP (Carriage Insurance Paid To)

DAP (Delivered At Place)

DPU (Delivered Place Unloaded)

DDP (Delivered Duty Paid)

Al secondo gruppo appartengono i termini:

FAS (Free Alongside Ship)

FOB (Free On Board)

CFR (Cost and Freight)

CIF (Cost Insurance and Freight)

Oltre alla suddivisione sopra indicata, relativa alle clausole valide per qualunque tipo di trasporto e alle clausole per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, vi sono altre due classificazioni utili.

1. Ogni termine di resa deve essere seguito obbligatoriamente da un luogo, punto, porto di partenza o di arrivo:
 - a. Tutti i termini E e F sono seguiti obbligatoriamente da un luogo più vicino al venditore/esportatore che all'importatore. Ad esempio se la merce è destinata a un acquirente via camion a Berlino, il termine FCA (Berlin - Germany) non è corretto.
 - b. Tutti i termini C e D sono seguiti obbligatoriamente da un luogo più vicino al compratore/importatore. Nell'esempio precedente i termini corretti, variando le obbligazioni, potrebbero essere alternativamente CPT/CIP/DAP/DPU (Berlin-Germany). Tutti i termini C o D utilizzabili per qualsiasi modalità di trasporto (escluso il termine DDP che presuppone con la dicitura Duty Paid una destinazione extra UE).
2. **Gli incoterms possono essere suddivisi per famiglie. I termini aventi la medesima lettera iniziale sono accumulati da obbligazioni simili. Nella pubblicazione Incoterms 2020 sono presenti quattro gruppi di rese: un termine E, tre termini F, quattro termini C e tre termini D.**
 - a. Il Termine E, EXW (Ex Works), rappresenta la resa con minori obbligazioni per l'esportatore.
 - b. I termini F, FCA (Free Carrier), FOB (Free On Board), FAS (Free Alongside Ship) pongono l'obbligazione del trasporto principale (tranne un caso che riguarda l'intero trasporto) a carico dell'importatore.
 - c. I termini C, CFR (Cost and Freight), CIF (Cost Insurance and Freight), CPT (Carriage Paid To) e CIP (Carriage Insurance Paid To) sono caratterizzati dall'esistenza di due punti "critici" non coincidenti tra loro. Un punto "critico" si riferisce all'obbligazione di costo, un punto "critico" si riferisce al passaggio dei rischi di danneggiamento della merce dal venditore al compratore. In tutti i termini di tipo C i due punti non coincidono tra loro.
 - d. I termini D, DAP (Delivered At Place), DPU (Delivered Place Unloaded), DDP (Delivered Duty Paid) sono le rese con maggiori obbligazioni per l'esportatore.

1.3. Principali cambiamenti pubblicazione Incoterms 2020®

Senza voler analizzare con esaustività tutti i cambiamenti, i maggiori cambiamenti della pubblicazione Incoterms 2020® rispetto alla pubblicazione precedente sono:

- 1) Introduzione giuridica.
- 2) Nota introduttiva sull'utilizzo di ogni singolo termine di resa.
- 3) Riclassificazione delle rese in base all'obbligazione di consegna e di trasferimento dei rischi (obbligazioni A2/B2 e A3/B3)
- 4) Polizza di carico con dicitura "on board" e utilizzo del termine di resa FCA.
- 5) Introduzione della resa DPU al posto della resa DAT.
- 6) Cambiamento dell'obbligo assicurativo nella regola CIP.
- 7) Maggiore attenzione agli obblighi di sicurezza merci.
- 8) Obbligazioni di costo indicate in una obbligazione A9/B9.
- 9) Introduzione di una sezione in cui sono indicate le obbligazioni dei vari incoterms® elencati in un formato "orizzontale" in cui tutte le rese sono ovvero raggruppate per articolo.

1.4. Altre obbligazioni del contratto

Gli Incoterms, correttamente richiamati, disciplinano solo alcune delle obbligazioni di un contratto di compravendita e dovrebbero, pertanto, essere inseriti all'interno di un insieme di clausole tali da disciplinare compiutamente la volontà della parti.

Le 11 rese della pubblicazione 2020, così come nelle pubblicazioni precedenti, sono silenti su molti punti importanti.

- a) Il passaggio di proprietà della merce; la proprietà, infatti, si trasferisce tra le parti in base alla legge applicabile al contratto e non alla resa in esso indicato.
- b) Le conseguenze di eventuali inadempienze.

Occorrerebbe, innanzitutto, definire le inadempienze e quali siano le azioni che il compratore e il venditore possono mettere in atto nel caso in cui queste si verifichino.

Le conseguenze possono essere, a solo titolo esemplificativo, la richiesta di una penale o della risoluzione del contratto che la parte adempiente avanza contro la parte inadempiente.

c) Quale sia il metodo scelto della risoluzione di eventuali controversie.

Le parti dovrebbero stabilire il luogo, le modalità e la giurisdizione per risolvere una potenziale controversia.

d) Altri elementi

Il contratto dovrebbe prevedere gli effetti e le conseguenze di embarghi, forza maggiore, hardship e stabilire il grado di intensità di tali eventi tale da giustificare l'inadempimento delle obbligazioni assunte.

2. Analisi dei principali cambiamenti Incoterms 2020 ®

1. Note esplicative

Anche nella pubblicazione precedente, "Incoterms 2010", appaiono delle regole di orientamento. Nella nuova pubblicazione prima di ogni ressa sono presenti delle **note esplicative**, sicuramente più complete, le cui principali differenze possono essere così sintetizzate.

- Fornire "guida" agli operatori economici nella scelta della ressa che appare più appropriata alle proprie esigenze.
- Un linguaggio che utilizzi termini "tecnico-legali" per consentire una più semplice risposta ad alcuni problemi di interpretazione sulle obbligazioni.

2. Riclassificazione delle resse in base all'obbligazione di consegna e di trasferimento dei rischi (obbligazioni A2 / B2 - Consegna e A3 / B3 – Trasferimento dei rischi)

Prima di affrontare questa novità, è utile evidenziare che la regola **DAT presente negli Incoterms 2010 è stata sostituita dal termine DPU (Incoterms 2020)**; si evidenzieranno le differenze più avanti.

Negli Incoterms 2010 la sola differenza tra DAT e DAP nelle regole Incoterms® 2010 era la seguente:

- in **DAT** il venditore consegnava la merce, una volta scaricata dal mezzo di trasporto in arrivo, in un "terminale";
- in **DAP** il venditore consegnava la merce quando era messa a disposizione dell'acquirente sul mezzo di trasporto in arrivo per lo **scarico**. La nota di orientamento per DAT nelle regole Incoterms® 2010 ha definito la parola "terminale" in senso ampio, per includere "qualsiasi luogo, coperto o meno...".
-

In base al criterio citato la ICC ha invertito l'ordine

È stato invertito l'ordine in cui vengono presentate le due regole Incoterms® 2020: **DAP, dove la consegna avviene prima dello scarico, ora appare prima di DAT (ora DPU)**. Per evidenziare meglio la cosa si riporta tabella comparata delle rese del 2010 confrontate con le rese del 2020, evidenziando il cambiamento dell'ordine.

**2020**

EXW (Ex Works)

FAS (Free Alongside Ship)

FOB (Free on Board)

FCA (Free Carrier)

CFR (Cost and freight)

CIF (Cost Insurance and Freight)

CPT (Carriage paid to)

CIP (Carriage insurance paid to)

DAP (Delivered at Place)

DPU (Delivered at Place Unloaded)

DDP (Delivered duty Paid)

2010

EXW (ex works)

FAS (free alongside ship)

FOB (free on board)

FCA (free carrier)

CFR (cost and freight)

CIF (cost insurance freight)

CPT (carriage paid to)

CIP (carriage insurance paid to)

DAT (delivered at terminal)

DAP (delivered at place)

DDP (delivered duty paid)

3. Polizze di carico con una notazione di bordo in FCA

Il termine **FCA** può essere utilizzato per qualsiasi modalità di trasporto.

Analizzando caso di trasporto navale, sarebbe del tutto non abituale che il vettore navale (o un suo agente) emettesse un documento con dicitura «on board».

L'esportatore potrebbe tuttavia avere l'esigenza, a fronte di un credito documentario, di avere tale documento.

Se previsto nel contratto, il compratore è obbligato a istruire il vettore per metterlo nelle condizioni di emettere tale documento (B/L con indicazione on board).

Ovviamente, il compratore potrebbe non reperire un vettore che acconsenta a tale richiesta dell'acquirente. Parleremo più approfonditamente di tale argomento nel capitolo dedicato a questa resa.

Quando viene adottato questo meccanismo facoltativo, le date di consegna all'interno e di caricamento a bordo saranno necessariamente diverse, il che potrebbe creare difficoltà al venditore nell'emissione di una lettera di credito.

4. L'introduzione della resa DPU al posto della resa DAT

Il cambio della resa DAT (Delivered at terminal) è stato cambiato in DPU (Delivered at Place Unloaded), evidenziando nelle note esplicative che il luogo di destinazione può essere qualsiasi luogo e non solo un "terminale". Tuttavia, se tale luogo non si trova in un terminal, il venditore dovrebbe assicurarsi che il luogo in cui intende consegnare la merce sia un luogo in cui possa scaricare la merce.

5. Cambiamento dell'obbligo assicurativo nella regola CIP

Nelle regole Incoterms® 2010, l'obbligazione A3 (assicurazione), sia per la resa CIF che CIP, imponeva al venditore l'obbligo di "ottenere a proprie spese un'assicurazione del carico conforme almeno alla copertura minima prevista dalle Clausole (C) delle Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association/International Underwriting Association "LMA/IUA") o clausole simili". L'Institute Cargo Clauses (C) fornisce copertura per una serie di rischi elencati, soggetti a inclusioni dettagliate; L'Institute Cargo Clauses (A), invece, copre "tutti i rischi", questa volta soggetti a esclusioni dettagliate.

Negli Incoterms® 2020, l'obbligazione assicurativa per un termine C è stipulare una Institute Cargo Clauses (A). Per il termine CIF l'obbligo rimane invariato Institute Cargo Clauses (C).

6. Costi in una unica voce, obbligazione A9/B9

Nelle versioni precedenti delle regole l'operatore commerciale (venditore/compratore) doveva esaminare diversi articoli all'interno di ciascuna regola per vedere chi sosteneva certi tipi di costi. Così, ad esempio, i costi relativi all'ottenimento di un documento di consegna in FOB 2010 sono stati menzionati in A8, l'articolo sotto la voce "Documento di consegna", ma non in A6, l'articolo sotto la voce "Ripartizione dei costi".

3. Analisi delle rese utilizzabili per qualunque modo di trasporto

I termini di resa che possono essere utilizzati per tutti le modalità di trasporto e combinazioni di esse sono:

- EXW (Ex Works)
- FCA - Free Carrier (luogo di partenza)

- CPT – Carriage Paid To (luogo di arrivo)
- CIP – Carriage Insurance Paid to (luogo di arrivo)
- DAP – Delivered At Place (luogo di arrivo)
- DPU – Delivered At Place Unloads (Luogo di arrivo)
- DDP – Delivered Duty Paid (luogo di arrivo)

3.1. Exw (nemed place of delivery) -

Ex Works

La prima versione di questa regola è entrata in vigore negli Incoterms® originali 1936.

Il venditore si obbliga a consegnare mettendola a disposizione dell'acquirente presso la propria sede (o in un altro luogo convenuto, ad esempio, magazzino conto terzi. Il venditore non è tenuto a caricare la merce o sdoganarla per l'esportazione. Le parti dovrebbero specificare con precisione il punto all'interno del luogo di consegna convenuto, in quanto da tale punto i rischi passano all'acquirente.

Qualora dopo l'acronimo EXW non fosse presente nessun luogo/punto di partenza, l'obbligazione del compratore di consegna al vettore incaricato dall'acquirente può avvenire in qualsiasi luogo, con ripercussioni sia di costo, sia di un eventuale maggior rischio a carico dell'importatore.

La Camera di Commercio Internazionale di Parigi (ICC- Internationa Chamber of Commerce) consiglia l'utilizzo di tale termine per i commerci domestici, in quanto la partecipazione del venditore allo sdoganamento conseguente la possibile esportazione del bene è limitata alla fornitura di assistenza per l'ottenimento di documenti e informazioni che l'acquirente dovrebbe richiedere a proprio costo e rischio.

Tale termine, sebbene possa sembrare privo di rischi per l'esportatore non è tuttavia privo di insidie:

- 1) Come indicato l'obbligazione di sdoganamento all'export è compito dell'importatore.** Tale affermazione comporta una duplice conseguenza:

- a. Fiscale: l'emissione di una fattura non imponibile IVA ex Art.8 1c) DPR 633/72 impone che l'esportatore verifichi e provi l'uscita della merce dal territorio doganale europeo tramite l'inserimento del MRN (Movement Reference Number), il numero di riferimento che accompagna le merci destinate all'esportazione fino all'uscita dal territorio doganale. L'esportatore è obbligato a inserire tale numero nel sito della Agenzia delle Dogane e dei Monopoli <https://www.adm.gov.it/portale/notifica-di-esportazione-del-m.r.n.-movementreference-number-> al fine di verificare la conclusione del processo di esportazione. L'affidamento della pratica doganale, come avviene nel termine EXW, ad un doganalista incaricato dall'importatore, potrebbe rendere difficile l'ottenimento del DAE (Documento di Accompagnamento all'esportazione da parte del cedente comunitario) o comportare che documenti riportino codici non italiani e, pertanto, non tracciabili dal sito sopra indicato.
- b. Doganale: Il Nuovo Codice Doganale dell'Unione (CDU), Reg. 952/2013 e regolamenti attuazione, hanno cambiato sostanzialmente il concetto di Esportatore. Tale concetto è stato ribadito con nota Nr. 70662 RU del 07.07.2016 delle Agenzia delle Dogane. Indipendentemente da chi ottempera alla esecuzione della pratica di esportazione, il responsabile di quanto dichiarato è sempre il residente comunitario.

2) Carico della merce sul mezzo in partenza.

L'obbligazione di carico nella resa EXW è compito dell'acquirente. Spesso, tuttavia, gli esportatori caricano la merce sul mezzo in partenza. Tale operazione non è priva di conseguenze. Se l'esportatore danneggia la merce al momento del carico e il contratto di compravendita fosse prodotto innanzi a un tribunale, diventerebbe incerto il relativo giudizio nella determinazione della parte responsabile e delle conseguenti responsabilità.

3) Contratto di trasporto

La resa EXW prevede per l'esportatore non emetta alcun documento di trasporto (se non il DDT quando obbligatorio per legge).

L'emissione del documento di trasporto CMR, Bill of lading (ecc..) (obbligazione A6) è a carico dell'importatore. L'esportatore, come disciplinato dalla obbligazione A10 è obbligato solamente a comunicazioni riguardanti la prese in carico della merce.

Apparire su un documento di trasporto, dichiarandosi come committente dello stesso, può avere gravi ripercussioni.

Concludendo, tale termine, molto utilizzato dagli esportatori italiani, dovrebbe essere utilizzato solo per commerci domestici in cui il venditore non effettui operazioni di carico. In caso contrario il termine EXW è inadatto.

3.2. FCA – (named place of delivery)

Free Carrier

Il termine FCA (Free Carrier) si presta a due utilizzi diversi in base al luogo indicato dopo l'acronimo. Per tale ragione la pubblicazione Incoterms 2020[®] consiglia di indicare nel modo più preciso possibile tale luogo o punto.

a) FCA (Luogo di carico)

La prima versione della resa FCA è apparsa negli Incoterms[®] 1980 a al fine di disciplinare correttamente il trasporto via mare di container e roll-on-roll-off, nonché il trasporto aereo, stradale e ferroviario e ha assorbito il precedente FOR/FOT (Free on Rail/Free on Truck).

Con tale resa, il venditore si obbliga a consegnare la merce sdoganata per l'esportazione alla data concordata o entro il termine concordato, consegnandola al vettore. La consegna avviene al momento del carico della merce nel luogo di carico indicato.

Mediante l'utilizzo di tale resa l'esportatore potrà:

- Caricare la merce, assumendosene le responsabilità, qualora la tipologia di beni impongano tale obbligazione allo stesso.
- Dare mandato al doganalista che si occuperà della pratica di esportazione, qualora si tratti di vendita extra UE), in modo da verificare la correttezza della

pratica e ottenere il “visto uscire” tramite l'appuramento del MRN (Movement reference number).

Tale termine appare, pertanto, se non nei casi evidenziati nel paragrafo precedente, la resa utilizzabile con minori obbligazioni da parte del venditore esportatore.

b) FCA (luogo concordato)

Soprattutto per le spedizioni in *groupage* potrebbe essere difficile o antieconomico per l'importatore estero organizzare il ritiro della merce presso il luogo di carico. Le parti, in questo caso, potrebbero accordarsi in modo che la consegna avvenga non nei locali di carico (caso a) ma in un luogo terzo, sia questo un hub terrestre, aeroportuale, ferroviario o di containerizzazione.

Con tale resa l'esportatore si obbliga a consegnare la merce, sdoganata per l'esportazione, a proprio costo e rischio e nel luogo indicato. Le obbligazioni dell'esportatore, costi e rischi, passano all'importatore prima dello scarico merce.

OSSERVAZIONI

Tale termine, come si vedrà in seguito, dovrebbe essere utilizzato anche per trasporti navali, in quanto le note introduttive dei termini FOB, CFR/CIF normalmente utilizzati per i trasporti containerizzati sono altamente sconsigliate. L'utilizzo dei termini FOB, CFR/CIF è consigliato solo per trasporti “break bulk”.

NOVITA' INCOTERMS 2020®

Come indicato nel capitolo 1 e indicato nelle osservazioni, in caso di trasporto marittimo vi potrebbe essere l'esigenza da parte dell'esportatore di ottenere una B/L con dicitura “on board” per presentarla ad una banca a fronte di un credito documentario. Tale possibilità è ora prevista dall'ultima versione degli Incoterms®, purché espressamente indicata nel contratto e a patto che vi sia disponibilità da parte dello spedizioniere/compagnia di navigazione di emettere il documento come indicato.

Vi sono, tuttavia, non pochi elementi critici da affrontare volendo utilizzare la resa FCA, avendo come pagamento in tutto o in parte una lettera di credito.

Come indicato nel capitolo 2.2. non vi è alcun obbligo da parte del venditore di concludere il contratto di trasporto navale internazionale, essendo il suo unico obbligo quello di consegnare la merce come indicato nel punto a) o b) a seconda dell'utilizzo della resa.

Tuttavia, l'obbligazione A6/B6 (Documenti di trasporto) prevede che se concordato nel contratto, il compratore deve incaricare al vettore marittimo/spedizioniere/agenzia marittima di emettere un B/L da consegnare al venditore con dicitura "on board"

Gli Incoterms 2020® prevedono quindi che il vettore (compagnia di navigazione) incaricata dal compratore, sebbene estraneo al contratto tra compratore e acquirente, assuma obbligazioni per consentire al venditore di poter presentare una L/C (letter of credit).

Gli Incoterms, tuttavia non prevedono, qualora il vettore non effettui quanto pattuito, nessun diritto di rivalsa sullo stesso.

Al fine di utilizzare il termine FCA con lettera di credito, occorre prevedere una serie di clausole contrattuali a difesa del venditore e un testo di lettera di credito che permetta allo stesso una presentazione conforme.

Le compagnie di navigazione, per di più, consegnano la B/L allo Shipper.

La definizione di Shipper utilizzata usualmente nelle condizioni di polizza dei vettori marittimi, tuttavia, rientra nella definizione di "merchant".

"Merchant includes the Shipper, Holder, Consignee, Receiver of the Goods, any person owing or entitled to the possession of the goods or of the bill of lading and anyone acting on behalf of such Person".

Occorre tenere presente che lo **“shipper”**, quale mittente, non coincide con lo **“spedizionario”** che nel nostro ordinamento è il mandatario senza rappresentanza che **“assume l’obbligo di concludere, in nome proprio, ma per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie”**.

Al fine di ottenere la B/L, l’esportatore sarà usualmente indicato come **“shipper”** su tale documento di trasporto. Tale circostanza non è priva di conseguenze, in quanto in capo a tale figura gravano specifiche obbligazioni come:

- Il pagamento del nolo marittimo.
- Eventuali spese ulteriori dovute al superamento delle franchigie pattuite con la compagnia marittima (controstaillie o demurrage).

Secondo le condizioni di polizza il nolo e le successive spese, ovvero le spese di sosta, sarebbero obbligazioni dell’importatore, concordemente con quanto indicato nel contratto sottostante, se regolato da un termine Free Carrier (FCA).

Il rischio gravante sull’esportatore, che appare come **“shipper”** in una B/L - pur avendo pattuito contrattualmente una resa FCA - è che in caso di mancato ritiro della merce al porto di arrivo, nonostante il pagamento della somma indicata, ad esempio nel credito documentario dietro presentazione dei documenti, questi sarebbe tenuto a pagare le eventuali spese di nolo e sosta.

Un ulteriori possibili problemi riguardanti questa novità sono gli eventuali danni alla merce dalla consegna da parte del venditore nel luogo e nelle modalità indicati nel punto a) o b) fino al porto di imbarco. Tale circostanza comporterebbe:

- Una polizza **“sporca”** con riserva sul credito documentario.

CONCLUDENDO

La novità indicata negli Incoterms 2020® presenta numerose difficoltà operative. Come soluzione si consiglia o l’utilizzo di un termine di resa diverso (famiglia C) o

l'utilizzo di un documento FCR (Forwarder Certificate of receipt), che però non sempre viene accettato dalle banche per un credito documentario.

3.3. CPT (named place of destination)

Carriage Paid To

Questo termine di resa è stato pubblicato per la prima volta negli Incoterms® 1980 come DCP (Freight Carriage Paid To). È stato cambiato negli Incoterms® 1990 nell'attuale CPT.

Il termine CPT, come già evidenziato in premessa per tutti i termini C, presenta una criticità conseguente alla presenza di due punti che non coincidono tra loro, cosa che non avviene nelle altre rese. I due punti distinti riguardano:

- Il trasferimento dei costi tra venditore e compratore.
- Il trasferimento dei rischi tra venditore e compratore.

Con tale resa il venditore si obbliga a sostenere **tutte le spese fino al luogo indicato dopo l'acronimo.**

I rischi si trasferiscono al momento della consegna al primo vettore, ovvero al momento del carico.

Tale termine omnimodale, utilizzato spesso per i trasporti via camion, aereo, ferrovia o combinazione di questi, è consigliato anche dalle note introduttive della pubblicazione Incoterms 2020® per trasporto merci in container; la stessa camera raccomanda di non utilizzare i termini CFR/CIF per tali tipi di merci.

OSSERVAZIONI

1) Rischi a carico dell'importatore

Con tale termine i rischi di perdita o avaria delle merci graverebbero sull'importatore che si vedrebbe esposto, salvo casi di particolari, ad un **risarcimento vettoriale dipendente dalle convenzioni regolanti le varie modalità di trasporto. Si riportano nella tabella seguente i limiti di risarcimento e le fonti,**

compreso il limite di risarcimento camionistico italiano, in quanto la ICC consiglia l'utilizzo degli Incoterms® anche in ambito domestico.

Tipologia di trasporto	Limite risarcitorio	Legge/convenzione
Gomma Italia	1 Euro per kg lordo di merce avariata o perduta	D.lgs. 286/2005
Gomma Internazionale	8,33 S.D.R. per kg lordo di merce avariata o perduta	Convenzione C.M.R. "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route", 1956 e approvata italia 1960
Mare Internazionale escluso merci per e da U.S.A.	Hague – Visby rules 2 S.D.R. per kg lordo di merce variata o perduta O 666,67 S.D.R. per collo avariato o perduto a favore del danneggiato	Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla polizza di carico, firmata a Bruxelles il 24 agosto 1924, come emendata dal protocollo firmato a Bruxelles il 23 febbraio 1968 e dal protocollo firmato a Bruxelles il 21 dicembre 1979
Mare Internazionale per e da USA	500 U.S.D. per collo avariato o perduto	Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) of 1936
Aereo Internazionale	21 S.D.R. per Kg lordo di merce.	Convenzione di Montreal del 28 Maggio 1999, ratificata dall'Italia con L. 10 Gennaio 2004 n.12. che modifica la Convenzione firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929. (non tutti i paesi hanno ratificato la convenzione di Montreal)

S.D.R. (special drawing rights) tradotto in italiano D.S.P. (diritto special di prelievo).
Si tratta dell'unità di conto del FMI (Fondo Monetario Internazionale), il cui valore è ricavato da un paniere di valute nazionali.

Il paniere viene ciclicamente aggiornato e ad oggi comprende:

- (41,73%) del valore del U.S.D.
- (30,93%) del valore del E.U.R.
- (10,92%) del valore del C.N.Y
- (8,33%) del valore del J.P.Y
- (8,09%) del G.B.P

Il danneggiato ha diritto ad un ammontare di DSP convertito nella propria valuta di quando il danno è occorso o è stato scoperto.

Il valore del DSP convertito nelle varie valute è consultabile al seguente link: https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx, che corrisponde all'incirca a 1.18 Euro al momento della scrittura della guida.

Qualora il valore della merce fosse elevato e l'acquirente ritenesse il limite risarcitorio inadeguato è possibile stipulare un'assicurazione o concordare contrattualmente una resa diversa, ad esempio comprensiva di assicurazione **CIP (carriage Insurance paid to)**.

3.4. CIP (named place of destination) **Carriage Insurance Paid to**

Con tale termine di resa, oltre alle obbligazioni indicate nel termine CPT che riportiamo nuovamente per completezza, il venditore si obbliga a **stipulare un contratto di assicurazione di tipo A, emesso per il 110% del valore CIP della merce, di cui il compratore è beneficiario.**

OSSERVAZIONI

1) Novità INCOTERMS 2020 ® tipologia di assicurazione

La pubblicazione Incoterms 2020®, se non diversamente specificato, **cambia il livello assicurativo del contratto** rispetto alla pubblicazione precedente:

- Incoterms 2020 assicurazione tipo A.
- Incoterms 2010 assicurazione tipo C.

L'esportatore deve, **a proprie spese, stipulare un contratto** di assicurazione in conformità alle **Institute Cargo Cluses A** con una compagnia **di buona reputazione**. **L'importatore deve poter agire direttamente sull'assicurazione.**

L'assicurazione dovrà essere pari al **110% del valore della merce comprensivo di trasporto e assicurazione stessa** (Valore CIP della merce) e **coprire i rischi di danneggiamento** dal luogo di **trasferimento dei rischi all'acquirente, carico della merce, al luogo indicato dopo l'acronimo.**

2) INSTITUTE CARGO CLAUSES

Lo standard di riferimento assicurativo, indicato negli Incoterms®, **sono le ICC (Institute Cargo Cluses)** - l'ultima edizione di tali polizze assicurative è stata revisionata nel 2009 e la versione precedente era del 1982 - edite dall'Institute of London Underwriters (Associazione degli assicuratori inglesi). A seconda dei rischi coperti si deve operare una distinzione tra I.C.C. (A) - I.C.C. (B) - I.C.C. (C).

Analizziamo le differenze tra:

I.C.C. (A)

L'assicurazione di tipo A copre "tutti i rischi" tranne quelli menzionati espressamente negli Artt. 4, 5, 6 e 7.

Ne consegue che l'assicurato deve provare l'esistenza di un danno alla merce oggetto della copertura e che lo stesso si sia verificato durante lo spazio temporale e spaziale della copertura stessa, mentre incombe all'assicuratore provare che il danno dipende da un rischio escluso.

I.C.C. (C)

Delimitano la copertura assicurativa con il sistema dei rischi nominati, **indicando i rischi coperti e le esclusioni.**

Benché non **nominato negli Incoterms 2020®**, le Institute Cargo Clauses comprendono anche un clausolario assicurativo I.C.C. (B).

La parti possono contrattualmente concordare una copertura assicurativa inferiore alla I.C.C. (A) o superiore, richiedendo la stipula di assicurazioni per rischi come war risk, strike risk ecc.

3.5. DAP (named Place of destination)

Delievered at Place

La resa DAP appare per la prima volta nelle regole Incoterms[®] 2010 in sostituzione del precedente DDU (Delivered Duty Unpaid) apparso per la prima volta nelle regole del 1990.

La resa **DAP** sostituisce anche i vecchi **termini DAF (Delivered at Frontier)**, apparso per la prima volta negli Incoterms[®] 1967, e **DES (Delivered Ex Ship)**, originariamente "EXS" Ex Ship nelle regole del 1953, che come analogamente al termine DDU, prevedevano la consegna non scaricata.

Questi due termini DES e DEQ erano effettivamente ridondanti, in quanto la dicitura "nel luogo di destinazione convenuto" in DDU includeva alla frontiera o sulla nave.

Con la resa **DAP Incoterms[®] 2020**. La consegna della merce avviene a costo e rischio del venditore, che deve metterla "a disposizione dell'acquirente sul mezzo di trasporto in arrivo pronto per lo scarico nel punto convenuto, ove previsto, nel luogo di destinazione convenuto sdoganata all'esportazione".

OSSERVAZIONI

1) Aggravamento dei costi e dei rischi di danneggiamento della merce

La resa DAP può essere poco pratica e/o problematica per il commercio Extra UE, soprattutto se il trasporto avviene via nave.

In tali transazioni l'acquirente deve importare e sdoganare le merci, quindi di solito esse saranno tenute in un deposito o in un terminal fino a quando tali formalità non saranno state completate.

Qualora l'acquirente avesse un problema, ad esempio con un permesso di importazione rilasciato in modo errato che ritarda lo sdoganamento, o un ritardo nella presentazione della documentazione di import, diverrebbe impossibile per il venditore consegnare senza

un possibile **aggravio di spese** e un **maggior rischio di perdita** o danneggiamento della merce.

In tale termine l'esportatore non ha alcun obbligo di assicurazione della merce. Qualora il valore della merce fosse incompatibile con i limiti vettoriali riportati precedentemente, sarebbe prudente assicurare la merce.

2) Formalità paesi di transito

Con la resa DAP il venditore è anche responsabile di eventuali formalità che dovessero verificarsi in qualsiasi Paese di transito, particolarmente importante se la vendita è destinata a destinazione finale.

Tale resa, come tutte le rese D, rappresentano il maggior impegno contrattuale da parte del venditore/esportatore.

3.6. DPU (named place of destination)

Delivered Place Unloaded

Il termine DPU Incoterms 2020® sostituisce il termine del 2010 DAT (Delivered At Terminal), ovviamente tuttora utilizzabile. Tale sostituzione ha il fine di chiarire che **il luogo nominato può non obbligatoriamente essere un terminal, ma un qualsiasi luogo attrezzato per le operazioni di scarico merce. Il luogo pertanto** non deve essere obbligatoriamente un luogo, coperto o meno, come una banchina, un magazzino, un deposito di container o un terminal stradale, ferroviario o aereo di merci. Al titolo esemplificativo potrebbe essere un cantiere ove il bene viene scaricato a spese e rischi del venditore.

Con la resa DAP Incoterms® 2020. La consegna della merce avviene a costo e rischio del venditore che deve metterla "a disposizione dell'acquirente sul mezzo di trasporto in arrivo scaricata nel punto convenuto, ove previsto, nel luogo di destinazione convenuto sdoganata all'esportazione".

Questa regola differisce da DAP in un solo punto: in DAP il venditore consegna la merce nel luogo designato ma non scaricata, mentre in DPU deve scaricarla (obbligazione A2/B2).

3.7. DDP (named place of destination)

Delivered Duty Paid

Questa regola è stata originariamente **pubblicata negli Incoterms® 1967** ed è rimasta **sostanzialmente invariata nelle obbligazioni**. Il venditore si obbliga a mettere a disposizione dell'acquirente a proprio costo e rischio la merce sdoganata all'esportazione e all'importazione nel luogo nominato. L'unica operazione esclusa è l'obbligazione di scarico merce di cui sarà incaricato l'acquirente.

Al contrario della resa **EXW**, in cui l'acquirente deve poter espletare le formalità di sdoganamento all'esportazione, con **DDP** il venditore deve poter espletare le formalità di sdoganamento all'importazione e il pagamento della fiscalità.

OSSERVAZIONI

1) IMPOSSIBILITÀ UTILIZZO DELLA RESA

Le norme del paese importatore potrebbero richiedere che un importatore sia un'entità commerciale registrata in quel paese.

2) INDETRAIBILITÀ DELL'IVA ESTERA

In caso di mancata identificazione fiscale nel paese di importazione, l'esportatore che si vedesse addebitata l'IVA estera non sarebbe in grado di detrarla, ma semplicemente di imputarla a costo. Le parti possono concordare nel contratto che il pagamento dell'IVA estera sia obbligazione dell'acquirente e non gravi sull'esportatore.

3) MANCANZA DEL DOCUMENTO DI IMPORTAZIONE

L'importatore potrebbe non tornare mai in possesso del documento di importazione nel proprio paese. In tale circostanza non sarebbe in grado di procedere alle registrazioni contabili di legge.

4. Analisi rese marittime e acque interne navigabili

Al fine di sottolineare che i termini di resa sotto riportati sono indicati solo trasporti marittimi e acque interne navigabili, non era infrequente, ad esempio, vedere da parte degli operatori l'utilizzo della resa FOB (aeroporto), la pubblicazione del 2020, come quella precedente, è suddivisa in due sezioni nettamente distinte: termini omini-modal, termini marittimi e per acque interne navigabili.

- FOB – Free On Board (porto di partenza)
- FAS – Free Alongside Ship (porto di partenza)
- CFR – Cost and Freight (porto di arrivo)
- CIF – Cost Insurance and Freight (porto di arrivo)

a) **Nella pubblicazione del 2000 viene affermato:** "Se le parti non intendono consegnare la **merce** attraverso la murata della nave, dovrebbe essere utilizzato il termine FCA". Già nella pubblicazione del 2000 gli operatori avrebbero dovuto porre attenzione all'utilizzo della parola **merce e non container**.

In uno scambio internazionale navale la merce viene consegnata, normalmente ai:

- **magazzini del venditore in caso di spedizioni F.C.L.** (Full Container Loaded detti anche carichi completi o dedicati)
- **presso un terminalista per costituzione container in caso di spedizioni L.C.L.** (Less Than Container Loaded o grupage).

Già la pubblicazione Incoterms 2000® sconsigliava l'utilizzo di tali termini per trasporti containerizzati.

b) **La versione 2010 ha rafforzato questo concetto, suddividendo FAS, FOB, CFR e CIF nella propria sezione come "Regole per il trasporto marittimo o per vie navigabili interne".**

Il testo indicava come non appropriato l'utilizzo di tali rese "quando le merci vengono consegnate al vettore prima **che siano a bordo della nave, ad esempio merci in container**, che vengono generalmente consegnate a un terminal l'utilizzo di tali rese. In tali situazioni, dovrebbe essere utilizzata la regola FCA".

- c) **Ora nelle Note esplicative per gli utenti della versione 2020 la questione è ancora più chiaramente spiegata: “Questa regola è da utilizzare solo per il trasporto marittimo o fluviale dove le parti intendono consegnare la merce mediante imbarco della merce a bordo di una nave”.**

Le affermazioni sopra riportate, che sconsigliano l'utilizzo dei termini di resa FOB –CFR – CIF **per merci trasportate in container**, possono portare a conseguenze in merito all'adempimento del contratto tra venditore e compratore.

4.1. FAS (named port of shipment)

Free Alongside Ship

La resa FAS fece la sua comparsa nella pubblicazione del 1936.

Dalla sua comparsa fino alla versione del 1990 era obbligazione dell'importatore eseguire tutte le formalità necessarie per la pratica di esportazione. A partire dalla pubblicazione Incoterms 2020[®] tale obbligazione divenne compito del venditore.

L'utilizzo di questa resa è limitato ai casi ove il venditore possa effettivamente collocare la merce nel sottobordo della nave, a proprio costo e rischio, sia che questa operazione avvenga tramite posizionamento in banchina (molo), sia che avvenga tramite l'utilizzo di una chiatte utilizzata per portare la merce a lato nave.

La ICC sconsiglia l'utilizzo di tale termine per la spedizione di container, sia FCL che LCL, poiché le merci vengono generalmente consegnate dal venditore al vettore in un punto interno, sia esso il magazzino del venditore (tipicamente per i trasporti F.C.L.), sia esso un hub per unitizzazione merce (normalmente per trasporti L.C.L.).

OSSERVAZIONI

1) “no show” ritardo della nave.

L'obbligazione del venditore si esaurisce posizionando la merce di fianco alla nave pronta per il carico. Qualora la nave per qualsiasi motivo ritardasse l'attracco, per esempio per motivi di congestione del porto a causa maltempo, si avrebbe un aggravio delle obbligazioni del venditore in quanto i maggiori rischi di perdita o danneggiamento rimarrebbero obbligazione dell'esportatore.

4.2. FOB (named port of shipment)

Free on Board

FOB – Free on Board “Free on Board” è in uso dai tempi dei velieri. **Naturalmente è stato incluso nella prima versione degli Incoterms® nel 1936 ed è rimasto identico nel concetto per tutte le versioni successive.** In tale termine **l'acquirente deve stipulare un contratto navale** e il venditore deve **caricare le merci su tale nave.** Il concetto di **carico è cambiato dalla versione Incoterms 2000® alla versione Incoterms 2010® e rimasto invariato nell'ultima edizione.**

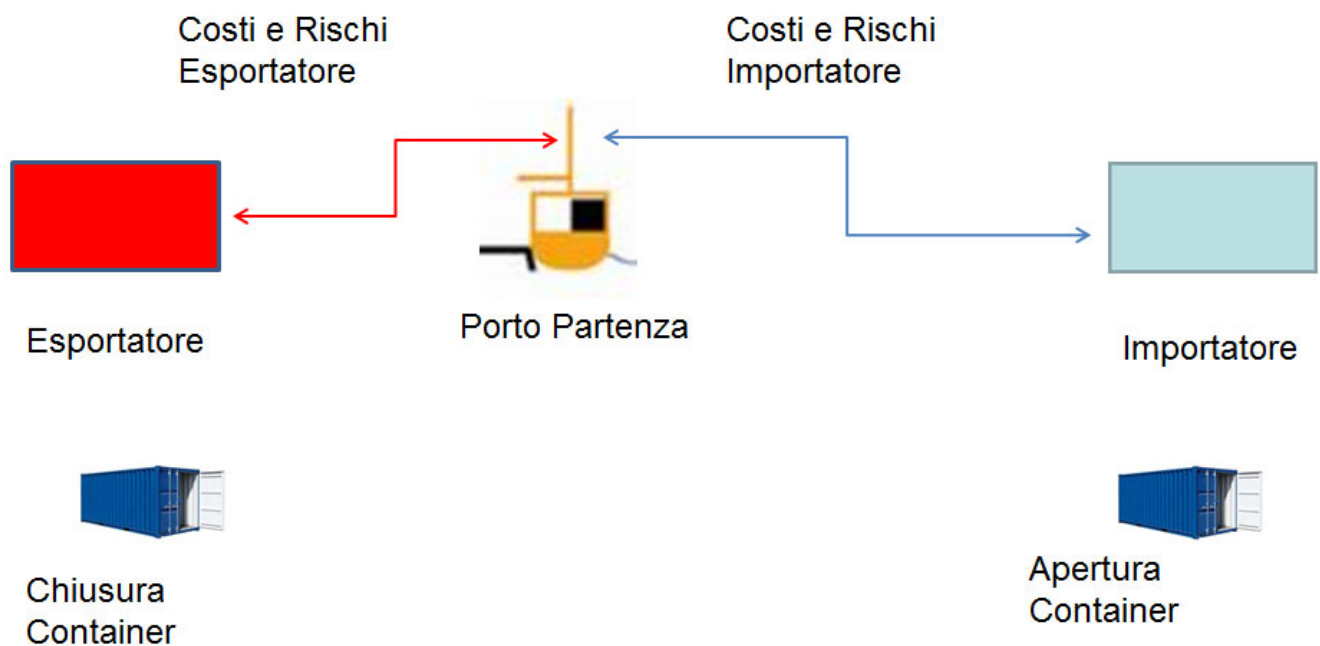
Fino al 2010 la consegna avveniva al superamento della murata della nave. Dal 2010 fino al carico “on board” della merce.

Volendo leggere la resa nella sua interezza, **il venditore si obbliga a consegnare la merce, sdoganata all'esportazione, caricandola “on board” sulla nave nel porto di partenza a proprio costo e a proprio rischio.**

Riprendendo il concetto espresso nel cap. 4 sullo specifico termine oggetto di analisi la resa FOB non è appropriata quando le merci vengono consegnate al vettore prima che siano a bordo della nave, ad esempio quando le merci vengono consegnate a un vettore o in un terminal per container. In tal caso, le parti dovrebbero prendere in considerazione l'utilizzo della regola FCA piuttosto che la regola FOB".

Tale resa andrebbe utilizzata quando la merce, e non il container, viene consegnato a bordo della nave come accade per le merci “break bulk”.

Analizziamo ora un trasporto marittimo FCL (Full Container Loaded) con il termine (sconsigliato) FOB (porto di partenza).



Nello schema **l'esportatore** carica la **merce e sigilla il container presso i suoi locali**.

Dopo l'operazione di carico, lo stesso si fa carico, oltre che dei costi, **dei rischi di danneggiamento merce fino al porto di imbarco con merce caricata sulla nave in partenza**.

Supponiamo che l'importatore a destino riscontri un danno merce, non visibile dall'esterno (es. container danneggiato).

Chi sarà responsabile del danno avvenuto alla merce? L'esportatore o l'importatore?

Se il danno della merce fosse avvenuto fino al momento del carico incluso l'esportatore sarebbe responsabile, mentre da tale punto la responsabilità sarebbe dell'importatore.

Se la merce fosse stata chiusa in un container alla partenza dal magazzino dell'esportatore e riaperta al magazzino dell'acquirente, risulterebbe impossibile verificare dove è avvenuto il danno e attribuire le relative responsabilità.

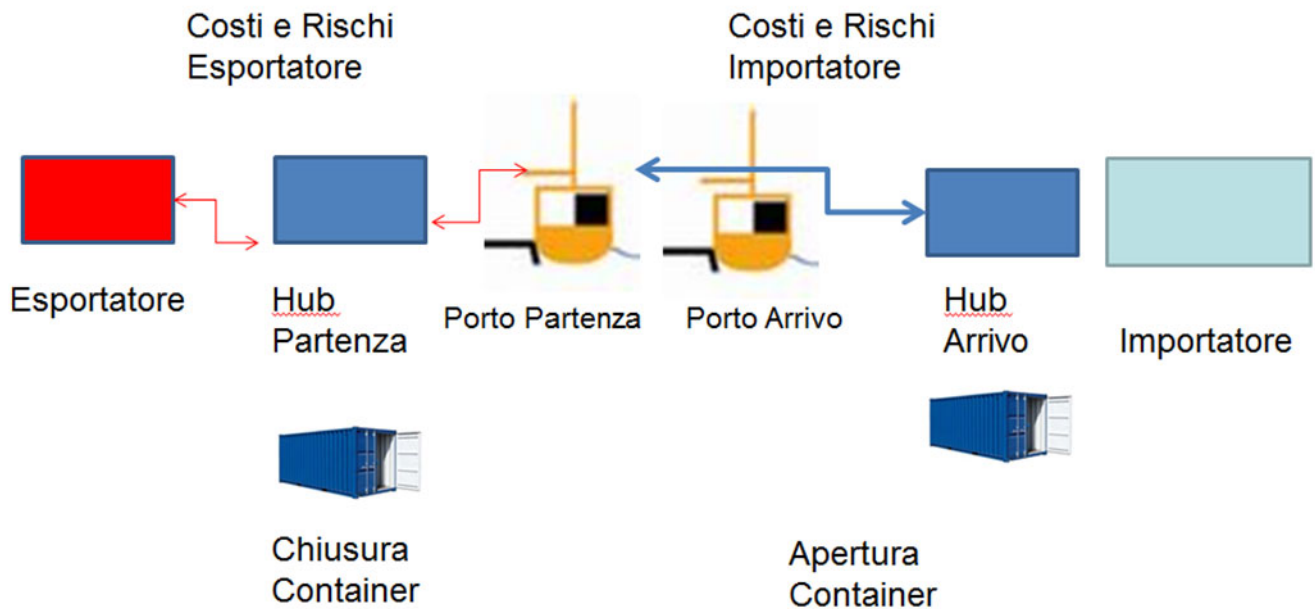
Al fine di evitare questo problema e secondo le indicazioni della camera di commercio, la resa FOB per spedizioni FCL dovrebbe opportunamente essere sostituita con la **resa FCA (magazzini carico)**.

Tale cambiamento è opportuno in quanto:

- La merce viene consegnata nei magazzini e non al porto di partenza.
- I magazzini di carico sono l'unico punto certo per suddividere le responsabilità di un eventuale danneggiamento merce tra venditore e compratore.

Qualora l'importatore non ritenesse congrui i limiti di risarcimento vettoriale, potrebbe decidere per una copertura assicurativa.

Analizziamo ora un trasporto marittimo LCL (Full Container Loaded), utilizzando il termine (sconsigliato) FOB (porto di partenza).



In tale schema l'esportatore carica la merce e la trasporta, sdoganata per l'esportazione, presso un terminalista per il consolidamento.

Il terminalista costituisce il container e consegna la merce "on board".

Supponiamo che l'importatore, tramite un suo vettore, al porto di arrivo o presso un terminal di ritiro, contesti un danno.

Chi sarà responsabile del danno avvenuto alla merce? L'esportatore o l'importatore?

Se il danno della merce fosse avvenuto fino al carico l'esportatore sarebbe responsabile. Da tale punto la responsabilità sarebbe dell'importatore.

Se la merce fosse stata chiusa in un container in un terminal di partenza e prelevata dall'importatore in un terminal di arrivo, sarebbe impossibile verificare dove è avvenuto il danno e le relative responsabilità.

Al fine di evitare questo problema e secondo le indicazioni della camera di commercio, la resa FOB per spedizioni FCL dovrebbe essere sostituita ancora una volta con la resa FCA (magazzino terminalista).

Tale cambiamento, si ripete, è opportuno in quanto:

- La merce viene consegnata nei magazzini e non al porto di partenza.
- I magazzini del terminalista sono l'unico punto certo per suddividere le responsabilità di un eventuale danneggiamento merce tra venditore e compratore in quanto in tale luogo:
 - qualora la merce fosse già danneggiata la responsabilità sarebbe dell'esportatore;
 - qualora la merce non fosse già danneggiata la responsabilità sarebbe dell'importatore.

Qualora l'importatore e l'esploratore ritenessero inadeguati i limiti risarcitori, ognuno per la tratta di loro competenza, potrebbe optare per una copertura assicurativa.

4.3. CFR (named port of destination)

Cost and Freight

Come per il termine FOB, questa regola ha le sue origini ai tempi dei velieri. **È stato abbreviato come "C& F" fino agli Incoterms® 1990, quando è stato modificato in CFR, in quanto la & commerciale non era lettera utilizzata per molteplici comunicazioni che avvenivano via telex.**

Tale regola obbliga l'esportatore **a sostenere i costi fino al porto di arrivo con merce non scaricata in tale porto**, se non diversamente e obbligatoriamente imposto dalle condizioni di nolo. L'esportatore si obbliga a sostenere il rischio di danneggiamento merce fino alla consegna al vettore marittimo, che avviene "on board".

OSSERVAZIONI

1) Inadeguatezza del trasporto in container.

Sebbene ampiamente utilizzata, questa regola **non è adatta al trasporto di container, per lo stesso motivo riportato in FOB. In sostituzione di tale resa si consiglia l'utilizzo del CPT.**

2) Scelta della rotta o altri elementi connessi alla tratta navale.

L'acquirente, sostenendo i rischi di danneggiamento della merce nella tratta navale, ha il diritto di imporre al venditore determinati parametri per la conclusione del contratto di trasporto marittimo. Tali limitazioni potrebbero comportare un aggravio di prezzo per l'esportatore e devono, pertanto, essere comunicate al *seller* in sede di emissione dell'offerta; in caso di esigenze sopravvenute, le clausole contrattuali devono consentire la revisione eventuale del prezzo.

4.4. CIF (named Port of destination)

Cost Insurance and Freight

La presente resa, indicata nella pubblicazione come A5, impone al venditore un'obbligazione aggiuntiva rispetto alla resa CFR: il venditore deve stipulare un'assicurazione con un istituto di buona reputazione per il tratto navale e fornirne prova all'acquirente.

L'assicurazione dovrà essere di tipo I.C.C. C, se non diversamente concordato nel contratto, e coprire un valore pari al 110% del valore CIF della merce.

Tale operazione può avvenire in **due modi distinti**:

- a) Il più comune è **la stipula di una polizza assicurativa ad hoc.**
- b) Meno frequente, ma possibile, è l'emissione di **un certificato emesso dall'assicuratore in base a una polizza** già esistente con formula "in abbonamento".

In entrambi casi, normalmente, l'esportatore apparirà come assicurato "insured"; sarà poi sua cura **consegnare l'originale o il titolo all'acquirente, consentendogli la richiesta di un eventuale danno merce** come beneficiario tramite girata "endorsement". **L'acquirente o qualsiasi detentore in buona fede dell'originale con un interesse assicurabile sulla merce al momento della perdita o danni verificatisi potrà, in tal modo, reclamare il danno.**

OSSERVAZIONI

1) Inadeguatezza del trasporto in container.

Sebbene ampiamente utilizzata, questa regola **non è adatta al trasporto di container, per lo stesso motivo riportato in FOB. In sostituzione di tale resa si consiglia l'utilizzo del CPT.**

1) Pro e contro

- **Il vantaggio per il venditore è che spesso può ottenere un'assicurazione a basso costo e quindi ottenere un importo maggiore nel prezzo di vendita.**
- **Il vantaggio per l'acquirente è non procedere all'assicurazione merce nel tratto marittimo, cosa che potrebbe essere di difficile attuazione visto che il contratto marittimo è concluso dall'esportatore.**

2) CIF e paesi di destino

Si noti che alcuni paesi non consentono le importazioni CIF, richiedendo all'acquirente di assicurarsi con un assicuratore nel proprio paese.

5. Ulteriori considerazioni sulle obbligazioni

Oltre ai costi, rischi del trasporto, dogana import/export, eventuale assicurazioni, analizzate nel capitolo precedente, gli Incoterms 2020[®] indicano altre obbligazioni di seguito sinteticamente descritte.

a) A1/B1 Obbligazioni generali

In tutte le 11 rese il venditore deve fornire i beni e la relativa fattura commerciale, come richiesto dal **contratto di vendita, e qualsiasi altra prova di conformità, come un certificato di analisi o documento di peso, ecc.**

Si prevede inoltre che **qualsiasi documento possa essere in forma cartacea o elettronica come concordato nel contratto, o se il contratto non ne fa menzione, come è consuetudine.**

Le regole non definiscono cosa sia il "formato elettronico"; può corrispondere, a esempio, a un file pdf, a un blockchain o a qualche formato ancora da sviluppare in futuro.

Consiglio operativo: specificare nel contratto i documenti che verranno forniti e la forma VGM.

Avendo nominato il per in questo paragrafo merita un approfondimento la comunicazione del V.G.M. (Verified Gross Mass) ove obbligatorio secondo la normativa S.O.L.A.S (Safety of Life at Sea) entrata in vigore 1 luglio 2016 e successive modifiche e integrazioni.

Gli Incoterms 2020® non riportano tra le obbligazioni chi debba fornire il VGM. La comunicazione di tale informazione è obbligo dello “shipper” nelle modalità indicate dalla normativa e relative Guidelines predisposte dall’IMO, Decreti ministeriali e circolari.

b) A8/B8 CONTROLLO / IMBALLAGGIO / MARCATURA

In tutte le rese **il venditore deve sostenere i costi di eventuali operazioni di controllo necessarie**, quali il controllo della qualità, la misurazione della merce e/o l'imballaggio, la pesatura, il conteggio della merce e/o l'imballaggio.

Il venditore deve anche imballare la merce in modo adeguato, a proprie spese, in maniera idonea al suo trasporto, a meno che non sia consueto per il commercio della merce che la stessa venga venduta non imballata

Visto la indeterminatezza della locuzione “in maniera idonea al suo trasporto” si consiglia di specificare la tipologia di imballaggio nel contratto di compravendita.

c) A10/B10 Comunicazioni

Gli Incoterms 2020® prevedono comunicazioni obbligatorie riguardanti, in base alla resa prescelta, la messa a disposizione della merce o la possibilità di ricevere la merce. **La mancanza di comunicazione o il mancato rispetto delle operazioni conseguenti a tali comunicazioni può comportare conseguenze nella ripartizione del rischio e dei costi da venditore e compratore.**

Termini E -F-C-D

Qualora il compratore, ove previsto dal contratto, ometta di dare comunicazioni al venditore, riguardanti qualsiasi requisito in materia di sicurezza, data di partenza o arrivo, a seconda degli dell’Incoterms prescelto, sosterrà un aggravamento dei costi a suo carico e dei rischi.

Es. FOB (Genova Port). Qualora l'acquirente non fornisca al venditore informazioni sufficienti riguardanti qualsiasi requisito di sicurezza, nome della nave, porto di carico e data di partenza, qualora sia definito un periodo di contrattuale di spedizione, l'esportatore potrebbe andare incontro ad costi non preventivati e a una obbligazione aggravata di rischio danneggiamento merce a suo carico in quanto non potrebbe effettuare la consegna "on board".

In tale caso tali costi sarebbero a carico dell'acquirente per mancata comunicazione e un trasferimento anticipato del rischio per il medesimo motivo.

d) **Modalità di trasporto**

La nuova pubblicazione impone che per i termini F e D e nello specifico FCA, DAP, DPU, DDP il venditore possa scegliere se effettuare il trasporto a suo carico con mezzi propri o tramite la conclusione di un contratto di trasporto o spedizione. L'utilizzo di termini C, CPT/CIP impone l'obbligo da parte del venditore di affidare la merce ad un vettore, anche tramite mandato ad uno spedizioniere.

6. **Conclusioni.**

- **Gli Incoterms 2020[®], qualora correttamente richiamati, all'interno del contratto, stabiliscono 10 obbligazioni per l'esportatore indicate con la lettera A e 10 obbligazioni per l'importatore indicate con la lettera B. Tali obbligazioni, tuttavia, non possono disciplinare da sole un contratto di compravendita, che pertanto andrebbe redatto, in base alle specifiche esigenze, con ulteriori clausole che tengano anche conto delle modalità di pagamento concordate, della destinazione della merce (UE o EXTRA UE), delle esigenze e responsabilità contabili e doganali, della modalità di trasporto.**

A titolo meramente esemplificativo, è opportuno inserire clausole contrattuali su passaggio di proprietà, tempistiche di contestazione danni, sopravvenuta onerosità, risoluzione espressa, recesso, foro competente e legge applicabile, termini di pagamento e penali, non disciplinate dalle rese oggetto di questo lavoro. La sola indicazione di una resa, anche se correttamente richiamata, non può mai essere esaustiva nel disciplinare correttamente un contratto.

- Il termine di resa deve essere scelto correttamente, pena la difficoltà di poter stabilire l'adempimento o meno delle parti (es. FOB per merce in container).
- Una volta determinato il termine di resa le parti devono astenersi dall'eseguire obbligazioni non comprese nella resa prescelta (es. EXW ed esecuzione del carico merce).
- È opportuno anche tenere presente che le clausole di resa possono avere effetti su altri elementi di uno scambio internazionale come prove di avvenuta esportazione, conclusione ed emissione di documenti di trasporto, miglior gestione di cash against documents o crediti documentari.

7. Assessment finale

Al fine di verificare l'apprendimento della pubblicazione Incoterms 2020® vengono proposte domande e situazioni a cui il lettore potrà dare risposta e verificare esito e spiegazione delle risposte corrette e le motivazioni delle risposte errate cliccando su ciascuna opzione proposta.

Dott. Marco Bertozzi

La Guida è stata curata, su commissione di Unioncamere Lombardia

Aggiornata a Luglio 2021

Pubblicazione fuori commercio.

E' consentita la riproduzione con citazione della fonte.

1) Quale di queste affermazioni è vera?

- a. Gli Incoterms® sono clausole di trasporto
- b. Gli Incoterms® disciplinano il passaggio di proprietà della merce
- c. Gli Incoterms® definiscono il periodo di spedizione

2) Gli Incoterms® sono obbligatori per legge?

- a) Si
- b) No

3) Nel Termine EXW quale delle seguenti affermazioni è corretta?

- a. Se la partica di esportazione è effettuata da un doganalista incaricato dall'acquirente, l'acquirente è responsabile di quanto dichiarato in dogana Export.
- b. Il responsabile di quanto dichiarato in dogana export è sempre il residente comunitario.

- 4) Per un trasporto in container a carico completo quale resa sarebbe ideale?
- a. FCA (Magazzini Venditore)
 - b. FOB (Porto di Partenza)
- 5) Il termine FCA può essere usato:
- a. Solo per trasporto navale
 - b. Qualsiasi tipo di trasporto
- 6) Quale delle seguenti affermazioni è vera per i termini che hanno come lettera iniziale la lettera F?
- a. L'acronimo sarà seguito da un luogo più vicino al compratore.
 - b. L'acronimo sarà seguito da un luogo più vicino all'esportatore.
- 7) In un Termine CIP (Luogo di Arrivo), qualora non fosse specificato il set di regole a cui si fa riferimento è possibile contrarre l'assicurazione corretta?
- a. Sì
 - b. No

- 8) I punti critici (obbligazione di pagamento trasporto) e obbligazione di consegna merci (rischi) nei termini C sono diversi fra loro?
- a. No
 - b. Si
- 9) Quale è l'unico termine che prevede il costo e il rischio di scarico come obbligazione del venditore?
- a. DAP
 - b. DPU
 - c. DDP
- 10) Il termine DDP prevede che l'esportatore paghi?
- a. Tutta la fiscalità fino al raggiungimento del luogo indicato dopo il termine di resa
 - b. Solo i dazi fino al raggiungimento del luogo indicato.

Gli Incoterms®, acronimo di **International Commercial TERMS**, emessi dalla Camera di Commercio Internazionale di Parigi - ICC (International Chamber of Commerce di Parigi) mirano a regolare alcune obbligazioni degli scambi internazionali.

Tali regole, **utilizzabili per la prima volta nel 1936**, sono state successivamente **aggiornate in ottantacinque anni di storia** e precisamente 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 e **nel 2020**. Tali **modifiche a causa dei cambiamenti intervenuti nel mondo della logistica, delle dogane, delle comunicazioni elettroniche e della sicurezza dei trasporti**.

La **pubblicazione Incoterms 2020®**, presentata nel **Settembre 2019**, sono utilizzabili dal **1 gennaio 2020** presenta novità sia redazionali sia di sostanza cambiando alcune **obbligazioni tra esportatore e importatore**.

Si sottolinea che spetta alle parti concordare con quale set di regole disciplinare il contratto in quanto tutti i regolamenti precedenti sono in vigore.

Obiettivo del presente lavoro è quello di informare gli operatori economici di **principali cambiamenti dell'ultima revisione degli Incoterms ®**, analizzare le **obbligazioni riguardanti a ciascun acronimo della pubblicazione e semplificare agli operatori tramite osservazioni il migliore modo di utilizzo ed eventuali criticità di ciascuna resa**.

Al termine del lavoro sarà presente un "self assessment" in modo che ogni lettore possa verificare eventuali dubbi o ricevere risposte alle principali domande su questa tematica.



GUIDA INCOTERMS® 2020

Gli Incoterms®, acronimo di International Commercial TERMS, emessi dalla Camera di Commercio Internazionale di Parigi - ICC (International Chamber of Commerce di Parigi), mirano a regolare alcune obbligazioni degli scambi internazionali.

Tali regole, utilizzate per la prima volta nel 1936, sono state successivamente aggiornate in ottantacinque anni di storia e precisamente nel 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 e, da ultimo, nel 2020, per far fronte ai cambiamenti intervenuti nel mondo della logistica, delle dogane, delle comunicazioni elettroniche e della sicurezza dei trasporti.

La pubblicazione Incoterms 2020®, presentata nel Settembre 2019, è divenuta operativa dal 1 gennaio 2020 e presenta novità sia redazionali sia di sostanza, avendo modificato alcune obbligazioni tra esportatore e importatore.

È utile evidenziare che tutti i regolamenti precedenti la pubblicazione degli Incoterms 2020® sono rimasti in vigore; spetta dunque alle parti concordare e indicare compiutamente quale set di regole disciplinino il contratto.

Obiettivo del presente lavoro è quello di informare gli operatori economici dei principali cambiamenti dell'ultima revisione degli Incoterms 2020®, analizzare le obbligazioni riguardanti ciascun acronimo e mostrare agli operatori, attraverso molteplici osservazioni, il migliore utilizzo dei "set di incoterms" e le possibili criticità di ciascuna resa.

Al termine del lavoro sarà presente un "self assessment" per permettere a ogni lettore di verificare eventuali dubbi e ricevere risposte alle possibili domande.



CAMERA DI COMMERCIO
BERGAMO



Camera di Commercio
Cremona



Camera di Commercio
Pavia



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
BRESCIA



Camera di Commercio
Mantova



Camera di Commercio
Sondrio



CAMERA DI COMMERCIO
COMO-LECCO
insieme per lo sviluppo



CAMERA DI
COMMERCIO
MILANO
MONZABRIANZA
LODI



CAMERA DI COMMERCIO
VARESE
Futuro Impresa Territorio