

Cosa sono e a cosa servono gli ICC Incoterms® 2020

La scelta dell'Incoterms e la scelta della modalità di trasporto sono strettamente collegate. Esistono infatti termini di resa propri del trasporto marittimo (FAS, FOB, CFR, CIF,) ed altri che possono essere utilizzati in riferimento a tutte le altre tipologie di trasporto (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP). Occorre prestare molta attenzione a questo aspetto in quanto l'utilizzo errato di un termine marittimo, es. FOB, in un trasporto stradale può comportare un'inesatta ripartizione di costi e rischi tra le parti.

Gli Incoterms consentono, inoltre, di determinare il soggetto che dovrà sostenere i costi del trasporto principale: **compratore** (gruppi E e F) o **venditore** (gruppi C e D).

2. Consegna della merce: momento e luogo

È l'atto con cui il venditore adempie la sua obbligazione. La consegna deve essere fatta in un luogo ben determinato: alla partenza nella fabbrica del venditore (es. EXW); in un luogo intermedio, che è diverso a seconda dell'Incoterm (es. FOB, murata della nave nel porto di partenza); a destino nella fabbrica del compratore (es. DDP).

Le parti devono aver cura di indicare il **punto esatto per la consegna** della merce al momento della stipula del contratto; se questo non è possibile, nel contratto si può far riferimento genericamente a una zona, riservando al compratore la facoltà o l'obbligo di indicare successivamente un punto più preciso. Qualora il compratore, obbligato a fornire tale indicazione, sia inadempiente, ne sopporterà i relativi costi con conseguente facoltà del venditore di scegliere il punto che maggiormente gli convenga.

È opportuno, inoltre, che le parti stabiliscano il **termine massimo** entro cui effettuare la consegna.

Passaggio dei rischi

Gli Incoterms consentono di individuare il punto critico in cui, adempiuta l'obbligazione di consegna, si verifica il trasferimento al compratore del rischio di perdita o di danneggiamento della merce.

Inoltre, allo scopo di impedire che il compratore ritardi il passaggio dei rischi e delle spese, stabiliscono che tale trasferimento abbia comunque luogo nell'ipotesi in cui il compratore manchi di prendere tempestivamente in consegna la merce, nonché nel caso in cui il compratore non fornisca le istruzioni utili relative al tempo e al luogo della consegna.

Eventuale copertura assicurativa

Posto che la copertura assicurativa può essere sempre prevista, a prescindere dagli Incoterms, va detto che esistono due termini di resa, CIF e CIP, in cui essa è obbligatoria ed è a carico dell'esportatore e dove, novità degli Incoterms 2020 **nel CIP è obbligatoria la copertura assicurativa "ALL RISKS" mentre nel CIF la**

copertura obbligatoria è appunto minima, di tipo “C”. E' bene ricordare che le clausole in esame (appartenenti al diritto uniforme) sono facoltative e, pertanto, vanno ad integrare il contratto di compravendita solo se le parti ne fanno esplicito riferimento. Gli *Incoterms*® 2020, entreranno in vigore il 1° gennaio del 2020, dopo che la CCI li ha aggiornati, costituiscono l'elenco dei termini di resa delle merci nelle transazioni internazionali. Gli operatori commerciali devono dare precise istruzioni ai loro trasportatori in base al tipo di *Incoterm* che hanno scelto per il contratto di vendita; ciò al fine di renderlo coerente con quello di trasporto. In virtù del fatto che i suddetti termini di resa non sono leggi ma regole facoltative ad integrazione delle clausole applicate nel contratto di compravendita internazionale, occorre che nel contratto vi si faccia esplicita menzione per poterle ritenere valide. Nell'ipotesi in cui però, le parti manchino di indicarle espressamente, si noti che, in caso di controversia, verranno applicate le leggi nazionali e gli usi commerciali. Si ritiene fondato precisare che la facoltà di adattare i termini ufficiali ad usi commerciali di porto e/o locali è suscettibile di creare delle zone d'ombra nella copertura contrattuale dei rischi che si configura come una conseguenza dei pericoli derivanti dalle cosiddette “troppe libertà”. Infatti l'abbinamento improprio dei suddetti termini con mezzi e modalità di trasporto, può verosimilmente comportare uno stravolgimento dei punti critici, la cui esatta identificazione si configura come il loro primario obiettivo. Le sigle a tre lettere delle undici “clausole di resa”, costituiscono un codice standardizzato adottato congiuntamente dalla CCI e dalla CEE/ONU (Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite) ed ora si intende fornirne un rapido elenco. Gli *Incoterms*® 2020 sono costituiti da 11 termini di resa, suddivisi in 4 gruppi:

1. **E** (EXW)¹
2. **F** (FCA, FAS, FOB)²
3. **C** (CFR, CIF, CPT, CIP)³
4. **D** (DAP, DPU, DDP)⁴

Cominciamo col dire che, passando dal gruppo E al gruppo D aumentano i costi ed i rischi a carico del venditore e, parallelamente, diminuiscono quelli che gravano invece sul compratore. Vediamo nello specifico gli aspetti essenziali codificati dagli *Incoterms* a partire dal primo punto critico sopra esposto: il trasporto principale, le modalità ed i relativi costi.

Si segnala innanzitutto lo stretto collegamento esistente tra l'*Incoterm* indicato nel contratto e la modalità di trasporto scelta. La ragione si ravvisa nel fatto che vi sono termini di resa propri del trasporto marittimo (FAS, FOB, CFR, CIF,) ed altri che possono invece essere utilizzati in riferimento a tutte le altre tipologie (EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP). Si sottolinea la necessità di considerare attentamente tale aspetto perché da un errato utilizzo di un termine marittimo, es FOB, in un trasporto stradale può derivare una ripartizione inesatta dei costi e dei rischi tra i contraenti. Come precedentemente rilevato, gli *Incoterms*

¹ “EXW”, *Ex Works*, Franco Fabbrica (luogo convenuto).

² “FCA”, *Free Carrier*, (named placed), Franco Vettore (luogo convenuto); “FAS”, *Free Alongside Ship*, (named port of shipment), Franco Lungo Bordo (porto d'imbarco convenuto); “FOB”, *Free On Board* (named port of shipment), Franco a bordo, (porto imbarco convenuto);

³ “CFR” *Cost and Freight* , Costo e Nolo, (porto imbarco convenuto); “CIF” *Cost Insurance and Freight*, Costo Nolo e Assicurazione, (porto imbarco convenuto); “CPT” *Carriage paid to*, (named place); *Carriage, Insurance paid to*, (named place);

⁴ “DAP”, *Delivered at place*, (named port/place of destination), Reso in un determinato indirizzo, (porto/indirizzo di destinazione convenuto); “DPU”, *Delivered at place unload*, (named place), Reso non sdoganato, scaricato, (luogo di destinazione convenuto); “DDP”, *Delivered Duty Paid*, (named place), Reso sdoganato, (luogo di destinazione convenuto).

permettono, inoltre, di individuare il soggetto che dovrà farsi carico dei costi del trasporto principale, ovvero il compratore per i gruppi E ed F; il venditore relativamente ai gruppi C e D. Tali clausole permettono di dare una risposta ad una questione importantissima, ovvero: quando il venditore può ritenersi adempiente rispetto all'obbligazione assunta con il compratore, di consegnare la merce. Ne deriva che, se opportunamente utilizzati, gli *Incoterms* consentono quindi di individuare il momento ed il luogo esatto in cui deve avvenire la suddetta consegna. Già in fase di stipula del contratto, è assolutamente consigliabile che le parti stabiliscano il punto esatto per la consegna della merce; qualora ciò non sia possibile, è opportuno che le stesse concordino perlomeno una zona riservando al compratore la facoltà o l'obbligo di esplicitare, in un secondo tempo, un punto più preciso. Si tenga presente però che nel caso in cui il compratore risulti a tal proposito inadempiente, ne dovrà sopportare i relativi costi e il venditore sarà legittimato ad indicare il punto a lui più conveniente. Si consiglia inoltre alle parti di stabilire un termine massimo entro il quale effettuare la consegna. Grazie agli *Incoterms* è altresì possibile individuare il punto critico in cui, adempiuta l'obbligazione di consegna, si verifica il trasferimento al compratore del rischio di danneggiamento o di perdita della merce. In proposito, si intende rilevare che le clausole in oggetto stabiliscono inoltre che il passaggio dei rischi e delle spese avviene comunque, anche nel caso in cui l'acquirente non prenda in consegna la merce tempestivamente o nell'ipotesi in cui non dia le istruzioni utili relative al luogo e al tempo della consegna; questo al fine di impedire che lo stesso possa ritardare trasferimento dei rischi. Si segnala infine che la copertura assicurativa, la quale può essere sempre prevista a prescindere dal termine di resa scelto, essa è però obbligatoria ed a carico dell'esportatore quando ci si rapporta con gli *Incoterms* CIF e CIP. Dopo aver esposto i concetti generali e definito i tre momenti critici che un adeguato ricorso a tali clausole permette di individuare assicurando così al contratto di compravendita internazionale il non certo trascurabile vantaggio di poter contare su di un'uniformità di interpretazione, si intende ora entrare un po' più nel merito dei singoli gruppi onde rilevare le conseguenze giuridiche della scelta operata dalle parti. Sappiamo che la classificazione dei termini di resa segue un andamento che deriva dal cumulo di obbligazioni che gravano sul venditore:

- Ex works – Partenza;
- Gruppo F (free) – Trasporto principale non pagato;
- Gruppo C (cost e/o carriage) – Trasporto principale pagato;
- Gruppo D (delivered) – Arrivo;

Quindi, ricapitolando, Gli Incoterms® descrivono:

- Obblighi: chi fa cosa tra venditore e acquirente, ad es. chi organizza il trasporto o l'assicurazione della merce o chi ottiene documenti di spedizione e licenze di esportazione o importazione;
- Rischio: dove e quando il venditore "consegna" la merce, in altre parole quando si trasferisce il rischio dal venditore all'acquirente; e
- Costi: quale parte è responsabile dei costi, ad esempio costi di trasporto, imballaggio, carico o scarico della merce e controllo o costi relativi alla sicurezza.

Gli Incoterms® coprono queste aree in una serie di dieci articoli, numerati A1/B1 ecc., gli articoli A rappresentano le obbligazioni del venditore mentre gli articoli B rappresentano le obbligazioni dell'acquirente:

A1/B1 General obligations

A2/B2 Delivery/taking delivery

A3/B3 Transfer of risks

A4/B4 Carriage

A5/B5 Insurance

A6/B6 Delivery/transport document

A7/B7 Export/import clearance

A8/B8 Checking/packaging/marking

A9/B9 Allocation of costs

A10/B10 Notices

Cosa *non fanno* gli Incoterms®

Pare opportuno sottolineare che gli Incoterms® non sostituiscono il contratto di compravendita e non disciplinano i seguenti aspetti:

- le specifiche della merce venduta;
- i termini di regolamento del prezzo;
- le soluzioni per violazioni del contratto di vendita;
- l'effetto delle sanzioni;

- l'imposizione di tariffe;
- i divieti di esportazione o importazione;
- la forza maggiore o "hardship";
- i diritti di proprietà intellettuale;
- il metodo, la sede o la legge per la risoluzione delle controversie;
- il trasferimento di proprietà/titolo/proprietà della merce

Incoterms®: Come riportarli correttamente nel contratto di compravendita

Tre sono le indicazioni da riportare nel contratto di compravendita internazionale:

- il termine Incoterms® scelto
- il "named port, place or point"
- il richiamo agli Incoterms® 2020

Es. Delivery Terms:

- CIF Guandong Port Incoterms® 2020
- DAP Via ROSA , 100 Milan , Italy Incoterms® 2020
- FCA 44 london street , New York , USA, Incoterms® 2020

**FCA: "The seller must deliver the goods 1. on the agreed date or 2. at the time within the agreed period notified by the buyer under B10(b) or, 3. if no such time is notified, then at the end of the agreed period." - B10 (b): "The buyer must notify the seller of the selected time, if any, within the period agreed for delivery when the carrier or person nominated will receive the goods;"*

**FAS/FOB: The seller must deliver the goods 1. on the agreed date or 2. at the time within the agreed period notified by the buyer under B10 or, 3. if no such time is notified, then at the end of the agreed period and 4. in the manner customary at the port. B10 The buyer must give the seller sufficient notice of any transport related security requirements, the vessel name, loading point and, if any, the selected delivery date within the agreed period*

Gli 11 termini disciplinati dall'edizione 2020 degli Incoterms®, possono essere classificati per cumulo di obbligazioni in capo al venditore:

- Gruppo E: EXW (termine che individua le minori obbligazioni in capo al venditore)
- Gruppo F: FCA – FAS - FOB (trasporto principale a carico del compratore)
- Gruppo C: CPT – CIP – CFR - CIF (il venditore paga il trasporto ma il rischio è del compratore)
- Gruppo D: DAP – DPU - DDP (il venditore consegna a destino. Trasporto e rischi a suo carico)

Di seguito una breve analisi di ogni singolo termine:

EXW - "EX WORKS"

Il venditore consegna quando mette la merce a disposizione dell'acquirente presso la sede del venditore (o in un altro luogo indicato, ad esempio, fabbrica, magazzino, ecc.). Il venditore non è tenuto a caricare o sdoganare la merce per l'esportazione. Le parti devono specificare con precisione il punto all'interno del luogo di consegna indicato, poiché tutti i costi e i rischi fino a quel momento sono a carico del venditore. Successivamente l'acquirente sostiene tutti i costi e i rischi del trasporto.

FCA "FREE CARRIER"

Il venditore consegna la merce all'acquirente in due modi:

- 1) Quando il luogo indicato è la sede del venditore, le merci vengono consegnate quando vengono caricate sul mezzo di trasporto messo a disposizione dall'acquirente.
- 2) Quando il luogo di consegna è un altro luogo rispetto alle seller's premises, le merci vengono consegnate quando, dopo essere state caricate sul mezzo di trasporto del venditore, raggiungono l'altro luogo indicato e sono pronte per lo scaricamento dal mezzo di trasporto del venditore e a disposizione del vettore o di un'altra persona nominata dall'acquirente.

FAS - "FREE ALONGSIDE SHIP"

Con il termine FAS, il venditore consegna quando le merci vengono posizionate lungo il bordo della nave (ad es. su una banchina o una chiatta) nominata dall'acquirente nel porto di spedizione indicato.

FOB - "FREE ON BOARD"

Con il termine FOB, il venditore consegna le merci posizionandole a bordo della nave nominata dall'acquirente nel porto di spedizione indicato o quando "procures the goods already so delivered".

CPT - "CARRIAGE PAID TO"

Con il termine CPT, il venditore consegna le merci - e trasferisce il rischio - all'acquirente consegnandole al primo vettore incaricato dal venditore o quando "procures the goods already so delivered". Il venditore è tenuto a stipulare il contratto di trasporto pagando le spese di trasporto necessarie per portare le merci nel luogo di destinazione indicato.

CIP - "CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO"

Con il termine CPT, il venditore consegna le merci - e trasferisce il rischio - all'acquirente consegnandole al primo vettore incaricato dal venditore o quando "procures the goods already so delivered". Il venditore è tenuto a stipulare il contratto di trasporto pagando le spese di trasporto necessarie per portare le merci nel luogo di destinazione indicato. Il venditore è tenuto anche a stipulare un contratto per una copertura assicurativa contro il rischio dell'acquirente di perdita o danneggiamento della merce durante il trasporto. Il venditore è tenuto a stipulare una copertura assicurativa per coprire rischi come Institute Cargo Clauses (A) o simili (massima copertura), tenendo conto anche delle modalità di trasporto.

CFR - "COST AND FREIGHT"

Con tale termine, il venditore consegna le merci a bordo della nave o quando "procures the goods already so delivered". Il rischio di perdita o danneggiamento delle merci passa quando le merci si trovano a bordo della nave. Il venditore deve, inoltre, stipulare un contratto di trasporto e pagare i relativi costi per trasportare la merce nel porto di destinazione indicato.

CIF - "COST, INSURANCE AND FREIGHT"

Con tale termine, il venditore consegna le merci a bordo della nave o quando "procures the goods already so delivered". Il venditore deve, inoltre, stipulare un contratto di trasporto e pagare i relativi costi per trasportare la merce nel porto di destinazione indicato. Il rischio di perdita o danneggiamento delle merci passa quando le merci si trovano a bordo della nave. Il venditore è tenuto anche a stipulare un contratto per una copertura assicurativa contro il rischio dell'acquirente di perdita o danneggiamento della merce durante il trasporto. Il venditore è tenuto a stipulare una copertura assicurativa per coprire rischi come Institute Cargo Clauses (C) o simili (copertura minima), Qualora l'acquirente desideri avere una maggiore protezione assicurativa, dovrà accordarsi espressamente con il venditore o stipulare contratti assicurativi aggiuntivi.

DAP - "DELIVERED AT PLACE"

Con tale termine, il venditore consegna - e trasferisce il rischio - all'acquirente quando la merce, pronta per essere scaricata dal mezzo di trasporto in arrivo, è messa a disposizione dell'acquirente in un luogo di destinazione concordato o nel punto concordato all'interno di quel luogo, se tale punto viene concordato. Il venditore si assume, pertanto, tutti i rischi connessi al trasporto della merce nel luogo di destinazione indicato o nel punto concordato all'interno di quel luogo.

DPU - "DELIVERED AT PLACE UNLOADED"

Con tale termine, il venditore consegna - e trasferisce il rischio - all'acquirente quando la merce è messa a disposizione dell'acquirente scaricata in un luogo di destinazione concordato o nel punto concordato all'interno di quel luogo, se tale punto viene concordato. Il venditore si assume, pertanto, tutti i rischi connessi al trasporto della merce nel luogo di destinazione indicato o nel punto concordato all'interno di quel luogo.

DDP - "DELIVERED DUTY PAID"

Con tale termine, il venditore consegna - e trasferisce il rischio - all'acquirente quando la merce, pronta per essere scaricata dal mezzo di trasporto in arrivo, è messa a disposizione dell'acquirente in un luogo di destinazione concordato o nel punto concordato all'interno di quel luogo, se tale punto viene concordato. Il venditore si assume, pertanto, tutti i rischi connessi al trasporto della merce nel luogo di destinazione indicato o nel punto concordato all'interno di quel luogo. Il venditore, inoltre, ha l'obbligo di sdoganare la merce, non solo per l'esportazione ma anche per l'importazione. Inoltre: in tutti i termini, tranne l'EXW, il venditore è tenuto ad effettuare le operazioni di sdoganamento per l'esportazione. In tutti i termini, tranne il DDP, il compratore è tenuto ad effettuare le operazioni di sdoganamento all'importazione. In tutti i termini, tranne l'EXW, il venditore è tenuto a caricare la merce a bordo del mezzo di trasporto. In tutti i termini, tranne il DPU, il compratore è tenuto a scaricare la merce.

Il concetto di "Taking delivery"

Gli articoli "B2", denominati "taking delivery" sono praticamente identici in tutti i termini Incoterms®: l'acquirente "deve prendere in consegna la merce" quando il venditore effettua la consegna come da articolo "A2".

Questa affermazione può essere considerata come una dichiarazione dell'ovvio. È importante, tuttavia, affermare espressamente che una volta che il venditore ha fatto tutto il necessario per consegnare la merce in relazione allo specifico termine Incoterms® utilizzato, non si può più tornare indietro: l'acquirente "must take delivery", ovvero tutto ciò che accade dopo quel momento è a rischio dell'acquirente, indipendentemente dal fatto che l'acquirente prenda effettivamente possesso fisico delle merci.

In effetti, nella maggior parte delle regole di Incoterms®, l'acquirente non è obbligato nei confronti del venditore a prendere possesso fisico della merce: la posizione è semplicemente che se l'acquirente sceglie di non farlo la merce rimane a suo rischio anche dopo il momento della consegna: è in questo senso che l'acquirente "must take delivery".

Vi sono, tuttavia, quattro termini Incoterms® (CPT, CIP, CFR e CIP) in cui l'acquirente è tenuto a prendere possesso fisico della merce. In tutti i termini C, infatti, "the buyer owes the seller a duty to receive the goods from the carrier". In questi termini, il venditore avrà assunto specifici impegni con un vettore per trasportare la merce fino alla destinazione indicata: se l'acquirente non riesce effettivamente a prendere

possesso fisico della merce dal vettore, il venditore potrebbe essere responsabile nei confronti del vettore, in riferimento al contratto di trasporto sottostante, per eventuali perdite causate da ritardi a destino.

Proprio per evitare tale situazione, nei termini C viene imposto al compratore di prendere fisicamente possesso della merce a destino.

Gli Incoterms® 2020 e la containerizzazione delle merci

Gli Incoterms® 2020 disciplinano 11 termini, di cui 7 multimodali (Rules for any mode or modes of transport) e 4 marittimi (Rules for sea and inland waterway transport).

I 7 termini multimodali sono i seguenti:

- **EXW (Ex Works)**
- **FCA (Free Carrier)**
- **CPT (Carriage Paid to)**
- **CIP (Carriage and Insurance Paid to)**
- **DAP (Delivered at Place)**
- **DPU (Delivered at Place Unloaded)**
- **DDP (Delivered Duty Paid)**

Mentre i 7 termini marittimi sono i seguenti:

- **FAS (Free Alongside Ship)**
- **FOB (Free on Board)**
- **CFR (Cost and Freight)**
- **CIF (Cost Insurance and Freight)**

La scatola che ha cambiato il mondo, il container, è stata inventata negli anni '50 da Malcolm McLean. Prima dell'introduzione dei containers, la merce, e più in generale le c.d. commodities, veniva spesso consegnata utilizzando i termini marittimi: FAS (letteralmente: lungo il bordo della nave), o FOB (a bordo nave) o CFR (a bordo nave ma con nolo pagato dal venditore) o CIF (a bordo nave ma con insurance e nolo pagati dal venditore). Tali termini, come abbiamo già notato, venivano già utilizzati a fine '800 ben prima dell'introduzione dei containers. Fino agli anni '50, dunque, era diffuso il legittimo utilizzo di tali termini, in linea con la logistica dell'epoca.

Con l'introduzione dei containers, e dunque con lo sviluppo del trasporto intermodale, non vi è più l'esigenza di utilizzare i termini marittimi. I containers, infatti, non possono essere "*consegnati*" lungo il bordo della nave (FAS) o a bordo nave (FOB/CFR/CIF), ma vengono posizionati nella container yard di un porto (si veda evidenza fotografica allegata).

E' la merce che deve essere consegnata, non certo il containers che la contiene! Pertanto, è del tutto scorretto l'utilizzo dei termini marittimi per merce che viaggia in containers!

Tali termini, attualmente, sono di fatto destinati solo agli operatori che compravendono commodities come minerale di ferro, granaglie, carbone, petrolio, ecc. Gli operatori che compravendono "manufactured cargoes" dovrebbero utilizzare i termini multimodali, dovendo preferire al FAS/FOB il termine FCA, il termine CPT al CFR e il termine CIP al CIF. Beninteso, sarebbe scorretto utilizzare il termine FCA indicando, per es., FCA Napoli Port Incoterms® 2020 in quanto al porto di Napoli viene consegnato un containers e non la merce! E' necessario, pertanto, identificare il luogo in cui la merce (e ribadisco non il container) viene consegnata al vettore, indicando, per es. quanto segue: FCA (seller's premises) Incoterms® 2020.

Con l'utilizzo dei termini multimodali, oltre ad essere in linea con la ratio degli Incoterms®, gli operatori potrebbero ottimizzare i processi logistico-assicurativi individuando correttamente il luogo di consegna e le relative obbligazioni fra le parti.

Incoterms® 2020: quali novità?

I principali cambiamenti sono i seguenti:

1) FCA e Bills of Lading

Nell'ambito delle vendite FCA con trasporto via mare, può capitare che il venditore, magari beneficiario di un credito documentario, sia interessato ad ottenere una Bill of Lading con una on board notation. (Si ricorda che l'art. 20 UCP 600 ICC che disciplina i crediti documentari richiede, al punto a ii quanto segue:

"A bill of lading, however named, must appear to:

indicate that the goods have been shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit by:

- *pre-printed wording, or*
- *an on board notation indicating the date on which the goods have been shipped on board."*)

Nel termine FCA, però, la consegna della merce si perfeziona prima che la stessa venga caricata a bordo della nave e il vettore sarebbe obbligato ad emettere una "shipped" Bill of Lading o una "received" Bill of Lading con una on board notation solo quando la merce viene effettivamente caricata a bordo nave.

Per risolvere tale criticità, nel termine FCA Incoterms® 2020 è prevista una nuova opzione: le controparti commerciali possono concordare che il compratore istruirà il suo vettore ad emettere e consegnare una on board Bill of Lading al venditore - dopo il carico della merce a bordo nave - e il venditore sarà obbligato a inoltrare la Bill of Lading al compratore utilizzando (di solito) il canale bancario. Con tale indicazione, la ICC ha riconosciuto una esigenza del mercato pur rilevando una teorica incongruità fra il punto di "delivery" previsto dal termine FCA e la richiesta di una on board Bill of Lading. La ICC sottolinea, infine, l'opportunità di utilizzare il termine FCA per la vendita di merce containerizzata (manufactured cargoes) evitando il FOB

in quanto, tale termine, dovrebbe essere utilizzato esclusivamente per la vendite di merce non containerizzata, come ad esempio le commodities (granaglie, petrolio, minerale di ferro, ecc.)

2) Costi, dove sono elencati

Negli Incoterms® 2020, i costi appaiono negli articoli A9/B9 (sezione A The Seller's Obligation, sezione B The Buyer's Obligation - A9/B9 Allocation of costs) di ciascuna regola Incoterms®. In sostanza, con la nuova impostazione, l'identificazione dei costi a carico di ciascuna controparte è decisamente più immediata rispetto all'edizione precedente degli Incoterms®. Si segnala, comunque, che i riferimenti ai c.d. costi, sono comunque riportati nei rispettivi articoli: ad esempio i costi relativi all'ottenimento dei documenti nella resa FOB appaiono sia negli articoli A9/B9 che negli articoli A6/B6.

3) Differenti livelli di copertura assicurativa nei termini CIP e CIF

Negli Incoterms® il venditore era obbligato, nell'ambito di vendite con resa CIP o CIF, a "to obtain at its own expense cargo insurance complying at least with the minimum cover as provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association/International Underwriting Association 'LMA/IUA') or any similar clauses." Si ricorda che le Institute Cargo Clauses (C) coprono un numero definito di rischi mentre le Institute Cargo Clauses (A) coprono tutti i rischi "all risks" (in entrambi i clausolari sono comunque previsti alcune "exclusions").

Nei nuovi Incoterms® sono previsti differenti livelli di copertura assicurativa richiesti nei termini CIP e CIF.

Nel CIF rimane l'obbligo, in capo al venditore, unless otherwise agreed, *"to obtain, at its own cost, cargo insurance complying with the cover provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses"*. Nel CIP, invece, l'obbligo, in capo al venditore è quello di, unless otherwise agreed, *"to obtain, at its own cost, cargo insurance complying with the cover provided by Clauses (A) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses as appropriate to the means of transport used"*.

4) Organizzazione del trasporto con mezzi propri del venditore o dell'acquirente nei termini FCA, DAP, DPU e DDP

Negli Incoterms® 2020 è prevista la possibilità, a differenza della precedente edizione dei termini di resa, che il trasporto nelle rese FCA/DAP/DPU e DDP venga effettuato non con third-party carriers ma utilizzando mezzi di trasporto propri di venditore (nei termini D) e compratore (nel termine FCA).

5) Modifica nelle "three-letter initials": dal DAT al DPU

Negli Incoterms® , l'unica differenza fra il nuovo termine DPU(Delivered at Place Unloaded) e il termine DAP era che nel DPU il venditore consegnava la merce "once unloaded from the arriving means of transport into a "terminal" o altro indirizzo diverso da un terminal ma scaricato a costo e rischio del venditore; mentre, nel termine DAP il venditore consegnava la merce "when the goods were placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport for unloading". Negli Incoterms® 2020 sono state apportate due modifiche. E' stato invertito l'ordine in cui i termini vengono presentati (nell'edizione degli Incoterms® 2020 il DAP viene riportato prima del DPU, mentre negli Incoterms® il DAT veniva riportato prima del DAP). Ovviamente, se il luogo di destino non è un terminal, il venditore deve assicurarsi che vi sia la possibilità tecnica di scaricare la merce.

6) Inserimento delle c.d. "security-related requirements" within carriage obligations and costs

Le c.d. "security-related obligations" sono state aggiunte alle sezioni A4 e A7 di ogni Incoterms®. Inoltre, i costi relativi a tali "requirements" sono meglio evidenziati nelle sezioni dei costi A9/B9.

7) Explanatory Notes for Users

Le "Guidance Notes" riportate all'inizio di ogni Incoterms® nell'edizione , ora sono indicate come Explanatory Notes for User. Tali note riportano i "fundamentals" di ogni Incoterms® 2020, indicando quando il termine può essere utilizzato, quando si trasferiscono i rischi e come sono ripartiti i costi fra le parti. L'obiettivo dichiarato è quello di aiutare gli operatori ad utilizzare correttamente gli Incoterms® 2020.

Conclusioni

Da quanto si rileva da questa breve analisi degli Incoterms® e delle relative novità introdotte dalla nuova edizione, si può affermare che è consigliabile utilizzare correttamente tali termini, individuando con precisione i reciproci obblighi contrattuali fra venditore e compratore. Ad avviso di chi scrive, è possibile creare valore nella catena logistica dell'import-export, solo attraverso un corretto utilizzo di tali termini che non può prescindere, come per tutte le ICC rules, da un approccio scientifico e non empirico.

Incoterms e giurisdizione nei contratti di vendita: sviluppi recenti

La sentenza “Electrosteel” della Corte di giustizia UE (causa C-87/10) aveva suscitato estremo interesse fra gli operatori per avere stabilito il principio, (fino a quel momento non pacifico in giurisprudenza)...

... secondo il quale gli Incoterms della Camera di Commercio Internazionale 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.

Come noto, 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”*, ulteriormente specificando alla lettera b) 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.

Già con la sentenza “Car Trim” (causa C-381/08), la Corte di Giustizia aveva interpretato la disposizione appena citata nel senso che, in caso di vendita a distanza, il luogo di consegna dovesse essere determinato in primis **sulla base delle disposizioni del contratto**, mentre in assenza di pattuizione detto luogo dovesse essere quello della **“consegna materiale”** dei beni, ovvero il luogo in cui l’acquirente abbia conseguito o avrebbe dovuto conseguire il potere di disporre effettivamente di tali beni alla destinazione finale dell’operazione di vendita.

La Corte dunque, coerentemente con la ratio del Regolamento, aveva dimostrato di preferire il cosiddetto *“criterio fattuale ed economico”* al criterio *“normativo”* – sino a quel momento seguito da una parte della giurisprudenza – secondo il quale viceversa occorre individuare ai fini giurisdizionali il luogo di consegna della merce in base alle disposizioni della legge di volta in volta applicabile al contratto, il che spesso conduceva a risultati pratici ben diversi (cfr. ad esempio l’art.31 della Convenzione di Vienna).

Sentenza Electrosteel

La successiva sentenza “Electrosteel” aggiungeva dunque un tassello importante, statuendo che *“Al fine di verificare se il luogo di consegna sia determinato in base al contratto, il giudice nazionale adito deve tenere conto di **tutti i termini e di tutte le clausole rilevanti di tale contratto** che siano idonei a identificare con chiarezza tale luogo, ivi compresi i termini e le clausole generalmente riconosciuti e sanciti dagli usi del commercio internazionale, quali gli **Incoterms** («International Commercial Terms»), elaborati dalla Camera di commercio internazionale, nella versione pubblicata nel 2000. “*

Particolare rilevanza, in tale contesto, risultava attribuita al **termine di resa “Ex Works”** giacché a giudizio della Corte questo specifico termine – nell’interpretazione datane dagli Incoterms beninteso –

inequivocabilmente riflettere una pattuizione sulla consegna, come evidenziato dai punti A4 e B4 da cui si evince la coincidenza fra luogo di “delivery” da parte del venditore e luogo di “delivery taking” da parte dell’acquirente.

Peraltro, la Corte rimetteva al giudice del rinvio la valutazione se la clausola «*Resa: Franco [nostra] sede*» che era stata sottoposta alla sua attenzione nel caso specifico, corrispondesse o meno all’Incoterm “Ex Works” o comunque ad una clausola o ad un altro uso abitualmente impiegato nel commercio, idoneo a identificare con chiarezza, senza necessità di ricorrere al diritto sostanziale applicabile al contratto, il luogo di consegna dei beni conformemente a tale contratto. Coincidenza della quale, peraltro, autorevole dottrina ha, a nostro avviso condivisibilmente, dubitato.

Ad ogni modo, tale pronuncia aveva lasciato molti presagire che, mediante gli Incoterms, ed in particolare pattuendo o anche solo apponendo sui propri documenti commerciali il termine di resa “Ex Works”, le imprese fornitrici di beni destinati ad acquirenti di altri Paesi europei **avrebbero potuto legittimamente assicurarsi l’accesso ai Tribunali del proprio Paese** in caso di dispute derivanti dal contratto di vendita, in primis per il recupero del credito derivante dal mancato pagamento della merce fornita. Con ciò ovviando alla difficoltà di ottenere dall’acquirente l’accettazione scritta di una clausola contrattuale che prevedesse il foro competente esclusivo nel proprio Paese.

Frattanto, con effetto dal 10 gennaio 2015, il Regolamento 44/2001 veniva sostituito dal *nuovo Regolamento (UE) n. 1215/2012* del parlamento europeo e del consiglio del 12 dicembre 2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l’esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale. L’*art.7 del Regolamento 1215/12*, peraltro, riprendeva pressoché immutate le disposizioni di cui all’*art.5 del Regolamento 44 sul punto*.

Giurisprudenza italiana ed estera successiva alla sentenza Electrosteel

Sennonché, la **giurisprudenza italiana ed estera** che è seguita alla sentenza “Electrosteel”, si è dimostrata **estremamente restrittiva** nell’ammettere che un termine di resa possa concretizzare una vera e propria pattuizione sul luogo di consegna, tale da spostare la giurisdizione in un Paese diverso rispetto a quello di destinazione finale della merce. Tutto ciò con buona pace delle aziende produttrici e fornitrici le quali, in caso di dispute, ove non si cautelino diversamente in sede contrattuale, saranno pressoché inevitabilmente costrette a litigare nel foro della parte acquirente, e ciò si badi bene quale che sia l’oggetto della lite, tenuto conto del fatto che i criteri di giurisdizione di cui ai Regolamenti europei vanno per principio ad applicarsi a qualsiasi tipo di controversia derivante dal contratto di vendita.

La sentenza della corte distrettuale di Rotterdam

Recentissimo esempio di tale orientamento restrittivo è la sentenza resa dalla corte distrettuale di *Rotterdam (Rechtbank Rotterdam)* in data 15.7.2015, in applicazione del nuovo Regolamento 1215/12.

Il caso è il seguente.

Una società olandese cita in giudizio una società tedesca dinanzi alla corte distrettuale di Rotterdam, chiedendo il risarcimento dei danni derivanti da difetti in un macchinario acquistato dalla prima presso la seconda.

La società tedesca contesta il difetto di giurisdizione della corte di Rotterdam con una duplice argomentazione: la presenza di una clausola nelle proprie condizioni generali di vendita indicante la giurisdizione tedesca, e – in base all'*art.7(1)(b) del Reg.1215/12* – la circostanza che la consegna del macchinario sarebbe avvenuta in Germania con la consegna al primo vettore.

La corte di Rotterdam rigetta il primo argomento per difetto di prova circa l'accettazione della clausola che fissava in Germania il foro competente (non essendo stati dimostrati i requisiti di cui all'*art.25 del Reg. 1215/12* per la validità dell'accordo).

Quanto al secondo argomento, la corte olandese individua invero il riferimento ad un Incoterm nel contratto fra le parti (in specie, il termine *CPT "Carriage Paid To Rotterdam"*), ma osserva come tale riferimento fosse contenuto esclusivamente nella clausola di determinazione del prezzo giacché appunto si precisava che il prezzo di acquisto doveva calcolarsi "*CPT Rotterdam*".

Viceversa, nelle clausole contrattuali dedicate alla consegna non vi era menzione alcuna di un Incoterm, né in altro modo veniva precisato contrattualmente il luogo dove la consegna dovesse avvenire.

Questo è sufficiente alla corte olandese per considerare la clausola CPT come inserita al solo fine di suddividere i costi ed eventualmente i rischi del trasporto, ma non specificamente intesa a pattuire il luogo di consegna o quantomeno non in maniera rilevante per individuare la giurisdizione.

Pertanto, coerentemente con gli insegnamenti delle *sentenze Car Trim ed Electrosteel*, una volta esclusa la presenza di una pattuizione contrattuale sul luogo di consegna, il Rechtbank Rotterdam **individua il luogo di consegna nella diversa località olandese dove il macchinario risultava essere stato effettivamente consegnato** (ovvero messo a disposizione dell'acquirente nella sua destinazione finale) ossia la località di Waddinxveen, e si dichiara incompetente a decidere nell'azione per danni promossa dalla società olandese.

Esempi di sentenze in linea con la sentenza Electrosteel

Tale sentenza ad ogni modo non può certo dirsi isolata né sorprendente. Riportiamo qui di seguito **alcuni esempi dell'orientamento ugualmente restrittivo**, assunto dalla giurisprudenza italiana pur a seguito della pronuncia "*Electrosteel*", con l'effetto di rigettare azioni legali di recupero del credito promosse da società fornitrici italiane nei confronti di acquirenti di altri Paesi UE per mancato pagamento della merce venduta:

- *Tribunale di Padova, sentenza 3 maggio 2012* : "la presenza della clausola Incoterms 2000 "*carriage paid to customer warehouse*" non determina un mutamento del luogo di destinazione finale della merce e, dunque, del luogo in base al quale va determinato il giudice competente; nel caso di specie la clausola in questione comportava solo l'obbligo per il venditore di sostenere tutte le spese di trasporto della merce fino al magazzino del cliente, rilevando, dunque, solo sulla ripartizione tra

le parti dei costi, ma non determinando alcuno spostamento del luogo di consegna finale dei beni convenzionalmente pattuito.”

- *Tribunale di Piacenza, sentenza 14 maggio 2013*: Non rileva il riferimento agli Incoterms inserito da una sola delle parti nella propria conferma d’ordine, poiché è necessario verificare la sussistenza di una inequivoca volontà di entrambe le parti anche in tema di individuazione della giurisdizione. (Nella specie peraltro era emersa un’incongruenza tra la conferma d’ordine con clausola ex works ed i documenti di consegna che invece riportavano “franco destino”).
- *Corte di Cassazione, ordinanza 21 gennaio 2014 n.1134*: “...non rilevano ... le modalità di esecuzione del trasporto, il luogo di consegna delle merci al vettore, il fatto che il vettore possa essere stato incaricato dal compratore, la presenza di clausole “Frei Haus/Free of Charge/Départ usine”, in mancanza di una espressa e congiunta volontà delle parti in merito alla modificazione del luogo di consegna materiale dei beni compravenduti.”
- *Corte di Cassazione, ordinanza 14.11.2014 n.24279*: non può assumere valore la dicitura Ex Works unilateralmente inserita nelle fatture della fornitrice italiana, non dimostrando un accordo contrattuale; né le indicazioni relative al luogo di presa in carico della merce contenute nei documenti di viaggio (CMR); viene per contro dato rilievo all’indicazione del luogo di consegna presso la società destinataria in Slovenia, contenuto nelle stesse CMR
- *Tribunale di Milano, sentenza 21.1.13 n.731*: non dà rilievo alla pattuizione Ex Works, pur provata, affermando che debba comunque prevalere un criterio economico che porta inevitabilmente al luogo di destinazione finale.

Conclusioni

Ci sembra peraltro di poter affermare, dall’esame delle sentenze appena citate, che, almeno nella maggior parte dei casi, la conclusione dei giudici circa l’irrelevanza del termine di resa per la definizione del luogo di consegna, pare **influenzata dal non corretto utilizzo dello strumento** ad opera delle parti.

Così, in alcuni casi, le decisioni fanno riferimento a clausole Ex Works non realmente pattuite, in quanto inserite in documenti unilaterali della parte venditrice (conferme d’ordine o fatture), oppure in condizioni generali di vendita non sottoscritte o sottoposte solo dopo la conclusione del contratto.

Inoltre, nei casi esaminati **non** sembra che i termini di resa fossero stati sempre **indicati con la dizione corretta suggerita dalla stessa pubblicazione** della CCI, che consiste nell’indicare la sigla del termine di resa in tre lettere (ad es. EXW), unitamente al luogo prescelto ed all’espresso riferimento agli Incoterms della Camera di Commercio Internazionale nonché all’edizione degli stessi.

Il non corretto riferimento in sede contrattuale agli Incoterms CCI determina incertezza sull'effettiva volontà comune delle parti di interpretare il termine di resa secondo tali regole.

Anche nei casi che hanno riguardato i termini "C", dei quali peraltro, va detto, autorevoli autori hanno posto in dubbio la valenza nel determinare il luogo di consegna per la loro stessa natura (quindi anche a prescindere dalla loro più o meno corretta designazione), pare evincersi che non fossero state rispettate le indicazioni contenute nella pubblicazione. Ad esempio, nella definizione del termine CPT "Carriage Paid To" contenuta negli Incoterms 2020, si legge *"The parties are well advised to identify as precisely as possible in the contract both the place of delivery, where the risk passes to the buyer, and the named place of destination to which the seller must contract for the carriage"*.

A quanto sembra, nei due casi esaminati relativi ai termini "C" la clausola menzionava solo il secondo luogo (quello sin dove il venditore dichiarava di voler sostenere i costi di trasporto) ma non il primo (quello della consegna, dove si determinava il passaggio del rischio).

Sembra quindi potersi concludere raccomandando agli operatori **un'accorta gestione dei documenti contrattuali e commerciali**, ivi inclusa la stesura ed il posizionamento delle clausole Incoterms.