

# **Il trasporto delle merci e gli Incoterms® 2010 quali funzioni strategiche dell'internazionalizzazione**

**A cura di Maurizio Favaro\***

\* Componente del Gruppo di lavoro Incoterms® della Commissione Diritto e Pratica del Commercio Internazionale presso la Camera di Commercio Internazionale di Parigi, Sede di Roma. Consorzio Invexport, Confindustria Venezia

# CONTRATTO DI TRASPORTO (1678 c.c.)

E' un contratto che obbliga il vettore a trasferire, dietro corrispettivo, a persone o cose da un luogo a un altro. E' un contratto d'opera (se eseguito da una ditta individuale o persona fisica) o di appalto (se eseguito da un'impresa), bilaterale, consensuale, che può essere concluso "in favore del terzo" dal quale nascono per il vettore obbligazioni di risultato ossia il trasferimento delle merci al luogo di destino con la diretta responsabilità di perdite e di avarie.

# LA RESPONSABILITA' DEL VETTORE

Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario (art. 1693 C.C. - 1° comma).

# RESPONSABILITA' DEL VETTORE (1693 c.c.)

Il vettore è liberato dalla responsabilità per il "perimento" della cosa affidatagli per il trasporto, se prova che la perdita o l'avaria è derivata da:

- caso fortuito
- natura o vizi delle cose stesse o del loro imballaggio
- fatto del mittente
- fatto del destinatario

# LA SPEDIZIONE (1737 c.c.)

La spedizione è un mandato per effetto del quale lo Spedizionario assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie.

Lo spedizionario non assume su di sé l'onere della diretta esecuzione e quindi del buon fine del trasporto ma solo quello di prestare mezzi e risorse per l'individuazione e la scelta del vettore.

Da questo mandato sorgono per lo Spedizionario obbligazioni di mezzi.

# LA POSIZIONE CONTRATTUALE DELLO SPEDIZIONIERE

- Lo spedizioniere, assunto il mandato di concludere un mandato di trasporto, ne diviene a tutti gli effetti mittente contrattuale (1683 c.c.).
- In questo modo il mandante (venditore/esportatore della merce), non ha legittimazione attiva sul contratto di trasporto essendone esterno ed estraneo

## LA RESPONSABILITA' DELLO SPEDIZIONIERE

Lo spedizioniere, non facendosi carico del buon fine del contratto di trasporto, è responsabile nei confronti del mandante della non osservanza delle sue istruzioni (1739 c.c.) e comunque della cattiva scelta dei vettori con i quali ha concluso il contratto di trasporto (*culpa in eligendo*).

# IL TRASFERIMENTO FISICO DELLE MERCİ QUALE VALORE AGGIUNTO ALLE ESPORTAZIONI E RILEVANTE FATTORE DI MARKETING

## OBIETTIVO:

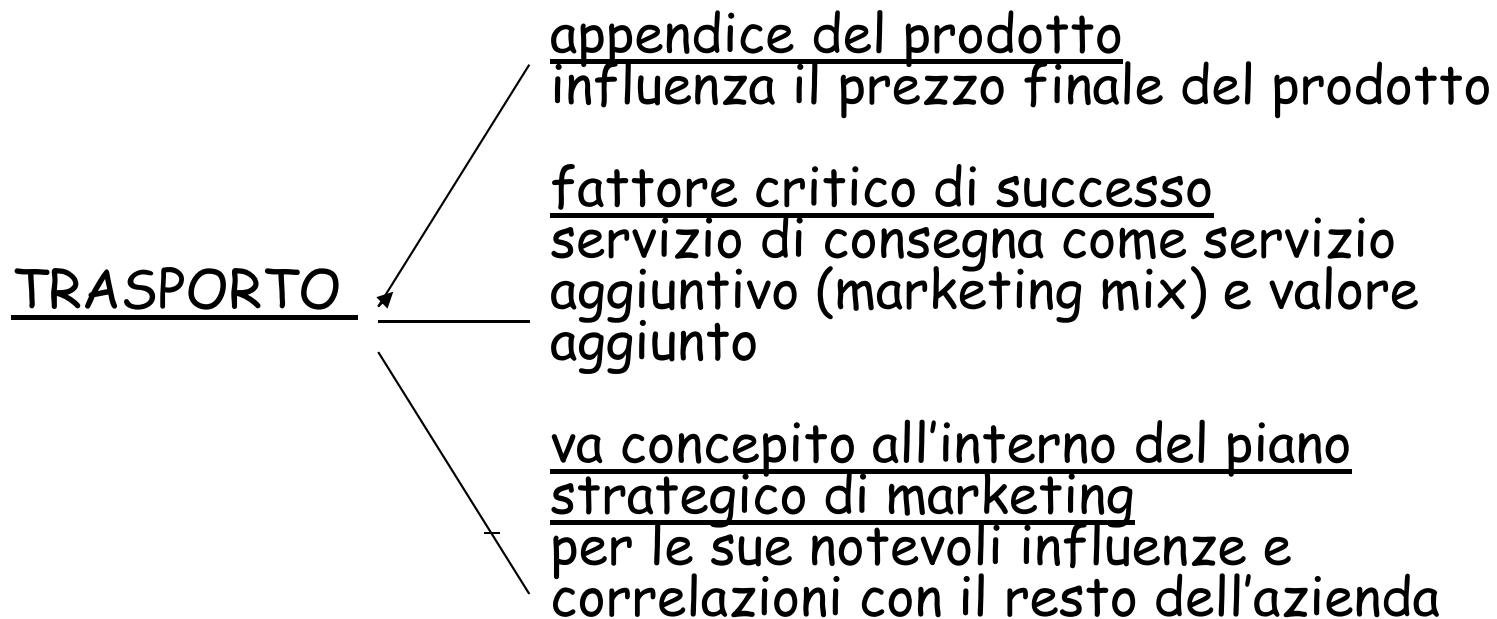
La merce deve pervenire a destino:

- nel modo più sicuro
- nel tempo più breve
- al minor costo



# TRASPORTO INTERNAZIONALE E MARKETING

continua..



# COSTI DI LOGISTICA E DI TRASPORTO

Costi di logistica:

Incidenza sul prodotto interno lordo: 19.5%

1)	scorte	8%
2)	trasporto	6.7%
3)	personale	3.7%
4)	immagazzinaggio	0.98%
5)	attrezzature	0.13%

Costi di trasporto:

Incidenza media sul giro di affari aziendali:  $3 \pm 8\%$  (a seconda, ovviamente, della natura della merce).

# LETTERA DI ISTRUZIONI / INCARICO ALLO SPEDIZIONIERE (artt.1739, 1683 e 1684 c.c.)

ISTRUZIONI DI SPEDIZIONE PER L'ESPORTAZIONE IN (PER  
L'IMPORTAZIONE DA):

Nome e indirizzo del destinatario \_\_\_\_\_

La merce si trova: \_\_\_\_\_

Merce resa \_\_\_\_\_ Assicurazione  coperta da noi  
 non coperta da noi

Nolo: \_\_\_\_\_

Mezzo di trasporto: \_\_\_\_\_

Partenza prevista il \_\_\_\_\_ da \_\_\_\_\_

Rimborso: DAZIO:  si  no    Trasbordi  ammessi  vietati

Vi alleghiamo:

Osservazioni:

Marche numeri e descrizione della merce	Lordo	Netto

# CALCOLO DELLA TARIFFA

Nel calcolo delle tariffe il nolo viene in linea di principio applicato sul peso lordo.

Quando la spedizione si presenta particolarmente voluminosa o leggera rispetto ai parametri convenzionali, i vettori calcolano - per semplice proporzione matematica - il peso "virtuale" o tassabile applicando la tariffa su quello tra i due (peso reale o peso tassabile) che risulta a loro più conveniente.

# I COSTI DI TRASPORTO

..continua

## Trasporto stradale

a) Rapporto misura/peso: 1/333

A 1 mc corrispondono 333 kg di peso

b) Rapporto metro lineare /peso: 1/1900

A 1 m/l di pavimento del camion corrispondono 1900 kg di peso

## Trasporto marittimo

Rapporto misura/peso = 1/1

A un metro cubo corrisponde una tonnellata (metrica) e viceversa.

## Trasporto aereo

Rapporto misura/peso: 6 dm<sup>3</sup>/1 kg (equivale a un rapporto di 1 metro cubo pari a 166,66 kg).

## Trasporto fluvio-lacuale

Valgono i rapporti delle spedizioni marittime o usi locali.

## Trasporto intermodale

Si fa riferimento ai rapporti previsti per ogni singola modalità.

# CALCOLO DELLA TARIFFA

## Rapporti volume/peso e metro lineare/peso

continua..

Per il calcolo del peso tassabile in chilogrammi, i vettori procedono in questo modo:

### Trasporto via camion:

- rapporto volume/peso: 1/333 (1 mc deve contenere merce per un peso non inferiore a 333 kg)
- rapporto metro lineare/peso: 1/1900 (1 m/l di pavimento del camion deve contenere merce di peso non inferiore a 1900 kg)

Calcolo del peso tassabile (ai fini tariffari)

- a) Volume reale in  $m^3 \times 330$ ;
- b) Lunghezza in metri lineari del collo  $\times 1900$ ;

### Trasporto marittimo:

- rapporto volume/peso: 1/1 (1 mc deve contenere merce per 1 tonnellata)

Unità di carico paganti: metro cubo, o tonnellata = quello fra i due che risulta superiore (si dice anche "a convenienza nave")

### Trasporto aereo:

- rapporto volume/peso: 6 dm<sup>3</sup>/1 kg (ovvero: 1 mc/166,66 kg)

Calcolo del peso tassabile:

- a) Volume reale in  $m^3 \times 166,66$
- b) Volume reale in  $cm^3 : 6000$

# IMBALLAGGIO

La scelta va fatta in relazione a:

- Modalità di trasporto
- Tipo e natura della merce (hard goods infiammabili, merci pericolose e/o tossiche, corrosivi, liquidi, polveri, ecc..)
- Esigenze funzionali del trasporto (sicurezza, solidità, protezione da contaminazioni, impilabilità, ecc..)
- Economie (peso, volume, materiali, unitizzazione del carico)
- Norme e vincoli in materia di imballaggio, possibilità di smaltimento, riciclaggio, obbligo di fumigazione, ecc.. esistenti nei Paesi di destinazione.

## LE CONDIZIONI DI NOLO SOLO PER IL VIA MARE

Oltre al rapporto peso/misura, per il calcolo dei costi del trasporto marittimo vanno considerate anche le diverse condizioni di nolo (rese navali) applicate dalle Compagnie al porto di partenza e in quello di destinazione.

### **FAS (Free Along Side):**

Il caricatore si limita a consegnare la merce in banchina del porto di caricazione lungo il fianco della nave. Le operazioni di caricazione e stivaggio sono a carico della nave perché comprese nella rata nolo, assieme al trasporto marittimo vero e proprio.

### **PAL (Palan/Palanco):**

Il caricatore si obbliga a sollevare la merce per consegnarla alla nave all'altezza del paranco (tiraggio). La rata nolo, allora, comprende lo stivaggio e la trazione marittima



# LE CONDIZIONI DI NOLO (O RESE NAVALI) PER I TRASPORTI MARITTIMI

..continua

## **FIO (Free In and Out)**

Il caricatore si assume oneri e rischi della caricazione e stivaggio della merce al porto di partenza. La rata nolo comprende solo la trazione marittima. Questa condizione corrisponde alla condizione minima per la nave in quanto la merce deve esserle consegnata gratuitamente (free).

## **LINER TERMS (Condizioni di nave di linea)**

Quando, all'atto dell'accettazione del carico, la nave non conosce le condizioni applicabili in uno dei porti del suo itinerario, applica la condizione PAL ossia sotto paranco che è la condizione intermedia (tra la più onerosa FAS e la meno onerosa FIO) e più diffusa.

Le condizioni di nolo sono applicabili sia alla partenza che al destino (FAS/FAS, PAL/PAL, FIO/FIO). Non necessariamente quelle a destino dovranno corrispondere a quelle di partenza (p.e. FAS/PAL, FAS/FIO, PAL/FAS, ecc.), dando così luogo a una griglia di nove diverse rese navali.

# Le operazioni portuali previste nelle diverse condizioni di nolo

	IMBARCO	STIVAGGIO	VIAGGIO MARITTIMO	DISTIVAGGIO	SBARCO
FAS/FAS	X	X	X	X	X
PAL/PAL		X	X	X	
FREE IN/ FREE OUT			X		
FAS/PAL	X	X	X	X	
FAS/FREE OUT	X	X	X		
PAL/FREE OUT			X		
PAL/FAS			X	X	X
FREE IN/PAL			X	X	
FREE IN/FAS			X	X	X

# I DOCUMENTI NEL TRASPORTO SU STRADA

**Lettera di vettura CMR in 4 fogli di diverso colore**

**Viene emessa dal mittente su richiesta del vettore (1684 c.c.).**

**FBL (Fiata Bill of Lading)**

Polizza di carico negoziabile per trasporti combinati emessa da spedizionieri internazionali con qualifica di operatori MTO (Multimodal Transport Operator) che assumono così le responsabilità tipiche del vettore (1741 c.c.).

**Fiata FCT (Forwarder Certificate of Transport)**

Certificato di trasporto negoziabile. Usato soprattutto nei trasporti combinati. Lo spedizioniere:

- 1) Assume solo le responsabilità del mandatario e non quelle proprie del vettore
- 2) Diviene intermediario tra i vettori e il committente per conto del quale conclude i vari contratti di trasporto.

# I DOCUMENTI NEL TRASPORTO SU STRADA

..continua

## **Fiata FCR (Forwarder Certificate of Receipt)**

Viene rilasciato su richiesta del committente per attestare l'avvenuta consegna della merce. Titolo NON negoziabile

## **Fiata SDT (Shipper's declaration for the Transport of Dangerous Goods)**

Compilato dal mittente/caricatore

## **Carnet T.I.R.**

Garanzia rilasciata dall'Unione delle Camere di Commercio, attraverso le Camere di Commercio e l'A.C.I. (Automobile Club d'Italia) per consentire agli automezzi commerciali l'attraversamento di Stati e Frontiere senza soste alle dogane di confine e senza pagamento di cauzione.

# I DOCUMENTI NEL TRASPORTO AEREO

## **Lettera di vettura aerea**

- Contratto di trasporto
- Lettera di istruzioni al vettore
- Certificato di assicurazione
- Fattura del nolo

Emessa dal vettore o dai suoi Agenti in tre esemplari e sei copie numerate

- Dichiarazione di valore (per il trasporto e per la responsabilità del vettore)
- Dichiarazione di valore per la dogana
- Valore assicurabile

# I DOCUMENTI NEL TRASPORTO AEREO

..continua

Non è titolo rappresentativo né negoziabile della merce, ma solo documento di legittimazione.

Come la B/L marittima, la AWB viene emessa quando la merce viene consegnata al vettore alle condizioni: ready for carriage.

La riconsegna della merce a destino va fatta al consignee (e non al notify) indicato nell'AWB.

- Interesse alla riconsegna (pagamento di commissione)
- Diritto di disposizione
- Master AWB
- House AWB (sottopolizze) in cui compare come mittente lo spedizioniere/consolidatore e come destinatario il suo corrispondente
- Manifesto di carico
- Manifesto di Sbarco

# I DOCUMENTI NEL TRASPORTO FERROVIARIO

- **C.I.M. Lettera di vettura**

Per i trasporti internazionali in 6 fogli numerati (1 a 5 bis), sia per il trasporto di merci a carro che per quello di colli espressi e piccole partite.

Costituisce il contratto di trasporto internazionale di cose a mezzo ferrovia e ha valore di cauzione doganale (T1 e T2)

Interessi alla riconsegna

Piego disposizioni

- **Ordine di Spedizione in Ferroutage**

Nel trasporto combinato strada-rotaia.

E' una lettera di vettura semplificata compilata dal mittente e inoltrata al vettore ferroviario, generalmente una società collegata a UIRR (Unione Internazionale della Società di Trasporto Combinato)

# I DOCUMENTI NEL TRASPORTO FERROVIARIO

- **Bollettino di Consegna**

Per il trasporto intermodale di contenitori.

Va compilato dal mittente e consegnato al rappresentante nazionale della società svizzera INTERCONTAINER

- **Bollettino spedizioni collettame per traffico nazionale interno**

Per il traffico.

Il bollettino corrisponde a una lettera di vettura e va compilato dal mittente il quale si impegna, con la sua sottoscrizione, ad accettare deroghe (anche importanti) al Codice Civile sulla responsabilità del concessionario.



# I VARI TIPI DI POLIZZA DI CARICO

## A) Polizza di Carico Ordinaria: per merce a bordo.

- La sua emissione costituisce un obbligo del vettore che riceve nelle sue mani la Ricevuta di bordo debitamente firmata dal comandante (o dall'ufficiale addetto)
- Una polizza di Carico Ricevuto per l'imbarco diventa polizza ordinaria (ossia ne assume la piena efficacia giuridica) quando:
  - 1) viene integrata con le indicazioni relative a nave, data e luogo di imbarco (avvalorata dal timbro "on board" con la firma della Compagnia);
  - 2) Viene, piu' semplicemente, accompagnata dalla Ricevuta di bordo firmata.

# I VARI TIPI DI POLIZZA DI CARICO

..continua

## B) Polizza di carico Ricevuto per l'imbarco (received for shipment B/L)

Quando il momento della consegna della merce, dal caricatore alla Compagnia NON coincide con quello dell'imbarco, il vettore ha l'obbligo del SOLO rilascio di un ordinativo di imbarco. L'eventuale emissione di una polizza di carico Ricevuto per l'imbarco ha luogo - come prescrive l'art. 458 del C.d.N. - solo su preventivo accordo tra le parti . Questa polizza di carico si distingue in:

- Port Bill of Lading
  - Custody Bill of Lading
- a seconda del tempo che intercorre tra la presa in consegna della merce da parte del vettore marittimo e dell'imbarco.

# I VARI TIPI DI POLIZZA DI CARICO

..continua

## C) Polizza di carico "combinata" ("combined" B/L)

- Si emette quando vi è l'utilizzo di almeno due diverse modalità di trasporto. Esso consiste in un contratto unico di trasporto che prevede una pluralità di vettori solidalmente responsabili nei confronti dell'avente titolo.
- Viene emessa da un OTC (operatore di trasporto combinato) che può non necessariamente essere vettore marittimo, e che si impegna di trasportare le merci dal punto di origine a quello di destinazione.
- È un documento rappresentativo della merce assimilabile alla polizza "Ricevuta per l'imbarco" perché non porta l'indicazione della messa a bordo delle merci e pertanto va integrata con l'espressione ON BOARD, a imbarco avvenuto. In questo modo la polizza di carico diventa "ordinaria".

# LETTERA DI VETTURA MARITTIMA (Seawaybill, Express B/L, ...)

in sostituzione della B/L

Quando?

- Quando la merce non è oggetto di vendita durante il viaggio (e quindi l'emissione di un titolo di credito rappresentativo e negoziabile non serve)

In questo modo si evita, come nel caso della B/L, che all'arrivo della merce al porto di destinazione, l'eventuale mancanza dell'originale (anche per il ritardato arrivo dei documenti) non consenta il ritiro della merce da parte del destinatario; la Seawaybill, infatti, è un documento nominativo e la riconsegna della merce va effettuata al destinatario indicato nella stessa. Uno dei principali vantaggi è che questo tipo di polizza viaggia assieme alla merce (assimilandosi a una lettera di vettura) eliminando, così, il problema del mancato sincronismo tra l'arrivo della nave e l'arrivo dei documenti.

# IL TRASFERIMENTO DEI TITOLI DI CREDITO

- **Al portatore:** con consegna del titolo (2003 c.c.)
- **All'ordine:** con girata (2008 c.c.)
  - girata piena (o all'ordine di qualcuno) con l'indicazione del giratario
  - girata in bianco (o all'ordine) senza l'indicazione del giratario
- **Nominativa:** con cessione (notaio) (2022 c.c.)
  - con girata: piena, datata e autenticata

# LE ASSICURAZIONI MERCİ TRASPORTATE

... Continua ...

a) **Definizione**

Le assicurazioni merci trasportate coprono i rischi che qualunque interesse economico può incontrare per danni derivanti da perdita o avaria a causa o in occasione di un trasporto, ossia di trasferimento di cose da un luogo a un altro, con qualsiasi modalità sia effettuato.

b) **Collegamento rischio-danno**

Nel ramo danni, dentro il quale è compresa l'assicurazione trasporti (non esistendo il ramo trasporti), non è necessario che il trasporto sia la CAUSA del danno ma è sufficiente che il danno sia avvenuto DURANTE il trasporto, o meglio "a cagione" del trasporto.

c) **Rischi corsi in occasione del trasferimento**

- tutti i rischi che si verificano durante il moto
- tutti i rischi ai quali sono esposte le merci durante le soste iniziali, finali, intermedie, per giacenze, soste, trasbordi, ecc... e per tutto il tempo in cui sono affidate al vettore.

# LE ASSICURAZIONI MERCİ TRASPORTATE

## CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

<b>Ambiente Naturale</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- MARITTIMI</li><li>- AEREI</li><li>- TERESTRI</li><li>- ACQUE INTERNE</li></ul>
<b>Interesse esposto ai rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ASSICURAZIONE CORPI</li><li>- ASSICURAZIONE COSE MATERIALI</li><li>- ASSICURAZIONE PERDITA DEI PROFITTI</li></ul>
<b>Durata del rapporto</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ASSICURAZIONE A VIAGGIO</li><li>- ASSICURAZIONE A TEMPO</li></ul>
<b>Forma Assicurativa</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- A VIAGGIO SINGOLO</li><li>- IN ABBONAMENTO</li><li>- A FORFAIT</li></ul>

segue..

# LE ASSICURAZIONI MERCİ TRASPORTATE

## L'AMBIENTE NATURALE:

- Trasporti marittimi
- Trasporti terrestri (a mezzo autocarro e ferrovia)
- Trasporti aerei
- Trasporti combinati

## L'INTERESSE ESPOSTO AL RISCHIO:

- Le merci trasportate
- I corpi (navi)
- Tutti gli interessi immateriali (nolo, utile sperabile)
- I valori (preziosi, vaglia, assegni, banconote)
- La responsabilità di tutte le persone fisiche coinvolte nella spedizione



# II SOGGETTI IN UN CONTRATTO DI ASSICURAZIONE

- a) **Contraente:**  
Stipula il contratto e si assume l'onere del premio
  
- b) **Assicurato:**  
Titolare dell'interesse assicurato
  
- c) **Beneficiario:**  
Destinatario finale della prestazione assicurativa

# DIVERSE FORME DI POLIZZE

## (Le polizze “per conto”)

### Per conto proprio

Quando il contraente è anche titolare dell'interesse assicurato e del diritto all'indennizzo. Ossia contraente e assicurato sono la stessa persona.

### In nome altrui (1890 c.c.)

Il contraente assicura un interesse di terzi. L'assicurato è già determinato al momento della stipulazione.

### Per conto di chi spetta (1891 c.c.)

Al momento della stipulazione il contraente non è in grado di individuare immediatamente il soggetto che, al momento del sinistro, risulterà l'assicurato.

# **COPERTURE DANNI E COPERTURE RESPONSABILITA' NEI TRASPORTI**

## **Copertura danni**

Copre le perdite o le avarie della cosa assicurata.

## **Copertura responsabilità**

Viene stipulata per tenere indenne l'assicurato (generalmente vettore o spedizioniere) da conseguenze pregiudizievoli sul proprio patrimonio a seguito di sinistri ascrivibili a PROPRIA responsabilità, contrattuale ed extra-contrattuale.

# LA POLIZZA RESPONSABILITA' IN GENERALE

I vettori si assicurano contro la responsabilità nei confronti degli aventi diritto, non per danni e perdite alle merci in loro custodia (ossia per danni materiali e diretti per i quali ci sono le apposite coperture danni), ma per i pregiudizi di natura economica e civilistica che potrebbero subire per eventuali azioni nei loro confronti da parte degli aventi titolo per fatti attinenti a loro responsabilità contrattuali ed extra-contrattuali.

Le polizze responsabilità degli operatori di trasporto possono coprire sia le responsabilità di vettori (RCV) che di spedizionieri (ARES).

L'assicurazione responsabilità non va confusa con una polizza di assicurazione per merci trasportate per le quali, come si è detto, esistono sul mercato assicurativo coperture specifiche.

Nelle polizze responsabilità, gli assicurati non sono quindi i proprietari delle merci, ma vettori e spedizionieri che si tutelano dai rischi per responsabilità proprie e dei collaboratori (dipendenti o meno) coinvolti nell'attività.

# POLIZZA RESPONSABILITA' DELLO SPEDIZIONIERE (ARES)

Assicura le responsabilità dello spedizioniere che agisce in qualità di principale obbligato nei confronti del suo mandante e copre, tra gli altri:

- La responsabilità civile in conseguenza di errori di instradamento;
- Errori o omissioni nell'espletamento degli ordini di spedizione/mandati ricevuti, come la mancata osservanza delle istruzioni del mandante (1739 c.c.), la "culpa in eligendo", ecc.
- Pregiudizi fondati derivanti dal superamento dei termini di consegna concordati.

# **INCOTERMS® 2010**

**DELLA  
CAMERA DI COMMERCIO INTERNAZIONALE**

a cura di Maurizio Favaro\*

\* Componente del Gruppo di lavoro Incoterms® della Commissione Diritto e Pratica del Commercio Internazionale presso la Camera di Commercio Internazionale di Parigi, Sede di Roma. Consorzio Invexport, Confindustria Venezia

# INCOTERMS®

- Assicurano alle parti l'interpretazione uniforme delle clausole contrattuali nella ripartizione di oneri e rischi:

- 1) Chi sostiene gli oneri di trasporto nel tratto principale?
- 2) Come e dove avviene la consegna della merce?
- 3) Dove e quando avviene il passaggio dei rischi?
- 4) A carico di chi sono tutte le altre obbligazioni?

- Consentono l'esatta individuazione del punto critico (o dei punti critici)

Non entrano automaticamente nei contratti di compravendita essendo il loro uso facoltativo e vanno espressamente citati.

# L'evoluzione degli Incoterms®

1980	1990/2000	2010
EXW	EXW	EXW
FRC	FCA	FCA
FOR/FOT		
FAS	FAS	FAS
FOB	FOB	FOB
FOA		
C&F	CFR	CFR
CIF	CIF	CIF
DCP	CPT	CPT
CIP	CIP	CIP
DAF	DAF	
EXS	DES	
EXQ	DEQ	
	DDU	
DDP	DDP	DDP
		DAT
		DAP



# INCOTERMS®

L'Edizione 2010 a confronto con quella del 2000

EDIZIONE 2000 (13 termini)	EDIZIONE 2010 (11 termini)
EXW	EXW
FCA	FCA
FAS	FAS
FOB	FOB
CPT	CPT
CIP	CIP
CFR	CFR
CIF	CIF
DAF	
DES	
DEQ	
DDU	
DDP	DDP
	DAT
	DAP

# La nuova disposizione/presentazione degli INCOTERMS®

- **Termini adatti a qualsiasi modalità di trasporto**
  - EXW Ex Works
  - FCA Free Carrier
  - CPT Carriage Paid To
  - CIP Carriage and Insurance Paid To
  - DAT Delivered At Terminal
  - DAP Delivered At Place
  - DDP Delivered Duty Paid
- **Termini per il trasporto marittimo e fluvio-lacuale**
  - FAS Free Alongside Ship
  - FOB Free On Board
  - CFR Cost and Freight
  - CIF Cost Insurance and Freight

# I termini aboliti

DAF

DES

DEQ

DDU

# I nuovi termini

**DAT** Delivered At Terminal  
(Reso al terminal)

**DAP** Delivered At Place  
(Reso al luogo di destinazione)

# La presentazione per gruppi (E-F-C-D)

E =	EXW	COSTI E RISCHI DEL TRASPORTO A CARICO DEL COMPRATORE
F =	FCA FAS FOB	
C =	CPT CIP CFR CIF	COSTI DEL TRASPORTO A CARICO DEL VENDITORE  RISCHI DEL TRASPORTO A CARICO DEL COMPRATORE
D =	DAT DAP DDP	COSTI E RISCHI DEL TRASPORTO A CARICO DEL VENDITORE

# INCOTERMS® 2010

## I termini di partenza

EXW

FCA

FAS

FOB

CFR

CIF

CPT

CIP

# **INCOTERMS® 2010**

## **I termini di arrivo**

**DAP**

**DAT**

**DDP**

**I termini che richiedono la  
precisazione del luogo di consegna**  
(che si trova prima del “trasporto principale”)

**EXW**

**FCA**

**FAS**

**FOB**



**I termini che richiedono la  
precisazione del luogo di destinazione**

(che si trova al termine del “trasporto  
principale”)

CPT

CIP

CFR

CIF

DAT

DAP

DDP

**I termini che comprendono  
l'assicurazione danni a merci  
trasportate (pagata dal venditore)**

**CIP**

**CIF**

# Assicurazione

L'ampiezza di copertura nei termini CIF e CIP equivale alla copertura minima, ossia al Clausolario "C" delle Institute Cargo Clauses che assicura i rischi di perdite e danni purché derivanti da:

- incendio o esplosione;
- incaglio, affondamento o capovolgimento della nave;
- capovolgimento o deragliamento di un mezzo di trasporto terrestre;
- collisione o contatto della nave o del mezzo di trasporto con qualsiasi oggetto esterno diverso dall'acqua;
- scaricazione della merce in un porto di rifugio;
- perdite o danni da avaria generale;
- perdite o danni da getto a mare;

Quindi, copertura esigua che non tiene conto della maggior parte delle avarie particolari (furto, bagnamento, ecc.) che mette a rischio gli importatori con resa CIF porto italiano o CIP località di destinazione e tale da costituire una delle maggiori insidie in questo tipo di importazioni.

# I termini di “vendita diretta”

EXW

DAT

DAP

DDP

Sono termini in cui il trasporto non influenza l'obbligazione di consegna.

# I termini di vendita “indiretta”

FCA

FAS

FOB

CPT

CIP

CFR

CIF

Sono termini in cui il trasporto condiziona  
la consegna

**Termini che non limitano la  
discrezionalità  
del venditore nella conclusione del  
contratto di trasporto**

**DAT**

**DAP**

**DDP**

**Termini che limitano la  
discrezionalità  
del venditore alla conclusione del  
contratto di trasporto**

**CPT**

**CIP**

**CFR**

**CIF**

**L'unico termine che pone sul  
venditore l'obbligazione della  
scaricazione della merce dal mezzo  
all'arrivo a destino**

**DAT**



**I termini che si prestano per le  
“vendite a catena” ovvero per merci  
viaggianti**

**FAS**

**FOB**

**CFR**

**CIF**

# **I termini per consegna al vettore non adatti alla unitizzazione del carico**

**FAS**

**FOB**

**CFR**

**CIF**

**I termini - per consegna al vettore -  
adatti al trasporto intermodale e alle  
condizioni “da magazzino a magazzino”  
(*door-to-door//warehouse-to-warehouse*)**

**FCA**

**CPT**

**CIP**

# Alcuni rischi del venditore nelle clausole Franco Fabbrica - Ex Works - EXW

## F.Co Fabbrica - Ex Works - EXW

- Operazioni di caricazione del mezzo
- Trasporto interamente curato dal compratore
- Perdita del possesso e del controllo delle merci
- Vendita per pagamento dilazionato
- Vendita per pagamento C.O.D.
- Operazioni doganali di esportazione a cura del compratore
- La deroga rappresentata dalle operazioni semplificate

# Clausola di partenza E (EXW)

Gli Incoterms® non forniscono alcuna indicazione in merito all'assunzione dell'obbligazione del trasporto da parte del compratore che ha così facoltà di:

- lasciare la merce presso il domicilio del venditore
- inviare la merce in un luogo di destinazione dello stesso Paese di origine o di un Paese diverso.

# Clausola C e data di arrivo

Un contratto di vendita con resa C diventa ambiguo se porta la data di arrivo della merce.

Ove tale data non venga rispettata non è chiaro se le parti:

1) intendano interpretare questa inadempienza come causa di nullità del contratto

oppure

2) se la stessa natura di termini del gruppo C (che attribuiscono al compratore il rischio del trasporto dopo l'avvenuta consegna al vettore) debba prevalere su tale interpretazione.

# Gruppo C e modalità di trasporto

L'uso di clausole CFR e CIF per modalità diverse dal via mare è scorretto e può diventare rischioso per il venditore quando, non potendo produrre una polizza di carico o altro equivalente documento negoziabile, sottrae al compratore la possibilità di vendere la merce durante il viaggio. Tale inadempienza che non consente al compratore di entrare in possesso di un documento di trasporto, appropriato, lo autorizza a considerare nullo il contratto.

Se la commercializzazione dei beni avviene DOPO che il contratto di compravendita è stato perfezionato, il compratore potrebbe in alcuni casi servirsi (fino a strumentalizzarla) di una inadempienza del venditore come mezzo per annullare il contratto di compravendita ad evitare così il rischio, eventuale e/o putativo, di perdita di mercato o di qualsivoglia suo pregiudizio economico.

# Contratti CFR/CIF e trasbordi

- Nelle vendite con contratti CFR/CIF il costo del trasbordo è così ripartito:
  - ove questa operazione sia funzionale al trasporto intermodale, il trasbordo è compreso nel nolo ed è quindi a carico del venditore;
  - ove invece il trasbordo derivi da una decisione della nave o della compagnia presa a salvaguardia della sicurezza in navigazione e/o per garantire la continuazione del viaggio, il relativo costo è a carico del compratore
- Qualunque sia l'opzione, il rischio è sempre del compratore.



# I rischi per il venditore nella clausola: Reso sdoganato – Delivered Duty Paid - DDP

..

- L'assunzione di oneri e rischi dell'operazione doganale all'importazione nel Paese di destinazione .
- Imprevedibilità dell'incasso subordinato all'avvenuto o meno sdoganamento.
- Il mancato rilascio di documentazione all'importazione.
- La diversa posizione fiscale del "non-residente" (difficoltà di versare diritti doganali e diritti di confine, indetraibilità dell' IVA)
- Le difficoltà nella circolazione e inoltro delle merci all'ultima destinazione, se il pagamento è subordinato alla consegna (solo nel DDP).

# Alcuni problemi del venditore nelle clausole EXW, FCA e FOB

## a) Le criticità nell' EXW

..

- L'accondiscendenza del venditore a partecipare(o a sostituirsi al compratore) nelle operazioni di caricazione come causa di violazione dei termini di resa (che sono cogenti, cioè inderogabili).
- Danni, avarie e incidenti da trasporto attribuibili a difetto di caricazione e sistemazione del carico all'interno del mezzo e loro effetti anche sul pagamento
- La sottoscrizione della lettera di vettura stradale CMR che, in quanto tale, deve essere rilasciata al vettore da parte del mittente (contrattuale) del trasporto (artt. 1683 e 1684 c.c.), quando nella resa franco fabbrica il mittente è il compratore e non il venditore.
- La difficoltà di entrare in possesso della prova dell'avvenuta esportazione, posto che l'operazione doganale di esportazione è eseguita dal compratore.

# Alcuni problemi del venditore nelle clausole EXW, FCA e FOB

..continua

## b) Le criticità nell' FCA

### 1) Per i trasporti a carico completo:

- L'obbligazione di valutare l'idoneità del mezzo messo (vuoto) a disposizione dal vettore sia alla natura delle merci che alla modalità di trasporto
- Oneri e rischi della caricazione, riempimento e sistemazione del carico a bordo (liberando il vettore da queste specifiche responsabilità).

### 2) Per i trasporti a carico parziale:

- Tutte le obbligazioni previste per l'inoltro al vettore/spedizioniere (scelta del mezzo e dell'itinerario nell'anteporto)
- La conservazione delle merci fino al momento della consegna al vettore/spedizioniere

# Alcuni problemi del venditore nelle clausole EXW, FCA e FOB

## c) Le criticità nell' FOB

..continua

▪ La consegna nel FOB - a bordo della nave e non più all'attraversamento della murata come nelle edizioni precedenti - in merito alla ripartizione tra venditore e compratore dei costi relativi, potrebbe fare riferimento agli usi di porto che, variando notevolmente da una località a un'altra, potrebbero dar luogo a una gamma di diverse soluzioni:

- il venditore sostiene tutti i costi fino a bordo;
- i costi vengono ripartiti secondo i diversi usi e prassi locali.

▪ Lo stivaggio non è operazione compresa nella resa FOB, a meno di pattuizioni contrarie da parte di venditore e compratore (p.e. FOB stowed, FOB stowed and trimmed, ecc.)

## PROBLEMI DI ASPETTO MERCANTILE IN ALCUNE CLAUSOLE

### FAS - FOB - CFR - CIF

..continua

Questi termini marittimi trovano il più adatto impiego quando la consegna al vettore avviene sottobordo o a bordo della nave.

### FCA - CPT - CIP

Il ricorso a questi termini è indicato nei trasporti multimodali, nelle spedizioni UNITIZZATE e ogni qualvolta la consegna al vettore avviene in un punto DIVERSO dal bordo della nave.