

Gli Incoterms

Data 2019-05-20

I trasporti possono essere via terra su strada (autocarro) o su rotaia (ferrovia), via acqua (marittima o fluviale) e via aerea. La scelta del mezzo di trasporto dipende da molteplici motivi: ubicazione dell'azienda, dimensione o qualità del bene, se eccessivamente voluminoso necessita un mezzo speciale e se prodotto deperibile uno particolarmente attrezzato. I beni trasportati sono soggetti a rischi di diversa natura: 1) diretti es. furto del carico in sosta o incendio del

mezzo e 2) indiretti es. uscita dalla sede stradale dell'autocarro, ribaltamento, affondamento della nave, caduta dell'aereo ecc... Se tali eventi dannosi si verificano, i danni sono a carico dell'azienda che si è assunta l'onere del rischio di trasporto. Buona parte di merci finite e semilavorate sono trasportate via mare / intermodale, tramite contenitore per la velocità negli interscambi su scala globale e semplicità dei trasbordi.

Stipulazione contratti di compravendita

Per ridurre le controversie e le difformità esistenti negli usi commerciali tra differenti Paesi, la Camera di Commercio Internazionale (<https://iccwbo.org/>) ha adottato l'abbreviazione dei seguenti Incoterms: Franco Fabbrica, Franco Sottobordo, Franco a Bordo, Costo e Nolo, Costo Assicurazione e Nolo, Ex Ship, Franco Banchina, Reso Sdoganato, Franco Vagone, Reso Frontiera, Franco Vettore, Nolo Porto, Nolo Porto e Assicurazione, Franco Aeroporto.

Franco Fabbrica (Ex Work/ EXW): il venditore deve predisporre la documentazione conforme, mettere a disposizione la merce nel luogo convenuto (anche nel proprio stabilimento di produzione con rischi quasi inesistenti) e negli appositi imballaggi, avvisando il compratore con congruo anticipo, il quale ha il controllo completo del rischio, compresi copertura assicurativa, tragitto merci e la messa a bordo del veicolo del vettore / della nave.

Franco Sottobordo (Free Along Side Ship/ FAS): il venditore deve consegnare la merce sottobordo della nave (arrivo in banchina e non alla murata della nave ad operazioni d'imbarco iniziate) nel porto

d'imbarco convenuto; il suo rischio cessa dopo la consegna sottobordo e passa a carico del compratore. Si applica solo ai trasporti per vie d'acqua, distinguendo assicurativamente il tragitto preliminare con la possibile relativa giacenza nei magazzini portuali e l'inoltro a destino.

Franco a Bordo (Free on Board/ FOB): il venditore ha spese e rischi a carico fino a quando la merce non supera materialmente la murata/bordo della nave nel porto designato dal compratore per il viaggio preliminare terrestre, la giacenza in attesa d'imbarco e parte delle operazioni di carico, mentre la parte conclusiva dalle operazioni d'imbarco alla destinazione finale a carico del compratore. Per evitare contestazioni di responsabilità in caso di danno della merce, conviene fare una copertura assicurativa da magazzino a magazzino. Se il danno della merce avviene sulla banchina la responsabilità appartiene al venditore, mentre se sul ponte della nave è a carico del compratore perché il passaggio di proprietà è contrattualmente avvenuto. È possibile aggiungere "Non Stivato/Not Stowed" o "Stivato/Stowed" per carichi tradizionali su navi di merce secca o liquida, in colli o alla rinfusa.

Costo e Nolo (Cost & Freight/ C&F): “nolo” definisce l’obbligo della stipula a proprie spese per il trasporto delle merci sino al porto di destinazione convenuto con un itinerario usuale e l’impiego di navi in base alle merci. Il rischio di perdita o danni alle merci, oltre la murata della nave nel porto d’imbarco, è a carico del compratore. Per evitare una rivalsa dall’assicuratore del compratore in caso di danni, il venditore non deve affidarsi alla sola copertura “da magazzino a magazzino” del compratore (non limitata al solo porto d’imbarco per la difficoltà di recuperare i danni occorsi prima dal venditore o vettore locale). Anche con la doppia assicurazione del venditore e compratore con la clausola “Contingency”, il rischio sarà sotto controllo per tutto il trasporto dal proprietario delle merci.

Costo, Assicurazione e Nolo (Cost, Insurance and Freight/ CIF): il venditore deve fornire con un contratto trasferibile anche un’assicurazione marittima contro i rischi del trasporto nella valuta del contratto di vendita e una copertura a condizioni minime basate sul “FPA” (free of particular average) con maggiorazione del 10% sul valore del CIF con libertà individuale di scegliere garanzie più estese per i rischi speciali. La garanzia dell’assicurazione marittima non modifica i rischi suddivisi tra venditore e compratore. Anche se il trasporto coperto da 3 differenti assicurazioni, la situazione è risolta con una copertura assicurativa “da magazzino a magazzino” con garanzia della globalità del trasporto a condizioni uniformi. In caso di sinistro, il proprietario deve presentare la documentazione per comprovare la sua richiesta e far valere i suoi diritti verso gli assicuratori in base al luogo dell’avvenimento.

Ex Ship (EXS): le spese e i rischi sono a carico del venditore fino a quando non mette la merce a bordo della nave nel porto convenuto contrattualmente, poi passano al compratore per lo sbarco della merce per mezzo di sistemi idonei. I termini contrattuali stabiliscono solo delimitazioni temporali di responsabilità, pertanto non vi è obbligo di

assicurazione, ma è bene che il proprietario delle merci si assicuri dai rischi.

Franco Banchina (Ex Quay – EXQ): è un’estensione terminologica di “EXS” con il venditore che consegna la merce sulla banchina del porto convenuto. Si divide in: 1) “Sdoganato” > contrattualmente le spese di sdoganamento delle merci in importazione a carico del venditore totalmente o in parte; 2) “Diritti a carico del compratore” > gli oneri dello sdoganamento (imposte locali quali ad esempio IVA, dazio. ecc) a carico dell’acquirente. Se comprende le spese di sbarco, la responsabilità del venditore continua sino alla banchina del porto d’arrivo.

Reso Sdoganato (Delivered Duty Paid/ DDP): indica l’obbligo massimo del venditore per qualsiasi tipo di trasporto (terrestre, marittimo o aereo) con tutti i rischi che incorre la merce a suo carico dall’inizio della spedizione fino al luogo convenuto dal compratore dopo aver assolto tutti gli obblighi contrattualmente convenuti; successivamente i rischi per lo scarico sono a carico del compratore. Venditore e compratore dovranno partecipare entrambi attivamente alla stipulazione della copertura assicurativa e in caso di danno, l’obbligo del compratore di attivarsi per il necessario accertamento e la raccolta dei documenti necessari.

Franco Vagone (Free On Rail/ FOW) si intende il vagone della ferrovia, ma la terminologia è applicata anche al trasporto camionistico / con autocarro per camion (Free On Truck/ FOT). Fino al momento in cui il vagone carico con la merce non viene preso in consegna dalle ferrovie, il venditore, è responsabile delle spese e dei rischi alla merce. FOT si deve intendere merce caricata sull’automezzo, idem come sopra. Se il carico non è completo, il rischio del venditore cessa alla consegna delle merci alla ferrovia alla stazione di partenza alla data o termine convenuto contrattualmente. Possono essere aggiunte clausole di trasbordi vietati e se consentiti a carico di chi oltre la tariffa di trasporto.

Reso Frontiera (Delivered at Frontier/ DAF): è applicato nel traffico terrestre,

ferroviario, autocarro, anche per qualsiasi altra modalità. Il venditore, a proprio rischio e spese, deve consegnare le merci nella località di frontiera stabilita e alla data o entro il termine convenuto nel contratto, prima della "frontiera" (= confine doganale dove le merci assolvono le formalità di esportazione, transito e importazione, non il confine politico), lasciando a carico del compratore formalità doganali e diritti per l'ingresso delle merci nel proprio Paese. A richiesta del compratore, a suo rischio, il venditore potrà ottenere un documento di trasporto per consentire il trasporto diretto dalla località di partenza fissata dal venditore fino alla destinazione finale del Paese di importazione del compratore. Anche se il viaggio effettuato senza trasbordo in frontiera e le responsabilità siano chiare, in caso di danno o furto parziale, la copertura più idonea è "da magazzino a magazzino".

Franco Vettore (Free Carrier/ FRC): è un'evoluzione del FOB, concerne il trasporto multimodale con più passaggi su mezzi vettori diversi con difficoltà di stabilire prima il momento ed il luogo esatto d'imbarco delle merci. La responsabilità del venditore e i suoi obblighi terminano alla consegna della merce al vettore designato dal compratore alla data o nel termine stabilito e nel punto convenuto. Gli spedizionieri possono emettere un unico documento di trasporto cumulativo, considerandoli come nuovi vettori.

Nolo Porto Pagato Fino A (Freight Carriage Paid To/ DCP): il venditore provvede al pagamento del nolo del trasporto delle merci sino al luogo di destinazione convenuto e i rischi di perdita o danno si trasferiscono al compratore con la consegna al primo vettore nei termini previsti dal contratto (non con il passaggio del bordo nave). Il compratore, a eccezione del nolo, pagherà il prezzo stabilito contrattualmente e supporterà tutti i restanti costi, spese e rischi durante il trasporto della merce fino a

destinazione con una copertura assicurativa con effetto dallo stabilimento del venditore.

Nolo Porto e Assicurazione (Freight Carriage and Insurance/ CIP): il venditore, rispetto al Nolo Porto precedente, ha l'obbligo a proprio carico di provvedere contro il rischio di perdita o di danni alle merci durante il trasporto e se su richiesta, anche contro i rischi di guerra (altri es. rischi di sciopero) per consentire al compratore il diritto di azione nei confronti degli assicuratori. La polizza/ certificato di assicurazione non ha condizioni minime applicabili e deve essere in valuta del contratto, comprendo il prezzo maggiorato del 10%.

FOB Aeroporto (Fob Airport/ FOA): il venditore deve consegnare la merce al vettore aereo, suo agente o altra persona designata dal compratore alla data o entro i termini previsti all'aeroporto di partenza convenuto, secondo gli usi aeroportuali o altro luogo indicato dal compratore. Dopo la consegna materiale nelle modalità previste, i rischi del trasporto aereo e inoltre finale passano al compratore. Non vi è l'obbligo di assicurazione, ma il venditore deve valutare i rischi legati al passaggio successivo es.: rifiuto del ritiro da parte del compratore delle merci danneggiate durante il trasporto, la mancata stipula del compratore di una copertura assicurativa o mancato pagamento o condizioni di garanzia insufficienti ecc. Il venditore non deve divulgarne l'esistenza e deve fare tutto il possibile per ottenere il rispetto del contratto da parte del compratore prima e dopo il risarcimento ottenuto dal proprio assicuratore. La resa dei termini è stabilita dalle leggi locali del Paese di importazione (obbligo assicurazione locale per ridurre esportazione di valuta e incoraggiamento dello sviluppo locale).