



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M. FANNO"

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA

PROVA FINALE

"Gli Incoterms alla luce delle più recenti modifiche del 2020"

RELATORE:

CH.MO PROF. MARCELLO POGGIOLI

LAUREANDA: MARZIA BUSO

MATRICOLA N. 1123069

ANNO ACCADEMICO 2022 – 2023

Dichiaro di aver preso visione del “Regolamento antiplagio” approvato dal Consiglio del Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali e, consapevole delle conseguenze derivanti da dichiarazioni mendaci, dichiaro che il presente lavoro non è già stato sottoposto, in tutto o in parte, per il conseguimento di un titolo accademico in altre Università italiane o straniere. Dichiaro inoltre che tutte le fonti utilizzate per la realizzazione del presente lavoro, inclusi i materiali digitali, sono state correttamente citate nel corpo del testo e nella sezione ‘Riferimenti bibliografici’.

I hereby declare that I have read and understood the “Anti-plagiarism rules and regulations” approved by the Council of the Department of Economics and Management and I am aware of the consequences of making false statements. I declare that this piece of work has not been previously submitted – either fully or partially – for fulfilling the requirements of an academic degree, whether in Italy or abroad. Furthermore, I declare that the references used for this work – including the digital materials – have been appropriately cited and acknowledged in the text and in the section ‘References’.

Firma (signature) *Maria Buro*

Indice

Introduzione	»	pag. 4
Capitolo 1 Cosa sono gli Incoterms		
1.1 Gli Incoterms	»	pag. 6
1.2 Struttura degli Incoterms	»	pag. 8
1.3 Storia degli Incoterms	»	pag. 11
Capitolo 2 Ultima versione 2020 e novità	»	pag. 14
Capitolo 3 Utilità negli scambi internazionali	»	pag. 16
Bibliografia		pag. 19

Introduzione

Questo elaborato è scaturito dal mio interesse per gli scambi commerciali e dalla conoscenza acquisita negli anni di lavoro nell'ambito degli acquisti, della distribuzione e della logistica delle merci. L'attività di scambi commerciali fa sorgere molteplici necessità di accordi su svariati aspetti della movimentazione delle merci nel mondo. Proprio questa complessità di aspetti richiede una chiara indicazione di tutte le regole alle quali si stabilisce di attenersi per ogni singola operazione commerciale. Nel momento in cui due parti decidono di trasferire la proprietà di un oggetto, stipulano fra loro un contratto di compravendita. Il contratto di compravendita comprende vari aspetti che non saranno trattati in questo testo, come l'individuazione della merce venduta cioè la qualità e la quantità, il prezzo della merce e la valuta nella quale verrà pagato il prezzo, il pagamento del prezzo e le modalità di pagamento dello stesso, le garanzie prestate dal venditore per gli eventuali vizi della merce. Ci concentreremo sulla comprensione delle clausole contrattuali che riguardano i termini di consegna delle merci. Le regole riguardanti l'interpretazione dei termini di consegna della merce nel contratto di compravendita sono gli Incoterms. Molti operatori economici pongono poca cura nel selezionare il giusto termine per la consegna e, in questo modo, vanno incontro a rischi e costi non preventivati.

Nel corso del tempo, gli scambi commerciali si sono sempre più diffusi e hanno comportato un proliferare di usi, prassi locali e normative differenziate nei vari paesi del mondo. Tra gli operatori commerciali è sorta ben presto l'esigenza della ricerca di regole univoche per regolare gli scambi di merci. Con l'utilizzo di mezzi di trasporto sempre più moderni e complessi, e con l'evoluzione delle tipologie di merci che vengono scambiate fra le varie parti del mondo, la complessità degli accordi è divenuta sempre più ampia e questo ha richiesto, nel tempo, un costante lavoro di aggiornamento delle regole stabilite nei primi tentativi di raccolta di regole univoche.

Dopo la creazione della Camera di Commercio Internazionale (ICC International Chamber of Commerce) nel 1923, una delle prime iniziative atte a facilitare il commercio internazionale è stata proprio quella di analizzare e raccogliere le informazioni sulle clausole che erano in uso negli scambi internazionali, al fine di unificarle ed armonizzarle per diffonderne l'uso. In un primo momento vennero raccolte le clausole di alcuni paesi ma nel tempo e con il susseguirsi delle versioni degli Incoterms vennero coinvolti sempre più paesi e adesso si può dire che essi vengono usati a livello mondiale.

Nonostante gli Incoterms siano diffusi a livello mondiale essi non sono le uniche clausole utilizzate nel mondo, ad esempio, molte aziende americane utilizzano anche i Foreign Trade Definitions che hanno anche delle clausole uguali agli Incoterms ma con significato e regole diverse. Per questo, come vedremo nel seguito di questo lavoro, riveste una grande importanza la modalità di indicazione della clausola di resa nel contratto di compravendita e in tutti i documenti utilizzati durante l'esecuzione del contratto di compravendita stesso. Il contratto di trasporto stipulato con il vettore dovrà conciliarsi con l'Incoterms stabilito dalle parti nel contratto di vendita.

Nel primo capitolo di questo elaborato spiegherò cosa sono gli Incoterms, cosa significano gli acronimi dei vari incoterms e come possono essere raggruppati per tipologia. Esistono infatti due suddivisioni: una che riguarda i gruppi di Incoterms ordinati in base alla crescente onerosità per il venditore e l'altra che si basa sulla tipologia di trasporto.

Affronterò poi come si sono evoluti nel tempo, con il susseguirsi delle varie versioni, che sono state modificate per aderire agli usi in continuo cambiamento, alle varie modalità di trasporto e alle nuove merci che vengono scambiate nel mondo.

Il secondo capitolo approfondisce l'ultima versione Incoterms 2020, verranno indicate le novità introdotte e la spiegazione di quali sono state le motivazioni che hanno portato a stabilire queste modifiche.

Nel terzo capitolo metterò in risalto i vantaggi di un corretto uso degli Incoterms. Perché impiegare tanto tempo ad identificare un preciso Incoterms che si adatti al contratto che devo stipulare? Tutto il tempo dedicato ad una buona e consapevole scelta del giusto Incoterms viene ripagato da una minimizzazione dei costi impreveduti e da una minore probabilità di cadere in contenziosi con le parti coinvolte nel contratto. Questa attenzione porterà a operazioni commerciali più profittevoli.

Capitolo 1: Cosa sono gli Incoterms

1.1 Gli Incoterms

Gli Incoterms sono clausole contrattuali internazionalmente riconosciute, essi sono stati pubblicati per la prima volta dalla ICC nel 1936. Dopo la prima pubblicazione ne sono seguite altre, questo perché esiste una necessità di aggiornamento ai nuovi tipi di trasporto, alle nuove tecnologie utilizzate negli scambi internazionali e alle nuove merci che vengono scambiate in modo sempre più diffuso. Incoterms® è un acronimo, registrato dalla ICC, che sta per International Commercial Terms.

“Gli International Commercial Terms (Incoterms) vennero inizialmente concepiti per l’interpretazione dei più comuni termini commerciali internazionali ed oggi, nella loro pratica operatività, precisano le rispettive obbligazioni del venditore e del compratore in un contratto di vendita internazionale di cose mobili.” (Galgano, Marella 2011 pag. 436)

Gli Incoterms sono delle abbreviazioni che sottintendono un insieme di regole che comprendono le obbligazioni: generali, sul momento della consegna della merce, sul trasferimento dei rischi, sul pagamento del nolo, sul pagamento del costo del carico e dello scarico della merce, sul pagamento dell’assicurazione, sullo svolgimento delle pratiche doganali di export e di import, sul tipo di imballaggio ed etichettatura delle merci. Inoltre, stabiliscono il momento in cui i rischi di danno e perdita delle merci passano dal venditore al compratore e precisano a carico di chi sono i costi del trasporto e di tutte le operazioni ad esso legate.

“Gli Incoterms vennero inizialmente redatti dalla Camera di Commercio Internazionale alla stregua di «raccomandazioni a carattere facoltativo». Siffatte «raccomandazioni a carattere facoltativo» risalirono progressivamente la scala delle fonti del diritto, dapprima assurgendo al rango di pratiche generali interpretative per poi candidarsi a pieno titolo all’ingresso nella categoria degli usi del commercio internazionale. Prendendo atto di tale fenomeno (una manifestazione evidente della lex mercatoria), l’UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law), lungi dal procedere ad una propria compilazione, ne ha invece auspicata la più ampia diffusione testimoniando così il rafforzamento dell’interazione tra organizzazioni intergovernative e non governative, fenomeno che caratterizza il diritto internazionale dell’economia contemporaneo.” (Galgano, Marella 2011 pag. 437)

“Va ribadito che gli Incoterms regolano solo il passaggio del rischio ma non quello della proprietà dei beni compravenduti questione che resta soggetta non alla lex contractus, bensì alle norme di diritto internazionale privato in materia di diritti reali.” (Galgano, Marella 2011 pag. 438)

“Gli Incoterms sono frequentemente fraintesi come applicabili al contratto di trasporto piuttosto che al contratto di vendita.” “Erroneamente, viene spesso dato per assunto che essi dispongano in ordine a tutti gli obblighi che le parti possano volere includere in un contratto di vendita.” (Bortolotti 2010 pag. 56)

Scopo primario degli Incoterms è stato sempre quello di disciplinare la resa merci nei contratti implicanti il passaggio della frontiera: da ciò la denominazione di termini commerciali internazionali. “Tuttavia, talvolta si fa riferimento agli Incoterms in contratti di contenuto puramente nazionale. In tali casi, le clausole A2 e B2 relative a esportazione e importazione diventano semplicemente superflue.” (Bortolotti 2010 pag. 58)

Le abbreviazioni dell’ultima versione Incoterms 2020 sono: 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, FAS Free Alongside Ship, FOB Free On Board, CFR Cost and Freight, CIF Cost Insurance and Freight.

I codici delle obbligazioni sono suddivisi in due gruppi: gruppo A, che sono le obbligazioni del venditore, gruppo B, che sono quelle del compratore. In dettaglio le obbligazioni sono: A1 e B1 obbligazioni generali, A2 e B2 consegna/presa in consegna, A3 e B3 trasferimento dei rischi, A4 e B4 trasporto, A5 e B5 assicurazione, A6 e B6 documenti di trasporto e consegna, A7 e B7 autorizzazione all’esportazione e all’importazione, A8 e B8 controllo, imballaggio e marcatura, A9 e B9 ripartizione dei costi, A10 e B10 avvisi. Ogni singolo Incoterms ha riportata la regola di tutti i codici delle obbligazioni sia per le obbligazioni A che per quelle B. Così, ad esempio, per l’Incoterms EXW (luogo di consegna) le obbligazioni A1 sono: “*Il venditore deve fornire la merce e la fattura commerciale in conformità al contratto di vendita ed ogni altra prova di conformità, eventualmente richiesta dal contratto. Qualsiasi documento che deve essere fornito dal venditore può essere cartaceo o in forma elettronica, come concordato o, dove non c’è accordo, come di consueto.*” Mentre per l’Incoterms FCA (luogo di consegna) le obbligazioni B4 sono: “*L’acquirente deve contrattare od organizzare a proprie spese il trasporto della merce dal luogo di consegna convenuto, ad eccezione di quando il contratto di trasporto è effettuato dal venditore come previsto in A4.*”

Come vedremo in seguito, negli anni si sono succedute varie versioni degli Incoterms. Proprio perché esistono varie edizioni degli Incoterms, le parti che stipulano i contratti di compravendita possono stabilire di utilizzare una clausola di una versione passata. Di conseguenza il modo corretto di indicare la clausola Incoterms è: clausola scelta (ad es.: EXW) – nome del porto o del luogo – Incoterms - anno dell'edizione. Un Incoterms scritto in un documento, per merce che parte dal Brasile, potrebbe essere: “CIF Genova Incoterms 2020”. La mancanza dell'indicazione dell'anno può dare adito a confusioni di interpretazioni delle regole della clausola. Questo perché alcune clausole hanno regole diverse nelle varie edizioni. Nel caso le parti del contratto lascino alcune clausole dello stesso, non ben definite, si mettono nella condizione di esporsi a costi non definiti, dovuti a contenzioso per interpretazioni diverse del contratto stesso.

1.2 Struttura degli Incoterms

Gli Incoterms sono suddivisi in quattro gruppi: E, F, C e D. Ogni gruppo comprende più clausole, ad eccezione del gruppo E che è formato solo dalla clausola EXW Ex Works. Il gruppo F comprende: FCA (luogo di consegna) Free Carrier, FAS Free Alongside Ship, FOB Free on Board. Con le clausole di questo gruppo il trasporto principale è a carico del compratore. Il gruppo C comprende: CPT Carriage Paid To, CIP Carriage and Insurance Paid to, CFR Cost and Freight, CIF Cost, Insurance and Freight. Con le clausole di questo gruppo è il venditore che paga il trasporto ma il rischio è sostenuto dal compratore. Il gruppo D comprende: DAP Delivered At Place, DPU Delivered at Place Unloaded, DDP Delivered Duty Paid. Con le clausole di questo gruppo sia il trasporto che i rischi sono a carico del venditore. Il gruppo E è una regola alla partenza, cioè assegna tutti i costi e i rischi a carico del compratore. Questo è il caso in cui le obbligazioni del venditore sono minori. Il gruppo F ha la caratteristica che il venditore si obbliga a consegnare la merce in un luogo, a inizio del trasporto principale, al vettore nominato dal compratore. Il gruppo C è caratterizzato dal fatto che il trasporto principale è a carico del venditore, mentre il rischio passa al compratore a inizio trasporto. Proprio il fatto che il rischio viene trasferito a inizio del trasporto classifica anche questo gruppo in regole “alla partenza”. Il gruppo D si classifica come di regole “all'arrivo”, infatti la maggior parte delle obbligazioni sono a carico del venditore. Rimangono a carico del compratore solo gli obblighi doganali di importazione, tranne che per l'Incoterms DDP.

“Degli undici termini, comunque siano disposti, otto di essi, ossia quelli appartenenti ai raggruppamenti E-F e C sono considerati di partenza e (solo) gli altri tre, del gruppo D, sono invece di arrivo. La differenza sta nel fatto che nei primi il venditore assolve e perfeziona tutte le sue obbligazioni – in termini di consegna – nel Paese di origine; obbligazione, quella di consegnare, che come è già stato detto, avviene qui (ossia nei citati otto termini) sempre nel Paese di partenza delle merci, ossia prima del trasporto principale, cioè quella obbligazione di trasportare in cui venditore e compratore si devono accordare per l’assunzione dell’obbligazione del trasporto. Mentre che in quelli del gruppo D, il venditore si spinge fino a destino, ossia nel Paese di destinazione con funzioni che oltre al trasporto fino al luogo convenuto possono vederlo impegnato perfino nelle formalità doganali nella dogana del Paese di importazione (DDP).” (Favaro 2020 pag. 214)

Un’altra suddivisione delle clausole è quella fra le utilizzabili con tutte le modalità di trasporto e quelle utilizzabili solo in caso di trasporto delle acque interne o marittimo. Le clausole utilizzabili con tutte le modalità di trasporto sono: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU e DDP. Mentre quelle utilizzabili solo in caso di trasporto delle acque interne o marittimo sono: FAS, FOB, CFR e CIF. Gli Incoterms per tutti i tipi di trasporti vengono anche chiamati “multimodali”, mentre quelli per il trasporto delle acque interne e marittimo vengono chiamati “Incoterms marittimi”.

Di seguito indico gli Incoterms con le loro principali caratteristiche. Tutte le regole con il dettaglio delle obbligazioni per il venditore e il compratore sono disponibili nel testo ufficiale edito dalla ICC.

EXW (inserire luogo di consegna)	Ex Works	Il venditore consegna la merce al compratore nella località indicata presso dei magazzini o locali che possono essere o no di proprietà del venditore. Questa regola può essere usata con tutti i mezzi di trasporto.
FCA (inserire il luogo di consegna)	Free Carrier	Il venditore consegna la merce al compratore in due modi: o presso i suoi locali, provvedendo al carico sul mezzo di trasporto predisposto dal compratore, oppure nella località indicata a disposizione del trasportatore o di altra persona indicata dal compratore per effettuare la seconda parte del trasporto. Se previsto, il venditore ha l’obbligo di sdoganare la merce per l’esportazione. Questa regola può essere utilizzata con tutti i mezzi di trasporto.

CPT (inserire il luogo di destinazione)	Carriage Paid To	Il venditore consegna la merce nel luogo concordato assumendosi i costi del trasporto, mentre i rischi del trasporto passano al compratore al momento del carico della merce sul mezzo di trasporto. Il venditore non ha l'obbligo di stipulare un'assicurazione. Le spese di scarico della merce a destinazione sono a carico del compratore.
CIP (inserire il luogo di destinazione)	Carriage and Insurance Paid To	Questa regola è simile alla precedente (CPT) ma in questo caso il venditore deve provvedere alla stipula dell'assicurazione.
DAP (inserire il luogo di destinazione)	Delivered at Place	Il venditore consegna la merce nel luogo di destinazione, pronta per essere scaricata. Lo scarico della merce è di competenza del compratore. Il venditore, se previsto deve provvedere allo sdoganamento all'esportazione. Questa regola può essere usata con tutti i mezzi di trasporto.
DPU (inserire il luogo di destinazione)	Delivered at Place Unloaded	Il venditore consegna la merce nel luogo di destinazione, scaricata. Tutti i rischi e i costi del trasporto sono a carico del venditore fino allo scarico della merce a destino. Lo sdoganamento all'esportazione è a carico del venditore. Questa regola può essere usata con tutti i mezzi di trasporto.
DDP (inserire il luogo di destinazione)	Delivered Duty Paid	Il venditore consegna la merce nel luogo di destinazione, pronta per lo scarico e sdoganata per l'importazione. Questo è il caso del massimo livello di obbligazione per il venditore. Questa regola può essere usata con tutti i mezzi di trasporto.
FAS (inserire il porto di imbarco convenuto)	Free Alongside Ship	Il venditore consegna la merce sottobordo nave, cioè sulla banchina o su una chiatte, presso il porto convenuto. I costi e i rischi, dal carico della merce, fino alla consegna a destino sono a carico del compratore. Questa regola si può utilizzare solo con i trasporti marittimi o delle acque interne.
FOB (inserire il porto di imbarco convenuto)	Free On Board	Il venditore consegna la merce a bordo della nave presso il porto convenuto. I rischi e i costi del trasporto passano a carico del compratore quando la merce è stata caricata sulla nave. Oppure può procurare la merce così già consegnata. Si tratta in questo caso di merce che viene venduta, anche più volte dopo l'avvenuto inizio del trasporto. Questa regola si può utilizzare solo con i trasporti marittimi o delle acque interne.

CFR (inserire il porto di destinazione)	Cost and Freight	Il venditore consegna la merce a bordo della nave nel porto di partenza convenuto ma paga i costi del trasporto fino al porto di destinazione. Oppure può procurare la merce così già consegnata. I rischi del trasporto navale rimangono a carico del compratore. Questa regola si può utilizzare solo con i trasporti marittimi o delle acque interne.
CIF (inserire il porto di destinazione)	Cost Insurance and Freight	Questa regola è simile alla precedente (CFR) ma in questo caso il venditore deve provvedere alla stipula dell'assicurazione.

Il testo degli Incoterms comprende anche varie rappresentazioni schematiche per facilitare la scelta della clausola adatta al contratto che si sta stipulando. In particolare, esiste uno schema complessivo di tutti gli Incoterms. In questo riepilogo vengono indicate in colori diversi le varie operazioni del trasporto per indicare se sono a carico del venditore, del compratore o se sono di competenza di entrambi. Questo schema è disponibile nel sito della ICC ed è compreso nel testo completo degli Incoterms edito dalla ICC stessa.

1.3 Storia degli Incoterms

Con il diffondersi degli scambi commerciali, in ogni parte del mondo, si sono consolidati usi e prassi commerciali che sono stati utilizzati, in mancanza di diverse indicazioni scritte nei contratti. “L’antica *lex mercatoria*, o *ius mercatorum* era tale perché regolava rapporti tra mercanti e soprattutto perché era un diritto creato direttamente dai mercanti: le sue fonti erano state gli statuti delle potenti corporazioni mercantili, le consuetudini mercantili, la giurisprudenza delle *curiae mercatorum* e dei collegi arbitrali”. (Marrella 2017 pag. 207) In aggiunta, molti stati hanno promulgato, nel tempo, leggi che regolano gli scambi commerciali.

“Fu soprattutto con l’inizio degli scambi interni tra i diversi Stati degli USA (con distanze, lingue e autonomie federali tali da poter quasi essere paragonabili a Paesi stranieri) subito seguiti dagli scambi tra il Vecchio e il Nuovo Mondo che si fece sentire l’esigenza di catalogare prima e uniformare poi le condizioni di consegna delle merci. Erano infatti le incertezze delle parti sull’esatta ripartizione di oneri e rischi nella consegna delle merci, il ricorrente mancato rispetto dei pochi e insufficienti termini mercantili allora disponibili e, soprattutto, il massiccio impiego di terminologie troppo soggettive che sollecitavano la creazione di uno strumento

efficace che riducesse in tale ambito il margine di rischio degli operatori.” (Favaro 2020 pag. 211)

La molteplicità di queste regole, scritte e non, ha ben presto fatto sorgere difficoltà di armonizzazione delle regole commerciali nel caso in cui le merci, oggetto del contratto di compravendita, fossero scambiate fra parti di luoghi geograficamente distanti e quindi assoggettati a leggi e usi diversi. “Oggi, per nuova *lex mercatoria* si allude alle regole create direttamente dal ceto imprenditoriale, senza la mediazione del potere legislativo degli Stati. Si tratta di regole destinate a disciplinare, in modo uniforme, attraverso gli Stati ed al di là dei loro territori, i rapporti commerciali che si instaurano entro l’unità economica dei mercati.” (Marrella 2017 pag. 207)

L’ICC è la più grande e rappresentativa organizzazione di aziende private che si occupa di agevolare gli scambi di merci, servizi e capitali a livello internazionale. Essa rappresenta gli interessi del settore privato e collabora con le Nazioni Unite (ONU), l’Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC) e altre organizzazioni intergovernative, internazionali e regionali. Dopo la creazione della ICC nel 1919, la pubblicazione degli Incoterms è una delle prime iniziative che è stata intrapresa per facilitare il commercio internazionale. Gli Incoterms hanno lo scopo di fornire un set di regole con interpretazione uniforme a livello internazionale. “Gli Incoterms della ICC sono esempi notevoli di una nuova *lex mercatoria*.” (Marrella 2017 pag. 207)

“Nate come norme che si applicavano soltanto se le parti facevano esplicito riferimento, negli ultimi decenni si può parlare della formazione progressiva di un uso internazionale, sicché tocca alla parte che l’invoca dimostrare che essa intendeva dare a un certo termine commerciale il significato proprio che ad esso conferiscono i propri giudici nazionali o i giudici della legge altrimenti applicabile al contratto.” “Infatti gli effetti unificanti degli Incoterms si sono verificati, oltre il livello degli usi commerciali, anche in sede di giurisprudenza nazionale la quale ha man mano recepito le definizioni degli Incoterms.” (Frignani 1986 pag. 183 e 184)

Successivamente alla prima versione, periodicamente, gli Incoterms sono stati pubblicati in nuove edizioni per continuare ad aderire nel modo corretto agli usi della pratica del commercio e alle nuove tecnologie che si sono sviluppate nell’ambito dei trasporti.

All’inizio degli anni 20 del 1900 l’ICC iniziò a raccogliere i più diffusi termini contrattuali di tredici nazioni. Questi vennero pubblicati evidenziando le differenze interpretative. Nella versione successiva del 1928 venne estesa la raccolta dei dati a trenta nazioni. Nel 1936 venne redatta una guida globale per i commercianti basata sugli studi fatti in precedenza, questa fu la

prima versione degli Incoterms ® con marchio registrato. “Quasi contemporaneamente furono ripresi anche dalla Camera di Commercio degli Stati Uniti d’America con la pubblicazione dei suoi Trade Terms, poco dopo (nel 1941) diventati già Revised American Foreign Trade Definitions (e da allora mai più rinnovati)” (Favaro 2020 pag. 211)

Il 1953, dopo una sospensione degli aggiornamenti Incoterms, dovuti alla Seconda guerra mondiale, vide la crescita del trasporto su rotaia. Furono aggiunte tre nuove clausole: DCP Delivered Cost Paid, FOR Free on Rail e FOT Free on Truck. Nel 1967 venne pubblicata la terza versione che vide l’inserimento dei termini DAF Delivered At Frontier e DDP Delivery at Destination. Il 1974 vide l’incremento del trasporto aereo per lo scambio delle merci, nacque di conseguenza il termine FOB Airport Free on Board Airport, da non confondere con il FOB marittimo che si differenzia perché di solito è seguito dal nome della nave che effettua il trasporto via mare o delle acque interne. Nel 1980 la proliferazione del traffico a mezzo di container comportò l’utilizzo di nuove documentazioni utilizzate negli scambi commerciali e, di conseguenza, la necessità di nuovi Incoterms che prevedessero le nuove fasi di trasporto, caratteristiche del trasporto a mezzo container, e la nuova documentazione. Nacque in quella revisione degli Incoterms la sigla FCR Free Carrier ...Named at Point, che prevede la consegna della merce non effettivamente a bordo nave ma presso punto a terra come uno scalo container. La quinta revisione nel 1990 vide una semplificazione di tutti i termini Free Carrier, tramite l’eliminazione dei riferimenti al tipo di trasporto utilizzato. Il nuovo termine utilizzato diventa FCA Free Carrier...at Named Point. L’edizione del 2000 ha visto la modifica degli obblighi di sdoganamento all’interno degli Incoterms FAS Free Alongside Ship e DEQ Delivered Ex Quay. La versione 2010 ha visto una revisione del gruppo D con la rimozione di DAF Delivered At Frontier, DES Delivered Ex Ship, DEQ Delivered Ex Quay and DDU Delivered Duty Unpaid e l’aggiunta di DAT Delivered At Terminal e DAP Delivered at Place.

Capitolo 2: Ultima versione 2020 e novità

L'edizione Incoterms 2020 ha visto l'introduzione di una parte di spiegazione per aiutare gli operatori economici a selezionare le regole Incoterms più adatte al loro contratto di vendita. Questo obiettivo è stato raggiunto anche con l'utilizzo di schemi che facilitano la scelta dell'Incoterms corretto partendo dalle caratteristiche del trasporto che deve essere effettuato.

Nell'ultima versione degli Incoterms è stato modificato l'incoterms FCA Free Carrier per soddisfare le situazioni nelle quali questa regola viene utilizzata per i trasporti marittimi. In queste occasioni l'acquirente, il venditore o la banca di una delle parti possono aver bisogno di richiedere una polizza di carico con una notazione a bordo. La polizza di carico è un titolo rappresentativo della merce caricata in una certa nave, in esso indicata. Essa è un titolo "all'ordine" e può essere trasferita mediante girata. La notazione che può essere richiesta è la "ricevuta per l'imbarco" che attesta la consegna della merce per le operazioni di imbarco. Il nuovo Incoterms prevede all'articolo A6/B6 che le parti convengano che l'acquirente incarichi il vettore di emettere una polizza di carico a bordo, una volta che la merce è stata caricata a bordo. Il venditore poi dovrà consegnare la polizza al compratore, di solito a mezzo delle rispettive banche.

Un'altra novità è quella che riguarda la semplificazione della lettura dei costi che riguardano ogni clausola. L'articolo A9/B9 comprende l'elenco completo dei costi previsti in ogni Incoterms. Quindi in ogni Incoterms c'è un elenco preciso dei costi che deve sostenere il venditore e uno per quelli che deve sostenere il compratore.

Nella nuova versione c'è anche un cambiamento del livello di copertura assicurativa prevista nelle clausole CIF Cost Insurance and Freight e CIP Carriage and Insurance Paid To. A livello internazionale, per identificare i vari gradi di copertura assicurativa, vengono utilizzati gli Institute Cargo Clauses revisione 2009, che sono formulari di contratti inglesi. Essi prevedono tre livelli di assicurazione: A tutti i rischi, B Rischi nominati, C rischi nominati "base". Per la clausola CIF, riservata per trasporti marittimi, in particolare delle materie prime, rimane di base il livello di copertura C, ma si dà alle parti la facoltà di concordare un livello più alto. Per la clausola CIP invece, viene stabilito come standard il livello di copertura A che è il più alto previsto nei contratti assicurativi.

Da questa versione viene prevista la possibilità che il trasporto non venga effettuato da una terza parte ma dallo stesso venditore o dal compratore.

Viene ampliata l'importanza data alla sicurezza durante le varie operazioni del trasporto, in particolare vengono resi più chiari gli obblighi sulla sicurezza, riportati nel gruppo A4, e le regole sull'autorizzazione all'esportazione e all'importazione, codici del gruppo A7.

Altra novità è la sostituzione di DAT Delivered At Terminal con il nuovo DPU Delivered at Place Unloaded. Questo cambiamento è stato attuato per sottolineare il fatto che il luogo di consegna può essere qualsiasi luogo e non solo un terminal. A questo punto l'unica differenza tra DPU e DAP è quella che con DPU la consegna avviene quando la merce è scaricata, mentre con DAP la consegna avviene quando la merce è ancora sul mezzo di trasporto. Proprio perché DPU prevede anche lo scarico della merce essa viene posizionata dopo l'Incoterms DAP che vede la merce consegnata quando è ancora caricata sul mezzo di trasporto.

Capitolo 3: Utilità negli scambi internazionali

“Tensioni e conflitti commerciali tra le parti, rientrano nella fisiologia del rapporto internazionale, ora però acuiti dal fenomeno della globalizzazione che esalta le possibilità di scambio. Ne deriva un groviglio di intrecci commerciali che spesso minaccia di cogliere impreparati gli operatori di Paesi tanto diversi. Alla base, non si può negare, vi è ancora una troppa scarsa attenzione a tutti quei problemi che non siano i pagamenti!” (Favaro 2020 pag. 211)

“Frequentemente, i contraenti non sono consapevoli delle diversità tra le pratiche commerciali nei rispettivi Paesi. Questo può dar luogo a fraintendimenti, controversie e contenzioso, con lo spreco di tempo e denaro che ciò implica.” (Bortolotti 2010 pag. 56)

Per gli operatori commerciali è molto importante tutelarsi da rischi ed inconvenienti derivanti dall'incertezza di alcuni elementi del contratto di compravendita. Anche se la forma del contratto, secondo il Codice civile italiano, di regola è libera, fanno eccezione solo i casi stabiliti espressamente dal n. 4 dell'art. 1325, è buona norma la redazione in forma scritta, proprio per stabilire nel modo più chiaro e completo tutti i punti essenziali del contratto.

Non bisogna dimenticare che, per quanto non convenuto tra le parti, fanno testo le leggi applicabili caso per caso e gli usi e le consuetudini che variano a seconda dei vari paesi e settori merceologici. Una buona soluzione da applicare è quella di utilizzare delle clausole preconfezionate, quando non ci sia l'esigenza di stabilirne di specifiche diverse. (Di Meo 2011)

“Gli Incoterms sono il migliore esempio di cosa significhi uniformità di interpretazione. Mancando la quale, è il buon esito stesso del negozio giuridico che è minacciato.” (Favaro 2011 pag. 289)

Gli Incoterms rappresentano uno standard conosciuto a livello internazionale e, come ho analizzato in questo testo, comprensivo dei molteplici aspetti degli scambi commerciali. In molti casi le aziende adottano delle condizioni generali di vendita o di acquisto che vengono poi richiamate nella fattura proforma, nella conferma d'ordine o nell'ordine di acquisto, in queste situazioni si può indicare, nelle suddette condizioni generali, che il significato del termine di resa indicato nei vari documenti sarà quello attribuito dalla ICC con gli Incoterms in vigore al momento del contratto. Questa modalità permette di indicare nei vari documenti solo la sigla dell'Incoterms scelto e il nome del luogo o porto stabilito.

Come già precisato nei capitoli precedenti gli Incoterms sono delle clausole che si riferiscono al trasporto della merce e a tutte le operazioni connesse al trasporto come: la stipula dello stesso contratto di trasporto, la stipula di un contratto di assicurazione per coprire i rischi associati al trasporto e alle operazioni a esso legate, le operazioni doganali di export e quelle di import, le varie operazioni di carico e scarico della merce. Queste clausole fanno parte del contratto di compravendita e vengono riportate nel contratto di trasporto. La modalità di scrittura della clausola in modo corretto protegge le parti coinvolte nel contratto di compravendita e in quello del trasporto da fraintendimenti sull'interpretazione delle regole da applicare in caso di controversia.

“Le parti contraenti che desiderino avere la possibilità di fare ricorso all'arbitrato della Camera di Commercio Internazionale in caso di controversie con l'altra parte contraente dovranno espressamente e chiaramente accordarsi per l'arbitrato CCI nel loro contratto o, nel caso in cui non vi sia un unico documento contrattuale, nello scambio di corrispondenza che costituisce l'accordo tra di loro.” (Bortolotti 2010 pag. 56)

L'importanza dell'utilizzo degli Incoterms viene enfatizzata anche dal fatto che la Corte di Giustizia CE, con sentenza dello scorso 9 giugno 2011 *Electrosteel Europe SA c. Edil Centro Spa*, causa C-87/10, chiamata a pronunciarsi sul luogo di consegna della merce, ha stabilito: *“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”*. Quindi gli Incoterms vengono ritenuti validi per stabilire il luogo di consegna della merce anche in caso questo non sia chiaramente indicato nelle altre parti del contratto di compravendita. Il luogo di consegna della merce è rilevante nella compravendita perché identifica il momento nel quale i rischi di danni e perdita della merce passano dal venditore al compratore.

“Ambiguità e incertezze di interpretazione di uno stesso termine da parte di due soggetti, sono rischi che rientrano negli obblighi di loss prevention, quindi, di risk management da parte di ogni operatore, oggi alle prese anche con la «tirannia delle parole».” (Favaro 2011 pag. 289)

La ICC ha intravisto fin dall'inizio delle sue attività l'utilità di un lavoro di raccolta degli usi commerciali presenti negli scambi internazionali al fine di riuscire a produrre una serie di

clausole universalmente riconosciute che avrebbero facilitato il commercio stesso, sia all'interno dei vari stati che a livello di scambi internazionali.

In effetti, nella pratica del commercio, se tutti gli aspetti del trasporto vengono previsti nelle clausole e di conseguenza viene stabilito il soggetto obbligato all'esecuzione della specifica operazione, le controversie vengono evitate.

In mancanza o con poco rischio di controversia gli operatori commerciali avranno minori rischi e di conseguenza minori costi occulti. Questa situazione porta ad un maggior vantaggio negli scambi e quindi ad un aumento degli stessi.

Bibliografia

A) Contributi dottrinari consultati:

BORTOLOTTI Fabio, 2010. *Manuale di diritto commerciale internazionale I singoli contratti internazionali Vol. II Ed. III*. Padova: Cedam

DI MEO Antonio, GHELFI Alberto, 2011. *Diritto e prassi degli Incoterms® della ICC*. Padova: Ed. Studio Di Meo.

FAVARO Maurizio, 2011. *Manuale delle operazioni con l'estero*. Milano: Ipsoa

FAVARO Maurizio, 2020. *Operazioni con l'estero*. Milano: Ipsoa

FRIGNANI Aldo, 1986. *Il diritto del commercio internazionale*. Milano: Ipsoa

GALGANO Francesco, MARRELLA Fabrizio, 2011. *Diritto del commercio internazionale Terza edizione*. Padova: Cedam.

MARRELLA Fabrizio, 2017. *Manuale di diritto del commercio internazionale*. Padova: Cedam.

B) Altri materiali utilizzati:

ICC, 2019. *Incoterms 2020: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. Ed. ICC International Chamber of Commerce.