

Alla cortese attenzione  
della Spett.le Clientela

## **Circolare di Studio n. 52 dell' 11 Dicembre 2019**

### **OGGETTO: Nuovi INCOTERMS 2020.**

#### **Premessa**

Gli INCOTERMS (International Commercial Terms) elaborati dalla Camera di Commercio Internazionale, sono clausole pattizie che disciplinano l'assunzione di obbligazioni, rischi e costi nell'ambito dei contratti di vendita internazionali.

Servono, cioè, a fare chiarezza tra acquirente e venditore stabiliti in due distinti Paesi e soggetti, quindi, a due differenti legislazioni, garantendo l'applicabilità di regole comuni alla spedizione della merce, soprattutto con specifico riguardo all'individuazione del luogo e del momento in cui avviene il passaggio di oneri e rischi.

Attualmente gli **INCOTERMS** in vigore sono quelli revisionati nel **2010**:

<b>EDIZIONE 2000</b>	<b>GRUPPO</b>	<b>EDIZIONE 2010</b>
EXW	E	EXW
FCA	F	FCA
FAS	F	FAS
FOB	F	FOB
CPT	C	CPT
CIP	C	CIP
CFR	C	CFR
CIF	C	CIF
DAF	D	DDP
DES	D	DAT
DEQ	D	DAP
DDU	D	
DDP	D	

In particolare, vi sono:

- quelli dei **Gruppi E** ed **F** in cui il compratore sostiene tutti i costi e rischi del trasporto internazionale;
- quelli del **Gruppo C** in cui il costo del trasporto internazionale è a carico del venditore, ma la merce viaggia a rischio e pericolo dell'acquirente;
- quelli del **Gruppo D** in cui il costo e il rischio del trasporto internazionale sono a carico del venditore.

Poi, ciascun termine di resa ha le sue peculiarità per le quali si rimanda a specifici interventi sul tema elaborati in precedenza dallo Studio.

### NOVITA':

Compito di questa circolare è quello di illustrare le (poche) modifiche che entreranno in vigore dal 1° gennaio p.v. per effetto della nuova versione degli **INCOTERMS 2020**.

1. È stata sostituita la resa «DAT» introdotta dagli INCOTERMS 2010 con il nuovo termine di resa «DPU». La vecchia codifica «DAT» ha avuto larga diffusione soprattutto in relazione al trasporto di merce in container, in particolare per le esportazioni di prodotti quali macchinari ed impianti o carichi eccezionali nelle quali l'esportatore di regola ha la necessità di gestire in modo diretto tutte le operazioni di movimentazione, sbarco e posa a terra che sono complesse e cruciali per la tutela del carico. La modifica è stata determinata dalla constatazione che era invalsa nella prassi la convinzione che l'Incoterm «DAT» fosse utilizzabile solo in caso di consegna nell'ambito di un terminal portuale e ciò, nonostante nella nota introduttiva degli Incoterms 2010, fosse precisato che la definizione «**terminal**» debba intendersi riferita a qualsunque luogo di consegna, coperto o meno, con la possibilità che tale luogo non coincida dunque unicamente con un terminal portuale. La sostituzione del termine di resa «DAP» con il termine «DPU» ha avuto il senso di **esplicitare al massimo grado l'ampiezza di opzioni offerte alle parti per l'individuazione del luogo di consegna**. Per il resto la resa «DPU» è a tutti gli effetti equivalente alla precedente «DAT» per cui la consegna viene realizzata con la messa a disposizione della merce scaricata al luogo prescelto (mentre nella resa «DAP» la merce viene consegnata ancora caricata sul mezzo che ha eseguito il trasporto, per cui è a carico della parte acquirente

- l'organizzazione di tutte le operazioni necessarie al posizionamento a terra).
2. Per la resa «**FCA**» è stato previsto che, qualora l'Incoterm venga impiegato nell'ambito di un contratto di vendita che implica il trasporto della merce via mare, le parti possono pattuire che il compratore dia istruzioni al vettore marittimo di rilasciare al venditore una **polizza di carico «on board»** (ossia recante l'annotazione che la merce è stata caricata a bordo), con conseguente obbligo del venditore di consegnare la polizza a parte acquirente (di regola attraverso la banca impiegata per la negoziazione della lettera di credito o per il ricevimento della documentazione). Resta in ogni caso fermo il principio per cui il rischio di danneggiamento della merce viene trasferito sul compratore dal momento della consegna al vettore e, dunque, eventuali avarie o sottrazioni del carico nel corso del trasporto terrestre o della movimentazione che precedono la caricazione a bordo e l'emissione della polizza di carico sono responsabilità di parte acquirente. È stato, inoltre, precisato che la parte tenuta all'organizzazione del trasporto può provvedervi direttamente senza necessariamente avvalersi dei servizi di un terzo.
  3. Per le rese che pongono a carico del venditore la stipulazione della copertura assicurativa (ossia **CIF** e **CIP**) è introdotto l'obbligo di una **copertura minima**. Nella nuova edizione 2020 è stato, infatti, previsto che, in caso di adozione di una resa «**CIP**», la copertura assicurativa che il venditore è tenuto a garantire sia quella «**All Risks**» e dovrà essere stipulata anche qualora non vi sia alcuna richiesta specifica da parte del compratore (in caso contrario il venditore risponderà degli eventuali danni che dovessero derivare dall'inadeguatezza della copertura). In caso di resa «**CIF**», invece, sono sufficienti polizze «**Named Perils**», ossia che individuano alcuni rischi precisi per i quali sussiste la copertura e hanno, dunque, un ambito molto circoscritto.

Lo Studio resta a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

Cordiali saluti

Lo Studio