

Pubblicata ufficialmente la nuova edizione 2020 degli Incoterms®

Claudio Perrella – Alessio Totaro

Pubblicata ufficialmente la nuova edizione 2020 degli Incoterms®

Lo scorso 10 settembre è stata presentata presso la sede della Camera di Commercio Internazionale a Parigi l'edizione 2020 degli Incoterms®.

Come noto gli Incoterms® sono elaborati e pubblicati dalla Camera di Commercio Internazionale (ICC) dal 1936, e sono soggetti a revisioni periodiche.

Da tempo si segue una cadenza decennale, per fare in modo che ogni revisione rifletta l'esperienza maturata in un arco di tempo sufficientemente esteso da consentire un collaudo adeguato per la precedente edizione.

L'edizione 2020 è giunta al termine di un lungo processo di consultazione, che ha coinvolto decine di comitati nazionali e diverse organizzazioni internazionali; la sintesi tra le numerose proposte pervenute non è stata semplice, perché le esperienze dei vari paesi presentano spesso forti divergenze.

Nel corso dei lavori preparatori vengono spesso valutate modifiche rilevanti, ma l'approccio (saggiamente) mantenuto dalla ICC è generalmente ispirato a grande cautela ed equilibrio, nella consapevolezza che cambiamenti troppo radicali rischiano di disorientare ed imporre un recepimento ed adeguamento faticoso, a discapito della chiarezza e della certezza di applicazione da sempre auspicati dagli operatori e dalla Camera.

Questo spiega il motivo per cui anche nell'edizione 2020 gli elementi di novità siano relativamente contenuti.

Vi sono tuttavia alcune modifiche di un certo rilievo, che meritano senz'altro un esame ravvicinato.

Cosa non è cambiato

L'impianto complessivo degli Incoterms® è rimasto sostanzialmente invariato.

Come noto, un intervento piuttosto incisivo era avvenuto nel 2010, attraverso l'eliminazione di alcuni dei termini di resa ritenuti ormai scarsamente impiegati e potenzialmente forieri di difficoltà operative, e l'introduzione di alcuni termini di resa nuovi, in particolare nell'ambito del gruppo D.

Per l'edizione 2020 si è ritenuto di non modificare il numero complessivo dei termini di resa, che restano dunque 11, lasciando immutata anche la ripartizione tra i termini utilizzabili per qualunque tipologia di trasporto, e quelli utilizzabili invece per il solo trasporto marittimo (FAS, FOB, CFR, CIF).

Resta ferma inoltre l'impostazione fondamentale secondo cui gli Incoterms® disciplinano l'assunzione di obbligazioni rischi e costi nascenti dal contratto di vendita internazionale, senza disciplinare in alcun modo numerosi elementi fondamentali del contratto, quali forma, validità, legge applicabile, conseguenze dell'inadempimento, trasferimento della proprietà.

L'introduzione agli Incoterms® 2020 ribadisce tra l'altro che tra gli elementi esclusi vanno annoverati anche le implicazioni nascenti da limitazioni o proibizioni all'export ed all'import, e le situazioni di *force majeure* ed *hardship*, come noto di grande rilievo nel commercio internazionale soprattutto nell'attuale congiuntura geopolitica, ed oggetto di diverse pubblicazioni della Camera di Commercio Internazionale.

Come tutte le precedenti versioni gli Incoterms® infine conservano naturalmente la loro natura strettamente pattizia: essi trovano applicazione solo se e in quanto richiamati dalle parti.

La resa Ex Works

Durante i lavori di revisione dell'edizione 2020 si è discusso (come già in passato) della possibilità di abbandonare il termine di resa Ex Works, molto familiare agli operatori italiani e largamente diffuso nella prassi contrattuale delle nostre imprese, ma scarsamente impiegato altrove, perché ritenuto solo apparentemente protettivo per il venditore ed in realtà foriero di alcuni problemi pratici e controindicazioni.

La spinta ad un graduale abbandono della resa Ex Works proviene da tempo soprattutto da paesi scandinavi e nordeuropei, ma anche questa volta è prevalsa la considerazione che non vi fosse ancora una sufficiente uniformità di vedute per l'abbandono definitivo dell'Ex Works, che dunque è presente anche in questa edizione.

Un nuovo Incoterm: DPU Delivery at place unloaded

Un intervento piuttosto significativo è stato realizzato sostituendo la resa DAT introdotta dagli Incoterms® 2010 con il nuovo termine di resa DPU.

Le consultazioni avvenute con i vari gruppi di lavoro e comitati nazionali hanno confermato che la resa DAT ha avuto - a seguito della introduzione nel 2010 - un'accoglienza ampiamente favorevole e trovato larga diffusione, soprattutto in relazione al trasporto di merce in container, dove per definizione il luogo di destinazione è un terminal container.

La resa DAT viene inoltre ampiamente utilizzata per l'esportazione di prodotti quali macchinari o impianti, o carichi eccezionali, nelle quali l'esportatore di regola ha la necessità di gestire in modo diretto tutte le operazioni di movimentazione e 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.

Va detto che la nota introduttiva ed esplicativa dell'Incoterm DAT negli Incoterms® 2010 precisa che la definizione "terminal" deve intendersi riferita a qualunque luogo di consegna, coperto o meno, con la possibilità che tale luogo non coincida dunque necessariamente con un terminal portuale.

La revisione realizzata con l'adozione dell'Incoterm DPU ha avuto il senso di esplicitare al massimo grado l'ampiezza di opzioni offerte alle parti per la individuazione del luogo di consegna.

Per il resto la resa DPU deve ritenersi a tutti gli effetti equivalente alla precedente DAT, per cui la consegna viene realizzata con la messa a disposizione della merce scaricata al luogo prescelta (mentre nella resa DAP la merce viene consegnata ancora caricata sul mezzo che ha eseguito il trasporto, per cui è a carico di parte acquirente l'organizzazione di tutte le operazioni necessarie al posizionamento a terra).

Gli obblighi delle parti con riguardo al trasporto della merce.

In relazione alle obbligazioni relative al trasporto della merce è stata introdotta qualche modifica non trascurabile.

Innanzitutto, si è precisato che la parte che è tenuta all'organizzatore del trasporto può provvedervi direttamente senza necessariamente avvalersi dei servizi di un terzo.

Si è preso atto in sostanza che nella prassi avviene con frequenza che venditore o compratore curino in modo diretto l'esecuzione del trasporto, soprattutto

quando si tratta di soggetti strutturati e grandi dimensioni che dispongono di mezzi di trasporto e realizzano in autonomia tutta l'attività logistica.

Significativa è poi la modifica introdotta per la resa FCA, per la quale si è previsto (alla sezione A6/B6) 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 una polizza di carico "*on board*" (ossia recante l'annotazione che la merce è stata caricata a bordo) al venditore, 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).

L'esperienza dei prossimi anni permetterà di comprendere come la novità possa funzionare in concreto (ed è possibile in effetti che ci sarà qualche complessità sul piano operativo) considerato che con la resa FCA la consegna viene realizzata al momento dell'affidamento al vettore scelto da parte acquirente, e tale momento di regola precede quello della caricazione a bordo della nave (coincidendo con la caricazione a bordo del mezzo che esegue la tratta terrestre).

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 della emissione della polizza di carico sono a carico di parte acquirente.

Le modifiche introdotte per gli obblighi di copertura assicurativa

Come noto, in tutte le precedenti edizioni degli Incoterms® si è ribadita l'impostazione secondo cui per le rese che pongono a carico del venditore la stipulazione della copertura assicurativa (ossia CIF e CIP) deve trattarsi di una copertura minima.

Nella edizione 2010 si è fatto espresso riferimento, quale parametro per valutare l'adeguatezza della copertura, alla clausola C delle *Institute Cargo Clauses* (che nella precedente versione del 2000 erano menzionate, ma senza espresso riferimento al clausolario C).

La previsione di un obbligo limitato alla copertura minima è stata spiegata alla luce della possibilità che ha il compratore di chiedere un *upgrade* con il ricorso alle *Institute Cargo Clauses (A)* (le cd. *all risks*) o (B), oppure alle *War* o *Strike Clauses*.

In tal caso tuttavia parte acquirente deve farne richiesta espressa al venditore, e fornire ogni dato o informazione necessaria per la stipulazione della copertura supplementare.

L'obbligo in capo al venditore di stipulare una copertura minima ha conseguenze di rilievo, spesso sottovalutate nella pratica.

Mentre infatti la copertura offerta dalle ICC A è tendenzialmente la più estesa possibile, quella derivante dal richiamo alle ICC C è molto diversa come tipologia e filosofia.

Le polizze “*all risks*” operano infatti tendenzialmente come strumenti per l'assicurazione di una universalità di rischi, circoscrivendo l'ambito di copertura da esse offerto attraverso alcune specifiche ipotesi di esclusione; al contrario, le ICC (B) e (C) sono invece su base “*named perils*”, ossia individuano alcuni rischi precisi per i quali sussiste la copertura, che ha dunque un ambito molto più circoscritto.

Nella nuova edizione 2020 si è invece previsto che in caso di adozione di una resa CIP la copertura assicurativa che il venditore è tenuto a garantire è quella *all risks*, che il venditore sarà dunque tenuto a stipulare (rispondendo eventualmente dai danni che dovessero derivare dalla inadeguatezza della copertura) anche qualora non vi sia alcuna richiesta specifica da parte del compratore.

Per informazioni potete contattare gli Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro.



Claudio Perrella
c.perrella@lslex.com



Alessio Totaro
a.totaro@lslex.com