BonelliErede
with LOMBARDI

Focus Team Shipping and Transport
Gennaio 2020

Incoterms 2020

1. Premesse

Come noto, le regole Incoterms sono un set di undici termini commerciali codificati dalla Camera di Commercio Internazionale per allocare rischi, obblighi e costi tra venditore e acquirente nelle c.d. "vendite a distanza" internazionali e interne.

> Il rinvio all'uno o all'altro termine ha un **significativo impatto** sugli equilibri contrattuali tra le parti e pertanto gli Incoterms si traducono in un vero e proprio **strumento di "gestione del rischio"** per gli operatori.

Le novità apportate dall'ultima edizione 2020 e le incertezze derivanti dalle applicazioni giurisprudenziali rappresentano un momento di sfida con cui le imprese che operano sul mercato internazionale devono confrontarsi "consapevolmente".

2. La centralità della «consegna» nella vendita internazionale

Nel contesto delle operazioni di "vendita a distanza", il trasporto rappresenta una modalità di esecuzione del contratto e, più in particolare, lo strumento attraverso il quale il venditore (localizzato, ad esempio, in Cina) adempie all'obbligo di consegnare i beni compravenduti all'acquirente (localizzato, ad esempio, in Italia).

L'allocazione tra venditore e acquirente dei costi, dei rischi e delle responsabilità relativi ai beni durante il trasporto normalmente prescindono dal momento del trasferimento della proprietà dei beni stessi.
Infatti, ai fini di tale allocazione di rischi e oneri non rileva tanto verificare di chi sia la proprietà dei beni compravenduti (e quando essa sia stata trasferita dal venditore all'acquirente), quanto piuttosto avere presente l'assetto contrattuale che tali soggetti hanno dato alla disciplina della compravendita e, in particolare, agli aspetti e alle modalità della consegna dei beni oggetto di compravendita.

> In altri termini, è la disciplina relativa al momento della consegna dei beni compravenduti ad assumere un ruolo "centrale" nella risoluzione dei profili relativi alla ripartizione dei costi legati al trasporto dei beni, nonché dei problemi legati alla attribuzione dei rischi e delle responsabilità connessi alle eventuali perdite o ai danni sopportati dai beni stessi durante la fase di trasporto.

Focus Team Shipping and Transport



Focus Team Leader
Enrico Vergani
enrico.vergani@belex.com
tel. +39 010-84621

Autore
Andrea La Mattina
andrea.lamattina@belex.com
tel. +39 010-84621

This document is provided as a service to clients and other friends for educational purposes only. It should not be construed or relied on as legal advice or to create a lawyer-client relationship.

3. Incompletezza e derogabilità della normativa interna e internazionale con riguardo alla disciplina della consegna

La normativa interna e internazionale non consente, peraltro, di definire in maniera univoca le problematiche sopra menzionate. Infatti, sia nel codice civile italiano (come anche nelle corrispondenti normative interne di altri Stati), sia nella Convenzione di Vienna del 1980 sulla vendita internazionale di merci troviamo soluzioni incomplete e, comunque, derogabili da parte dell'autonomia privata con riguardo agli aspetti connessi al momento della consegna nella dinamica dei rapporti tra venditore e acquirente.

È così che - ad esempio - l'art. 1510, comma 2, codice civile risolve il tema del passaggio dei rischi tra venditore ed acquirente optando (quale soluzione di "default") per la c.d. "vendita con spedizione" (con spese di trasporto a carico dell'acquirente), prevedendo che: «***Salvo patto o uso contrario**, se la cosa venduta deve essere trasportata da un luogo all'altro, il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo la cosa al vettore o allo spedizioniere; le spese del trasporto sono a carico del compratore*».
In senso analogo, l'art. 31, lett. a), Convenzione di Vienna del 1980 dispone che «*Se il venditore non è tenuto a consegnare le merci in altro luogo particolare, il suo obbligo di consegna consiste, quando il contratto di vendita implica un trasporto di merci, nel consegnare le merci al primo trasportatore perchè le faccia pervenire all'acquirente*». La stessa Convenzione all'art. 32 precisa poi alcuni aspetti relativi alla ripartizione degli obblighi e dei costi connessi al trasporto tra compratore ed acquirente, disponendo in particolare che: «*2. Se il venditore deve prendere disposizioni per il trasporto delle merci, egli deve concludere i contratti necessari affinchè il trasporto sia effettuato fino al luogo previsto, mediante mezzi di trasporto adeguati alle circostanze e secondo le condizioni usuali per tale trasporto. 3. Se il venditore non è obbligato a sottoscrivere un'assicurazione di trasporto, deve fornire all'acquirente, su sua domanda, tutte le informazioni di cui dispone, necessarie alla conclusione di detta assicurazione*».

Come già anticipato, peraltro, le norme sopra richiamate non forniscono una disciplina completa di tutte le questioni relative ai rapporti tra venditore e acquirente nelle "vendite a distanza" con riguardo alla fase di consegna dei beni compravenduti; e ciò anche considerato che - come è stato correttamente evidenziato - ***la consegna è una "fattispecie a formazione progressiva", la quale si compone di una pluralità di atti che - in assenza di soluzioni da parte del legislatore - possono (e devono) essere regolati dalle parti***.

4. Incoterms: una moderna «lex mercatoria» nata nel 1936

Gli spazi lasciati aperti dal legislatore interno e internazionale sono stati peraltro colmati dall'autonomia privata, la quale nell'ambito in esame ha dato prova delle capacità di "autoregolamentazione" di cui gli operatori commerciali internazionali sono dotati, manifestando l'emersione di quella che da più parti è menzionata come moderna "lex mercatoria": in particolare, le regole Incoterms, elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale a partire dal 1936 (e periodicamente aggiornate), recanti un set di 11 termini commerciali, individuati con tre lettere (ad esempio EXW, per Ex-Works) che riflettono la prassi degli operatori nella allocazione di rischi, obblighi e costi tra venditore e acquirente nelle "vendite a distanza" e che - ove opportunamente richiamati nel contratto di vendita - consentono di colmare le predette lacune normative.

I termini Incoterms contengono analitiche previsioni circa gli aspetti sopra menzionati, disciplinando, in particolare, la ripartizione tra venditore e acquirente di:

a) **rischi**: precisano dove e quando il venditore consegna effettivamente la merce e, pertanto, dove e quando il rischio per la perdita o l'avaria alla merce stessa si trasferisce all'acquirente;

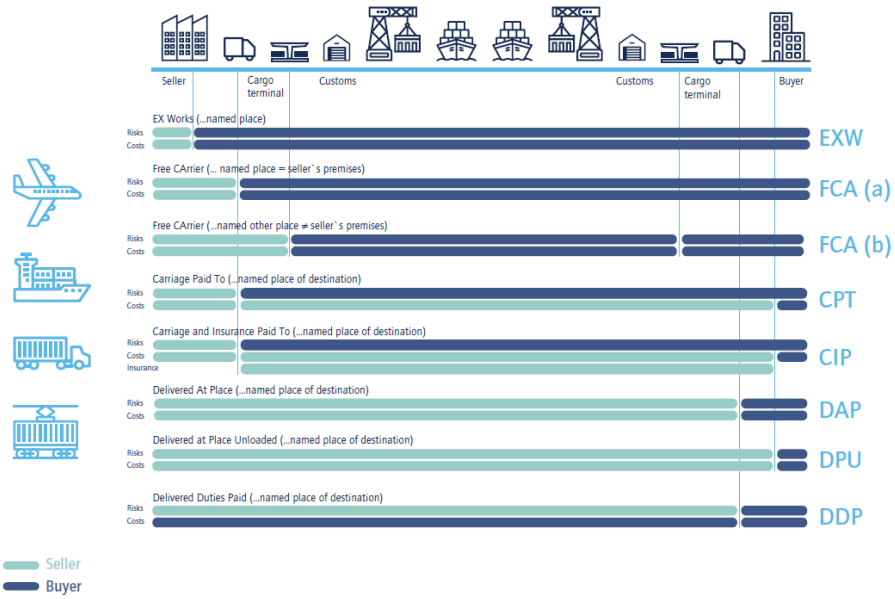
b) **obbligazioni**: stabiliscono chi fra le parti (venditore o acquirente) deve organizzare il trasporto ovvero provvedere alla stipulazione di una copertura assicurativa relativa alle merci compravendute ovvero svolgere le operazioni doganali, ad esempio, ottenendo licenze di importazione o di esportazione;

c) **costi**: stabiliscono chi fra le parti sopporta le spese di trasporto, di assicurazione, di imballaggio, di caricazione/scaricazione, gli oneri doganali, etc.

Gli Incoterms possono idealmente essere distinti in "**multimodali**" (applicabili a **qualsiasi** modalità di trasporto: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU e DDP) e "**marittimi**" (applicabili ai soli trasporti **via mare**: FAS, FOB, CFR e CIF).

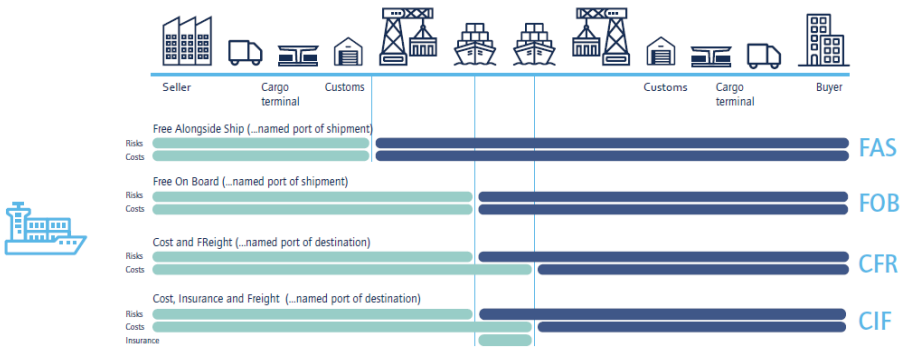
I predetti termini vanno dall'estremo dell'**EXW/Franco fabbrica** (richiamando il quale **il venditore si libera** delle proprie obbligazioni di consegna semplicemente rimettendo presso il proprio magazzino i beni compravenduti al vettore incaricato dall'acquirente, sul quale gravano a partire da tale momento tutti i rischi, le obbligazioni e i relativi costi) fino all'estremo opposto del termine **DDP/Reso sdoganato** (richiamando il quale sostanzialmente si realizza una vendita "con consegna all'arrivo", nell'ambito della quale **il venditore sopporta rischi e responsabilità** fino alla consegna alla destinazione concordata con l'acquirente, onerandosi altresì di tutte le relative spese di trasporto, assicurazione, sdoganamento, etc.).

Incoterms multimodali: «rischi» e «costi» tra venditore e acquirente



Fonte: www.kuehne-nagel.com

Incoterms marittimi: «rischi» e «costi» tra venditore e acquirente



Fonte: www.kuehne-nagel.com

5. I nuovi Incoterms 2020 tra continuità e novità

I nuovi Incoterms 2020 si pongono in linea di **sostanziale continuità** rispetto ai precedenti Incoterms 2010. Nonostante ciò, vale la pena segnalare alcune novità – ulteriori rispetto ai miglioramenti/chiarimenti stilistici e redazionali – che, stante l'impatto (in taluni casi significativo) sugli assetti contrattuali previsti dagli operatori, devono essere tenute presente nella redazione dei contratti di compravendita di beni tra parti localizzate in luoghi diversi.

A) **Termine FCA** (*Free Carrier*/*Franco vettore*) ed emissione di polizza di carico «shipped»: nel contratto di compravendita potrà essere inserito l'obbligo dell'acquirente di dare indicazioni al vettore marittimo perché quest'ultimo rilasci al venditore la polizza di carico marittima attestante la effettiva caricazione a bordo della nave (indicazione "*shipped on board*"); e ciò in modo tale da consentire al venditore stesso di presentare il documento di trasporto alla banca dell'acquirente, facilitando così l'incasso del prezzo dei beni compravenduti a mezzo di credito documentario. La previsione si giustifica tenendo presente che nelle vendite a condizioni FCA capita frequentemente che il venditore consegni la merce a un vettore terrestre, senza quindi interfacciarsi con il vettore marittimo e senza potere perciò fornire prova alla propria banca circa l'effettiva caricazione dei beni compravenduti a bordo della nave.

B) **Termine DAT** (*Delivery At Terminal*/Reso al Terminal) trasformato in **DPU** (*Delivery at Place Unloaded*/Reso al Luogo di Destinazione Scaricato) e inserito dopo il termine **DAP** (*Delivery At Place*/Reso al Luogo di Destinazione): il nuovo termine DPU ha inteso risolvere i problemi applicativi sorti con riferimento al richiamo al termine DAT, chiarendo in modo inequivoco che in questo contesto **la consegna dei beni compravenduti avviene nel luogo designato** (non necessariamente un terminal) una volta che le merci sono state scaricate dal mezzo di trasporto (quindi le operazioni di scaricazione sono ancora un «rischio» a carico del venditore). In quest'ultimo senso è evidente la ragione per cui il nuovo termine DPU è stato inserito dopo il termine DAP (nel contesto del quale le operazioni di scaricazione sono un «rischio» a carico dell'acquirente).

C) **Copertura assicurativa differenziata nelle clausole CIF (***Cost Insurance and Freight*/Costo, Assicurazione e Nolo)**/CIP (***Carriage and Insurance Paid to*/Trasporto e Assicurazione pagati fino a): come noto i

termini CIF e CIP prevedono che sia il venditore ad assicurare i beni compravenduti e a pagare i relativi costi. Gli Incoterms 2010 prevedevano che il venditore fosse obbligato a stipulare per conto dell'acquirente una copertura assicurativa "minima" per danni alle merci, cioè una copertura equivalente a quella di cui alle *Institute Cargo Clauses «C»* (c.d. "*named perils basic*"), sia in caso di richiamo del termine CIF, sia in caso di richiamo del termine CIP. I nuovi Incoterms 2020 distinguono, invece, a seconda del termine richiamato, prevedendo in particolare che nel caso di vendita:

(i) a **condizioni CIF**: sul venditore permane l'obbligo di assicurare la merce a condizioni ICC «C» - *named perils basic*,
(ii) a **condizioni CIP**: sul venditore graverà invece l'obbligo di assicurare la merce attivando una copertura ICC «A» - *all risks*.

Tale distinzione si giustifica tenendo presente il contesto nel quale vengono richiamati i due termini sopra menzionati: il **CIF** è un termine **"marittimo"**, normalmente impiegato nei trasporti bulk di "*commodities*" (di scarso valore unitario); il termine **CIP** è invece richiamato nell'ambito dei **trasporti multimodali** relativi alla vendita di lavorati e semi-lavorati (di valore unitario significativo).

D) Organizzazione del trasporto «in conto proprio»: gli Incoterms 2010 erano redatti assumendo che i termini FCA, DAP, DPU e DDP fossero utilizzati in relazione a trasporti effettuati da vettori terzi per conto del venditore o dell'acquirente. In realtà, venditore e compratore spesso effettuano trasporti "in conto proprio", senza cioè incaricare vettori esterni dell'esecuzione del trasporto. Gli Incoterms 2020 sono stati modificati al fine di recepire questa situazione, adattando corrispondentemente le regole relative ai predetti termini.

E) Inclusione degli adempimenti in materia di sicurezza nell'ambito degli obblighi e delle spese di trasporto: infine, l'innalzamento della compliance relativa ad aspetti di security nel corso dell'ultimo decennio ha reso opportuna da parte degli Incoterms 2020 la dettagliata ripartizione dei vari obblighi (e dei corrispondenti costi) tra venditore e acquirente.

6. Nuovi Incoterms e vecchi problemi

Le merci viaggianti sono generalmente assicurate con polizze "per conto di chi spetta", stipulate dai vettori ai sensi dell'art. 1891 codice civile nell'"interesse di chi spetta", ossia in favore del soggetto che sopporta il rischio relativo ai danni o alle perdite dei beni trasportati. In questo contesto si verifica normalmente una dissociazione tra il contraente della polizza assicurativa (il vettore) e l'assicurato (che è individuabile soltanto al momento del sinistro quale soggetto che sopporta effettivamente il rischio assicurato). A quest'ultimo riguardo nella pratica applicativa si pongono frequentemente gli interrogativi su *chi sia il titolare dell'«interesse assicurato»* e, quindi, su chi abbia diritto a essere indennizzato in caso di danno alle merci.
La **giurisprudenza italiana** tende a rispondere a tali quesiti applicando il principio "res perit domino" e attribuendo così l'indennizzo assicurativo per le perdite o danni ai beni trasportati al proprietario dei beni (così, da ultimo, Cass. 19 febbraio 2019, n. 4716).
Come emerso nel precedente paragrafo 2, nel **commercio internazionale** la distribuzione dei rischi e delle responsabilità connessi al trasferimento dei beni

dal venditore all'acquirente sono ripartiti dalle parti dei contratti di compravendita in base a considerazioni che dipendono dalla struttura dell'operazione economica e che vedono come momento centrale e determinante quello della consegna di tali beni.
In quest'ultimo senso, gli Incoterms non disciplinano gli aspetti relativi al trasferimento della proprietà dei beni compravenduti, ma forniscono regole relative alla distribuzione di obblighi, rischi e costi relativi alla consegna e alle sue modalità.

> La **giurisprudenza italiana maggioritaria** peraltro non considera gli **Incoterms** come clausole «di consegna», ma solo come **clausole «di spesa»**,

affermando in particolare che i termini elaborati dalla Camera di Commercio Internazionale sarebbero «*previsioni relative all'incidenza economica del trasporto e degli oneri connessi, cosicchè, pur in presenza di esse, il trasferimento della proprietà e il passaggio dei rischi rimane disciplinato dalle norme comuni*» (si veda Cass. 19 febbraio 2019, n. 4716).
Insomma, vi è un sostanziale "scollamento" tra la prassi degli operatori internazionali e la visione della giurisprudenza italiana in materia di vendita internazionale, con la conseguenza che le soluzioni e gli assetti immaginati dagli operatori stessi possono non trovare una concreta applicazione nel caso in cui insorgano controversie a valle dell'esecuzione del contratto.

> Tutti questi profili di criticità non hanno trovato una soluzione neppure nei nuovi Incoterms 2020, con la conseguenza che gli operatori dovranno prestare **particolare attenzione** nel disciplinare in modo chiaro e preciso tutti gli aspetti relativi alla allocazione dei rischi, degli obblighi, delle responsabilità e dei costi connessi al trasferimento dei beni oggetto di compravendite "a distanza", e ciò non soltanto **in sede di redazione dei contratti di vendita**, ma anche **in sede di sotto-scrizione delle coperture assicurative** relative ai beni oggetto di tali contratti, nonché **in sede di redazione dei contratti di tra-sporto/spedizione** funzionali alla consegna dei beni stessi all'acquirente.

Focus Team Shipping and Transport

Il Focus Team è una costellazione di competenze in diversi ambiti di attività con focus sullo shipping e sui trasporti.

Enrico Vergani
Diritto Marittimo e Contenzioso

Francesco Anglani
Antitrust

Marco Arato
Societario e Ristrutturazioni/Fallimentare

Marco De Leo
Societario

Vittorio Lupoli
Societario e Ristrutturazioni/Fallimentare

Andrea Manzitti
Tributario

Mario Olivieri
Societario e Ristrutturazioni/Fallimentare

Andrea La Mattina
Diritto Marittimo e Societario

Marco Mastropasqua
Diritto Marittimo e Contenzioso

Lucia Radicioni
Societario e Ristrutturazioni/Fallimentare