

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Incoterms 2020: alcuni degli aspetti innovativi più importanti

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 21st, 2020

*Contributo a cura di Pietro Ghiglinò \**

*\* avvocato dello studio legale Garbarino*

Il primo gennaio 2020 sono entrati in vigore i nuovi Incoterms. Pur essendo prematuro valutare l'impatto delle novità apportate dalle nuove clausole, anche in virtù del regime transitorio che è stato espressamente previsto per consentire alle parti di adottare le scelte contrattuali più opportune fra il 2019 ed il 2020, alcuni aspetti innovativi potrebbero essere di significativa importanza per gli operatori del settore.

Gli undici termini dell'edizione 2020 possono essere classificati in diversi gruppi, in funzione della distribuzione del livello delle obbligazioni in capo al venditore e/o compratore. Esiste poi una ulteriore possibilità di suddivisione dei termini in relazione alla tipologia di trasporto, con alcuni incoterms dedicati espressamente al trasporto marittimo o per via d'acqua.

Le "Guidance Notes" riportate all'inizio di ogni Incoterms nell'edizione 2010, ora sono indicate come Explanatory Notes for User. Tali note riportano i "fundamentals" di ogni Incoterm 2020, indicando quando il termine può essere utilizzato, quando si trasferiscono i rischi e come sono ripartiti i costi fra le parti.

L'obiettivo è quello di aiutare gli operatori ad utilizzare correttamente gli Incoterms 2020

Con riferimento alla regola FCA, termine di resa franco vettore, è stata introdotta la facoltà per il compratore di fare avere a proprie spese al venditore una copia della documentazione emessa dal vettore marittimo (bill of lading o seaway bill) che attesti la effettiva caricazione a bordo (on board) della merce. Detta innovazione, che dovrà necessariamente trovare accoglimento nell'ambito del contratto di compravendita, consente di superare quelle problematiche che possono presentare le vendite internazionali di merci con pagamento del prezzo con credito documentario. In particolare, l'esigenza del compratore di potere disporre in autonomia di documentazione che attesti la presenza della merce a bordo e consenta alla banca di appoggio di liberare l'erogazione delle somme a favore del venditore. Contraltare di questa possibilità è il rischio che si assume il compratore il quale, una volta ottenuta la dichiarazione del vettore marittimo, in caso di problematiche relative alla effettiva presenza della merce a bordo, incontrerà maggior difficoltà a sollevare eventuali eccezioni al venditore su detto specifico aspetto.

Negli Incoterms 2020 i costi appaiono negli articoli A9/B9 (sezione A The Seller's Obligation, sezione B The Buyer's Obligation – A9/B9 Allocation of costs) di ciascuna regola Incoterms. In sostanza, con la nuova impostazione, l'identificazione dei costi a carico di ciascuna controparte è decisamente più immediata rispetto all'edizione precedente degli Incoterms. Si segnala, comunque, che i riferimenti ai costi, sono comunque riportati nei rispettivi articoli: ad esempio i costi relativi all'ottenimento dei documenti nella resa

FOB appaiono sia negli articoli A9/B9 che negli articoli A6/B6.

Nei nuovi Incoterms, inoltre, sono previsti differenti livelli di copertura assicurativa richiesti nei termini CIP e CIF. La modifica sembra tenere conto delle diverse tipologie di beni che vengono trattate dalle due clausole e del precedente richiamo alle Institute Cargo Clause "C". Detto clausolario, sotto un profilo assicurativo, garantisce una copertura limitata, alla luce dell'applicazione a tali condizioni assicurative del sistema dei rischi nominati (c.d. named perils), che implicano il versamento dell'indennizzo assicurativo solo alla verifica di uno dei pericoli previamente individuati. Mentre in relazione alle compravendite concordate a termini CIF sarà sufficiente stipulare una polizza che richiami le Institute Cargo Clause "C", con il nuovo termine di resa CIP sarà necessario per il venditore stipulare una copertura assicurativa ICC "A", ovvero una All Risks, in modo da essere considerato adempiente alle obbligazioni nascenti dal contratto di compravendita.

Negli Incoterms 2010, l'unica differenza fra il termine DAT e il termine DAP era che nel DAT il venditore consegnava la merce "once unloaded from the arriving means of transport into a "terminal"; mentre, nel termine DAP il venditore consegnava la merce "when the goods were placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport for unloading".

Negli Incoterms 2020 sono state apportate due ulteriori modifiche. È stato invertito l'ordine in cui i termini vengono presentati in modo da rispettare la crescente suddivisione di rischi ed oneri in capo ai venditori/acquirenti ed è stato, inoltre, modificato il nome del termine da DAT (Delivered at Terminal) a DPU (Delivered at Place Unloaded).

Con tale modifica si intende sottolineare che il luogo di destinazione può essere qualsiasi luogo e non necessariamente un terminal. Nel caso in cui non si tratti di un terminal, spetterà al venditore assicurarsi che la merce possa essere tecnicamente scaricata. Anche in questo caso, il corretto adempimento del contratto di compravendita richiederà che il venditore ponga in essere detta attività di verifica con la adeguata diligenza richiesta per la tipologia di operatori coinvolti nell'operazione.

Solo l'applicazione nella pratica dei nuovi termini potrà confermare se l'opera interpretativa della casistica sviluppatasi negli ultimi dieci anni sia stata correttamente sintetizzata nei nuovi termini di resa la cui applicazione, inevitabilmente, dovrà essere comunque allineata ai principi generali di diritto che disciplinano il contratto di compravendita.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, January 21st, 2020 at 3:33 pm and is filed under [Spedizioni](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

