

Perché serve attenzione e consapevolezza nell'uso delle nuove regole fissate dalla International Chamber of Commerce

Incooterms 2010, precisione e flessibilità nelle clausole contrattuali che regolano il movimento delle merci

Tra le tematiche tecniche di interesse delle imprese associate che fanno import ed export con Paesi extra UE, ve n'è una che, pur affrontata in numerosi convegni, seminari, articoli e siti web, va esaminata con particolare attenzione: la normativa riguardante il trasferimento delle merci. Infatti, il mancato rispetto delle prescrizioni formali della normativa può dar vita a controversie giuridiche di difficile interpretazione ed esito incerto.

FULVIO LIBERATORE, *EASYFRONTIER*

La pratica del commercio internazionale ha da sempre avuto l'esigenza di individuare clausole chiare, semplici e universali in merito alla ripartizione di rischi e costi connessi alla movimentazione delle merci tra chi vende e chi compra. Non che altri aspetti del contratto di compravendita non siano meritevoli di interesse, tutt'altro. Ma si tratta di statuizioni complesse, che affondano le loro radici nelle diverse e spesso incompatibili legislazioni nazionali, oltre che nell'infinita creatività degli imprenditori. Nascono così, nel lontano 1936, le regole Incoterms®, per volontà della ICC (International Chamber of Commerce). Con edizioni successive (nel 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 e, infine, 2010) viene a definirsi un quadro sempre più preciso e adeguato progressivamente ai tempi delle regole applicabili nella specifica materia della ripartizione di rischi e costi del trasporto e delle operazioni accessorie (assicurazione, oneri e adempimenti doganali e, dal 2011, oneri derivanti dall'applicazione della normativa in materia di *security*).

Fonte ufficiale delle regole Incoterms è la pubblicazione n. 715 della ICC nel testo inglese, di cui non esiste edizione elettronica e che è acquistabile presso la ICC medesima (sempre salve le iniziative di partnership tra le associazioni industriali territoriali e la ICC che talora rendono disponibile il testo agli associati, sempre e rigorosamente in forma cartacea).

Non si sottolinea mai abbastanza il fatto che le regole Incoterms non disciplinano altro che i rapporti tra venditore e compratore (e pertanto non sono applicabili né oppo-

nibili allo spedizioniere, al vettore, alla banca o all'assicuratore) e, soprattutto, non riguardano mai il modo e il tempo del passaggio di proprietà, che resta disciplinato dalla normativa generale e da quella contrattuale senza che al riguardo si sia mai trovato uno standard internazionale.

Rischi e costi connessi al trasferimento delle merci tra venditore e compratore: è qui che si possono adottare le regole Incoterms con la ragionevole sicurezza che possiamo capirci con i nostri clienti e i nostri fornitori, a patto, naturalmente, di usarli in modo appropriato ed estremamente accurato.

Val la pena di ricordare alcune accortezze sottolineate anche nelle premesse generali della pubblicazione 715 (Riquadro 1: Istruzioni per l'uso): grande attenzione alle prescrizioni formali che, se non rispettate, rischiano di inficiare la validità della regola adottata e costringono il giudice (in caso di controversia) a svolgere una lunga e complicata indagine sulla "vera" volontà delle parti.

I cambiamenti del 2010

L'edizione 2010 contiene numerose innovazioni, sia a livello generale sia con riferimento ad alcune specifiche regole (Riquadro 2: Sintesi delle nuove 11 regole Incoterms 2010). Il senso globale delle modifiche è comunque connesso alla presa d'atto che i redattori hanno compiuto in ordine ai profondi mutamenti avvenuti nella negoziazione commerciale in questi ultimi anni: dinamiche sempre più veloci di definizione dei contratti, aspetti connessi alla sicurezza delle merci e dei trasporti, sopravvivenza di rego-

Istruzioni per l'uso

Usare le regole Incoterms con scrupoloso rispetto delle prescrizioni dettate dalla ICC è la principale delle accortezze da impiegare per evitare di vanificare il ricorso alle clausole ufficiali.

- Utilizzare sempre i tre caratteri maiuscoli che identificano la regola, senza punti e senza "traduzioni": FCA non dovrà essere scritto fca o F.C.A. né potrà essere espresso come Free Carrier Agent, pur essendo questo il suo significato generico
- Far seguire alla regola il luogo esatto (o facilmente determinabile) ove essa dovrà scattare: ad esempio, FOB dovrà essere seguita dall'indicazione del porto ove avverrà la consegna della merce, FCA o EXW dovrà essere integrata con l'indirizzo dello stabilimento e non con il solo nome del Comune ove avverrà la consegna
- Evitare aggiunte e specifiche alla regola che possono solo creare confusione: ad esempio, "CPT con addebito" non è una clausola Incoterms ma una forma espressiva che, in caso di controversia, dovrà essere spiegata al giudice potendo poi dimostrare che l'altra parte l'aveva ben recepita e accettata
- In caso di utilizzo di una regola magari non più in essere nell'edizione 2010 ma che, per imperscrutabili ragioni, è preferita dalla parti, far seguire alla regola l'indicazione dell'edizione di riferimento: per esempio "DDU (luogo di consegna) Incoterms 2000"
- Per essere ben sicuri che si applichino al contratto le regole Incoterms 2010, è opportuno aggiungere l'indicazione "Incoterms 2010" anche quando si utilizzano le regole dell'edizione 2010
- Evitare di indicare regole diverse (o in modo diverso) nei contratti, negli ordini, nelle conferme d'ordine e nella corrispondenza in genere con il partner commerciale rispetto a quanto riportato in fattura: pur essendo chiara la prevalenza del contratto sulla fattura, la mancata corrispondenza può generare contestazioni ed equivoci
- Utilizzare la parola Incoterms (da considerarsi come indeclinabile ossia non distinta in singolare e plurale) sempre come aggettivo e non come sostantivo: ossia, Regola Incoterms e non l'Incoterms XXX

Sintesi delle nuove 11 regole Incoterms 2010

Qualunque modalità di trasporto	Solo per vie d'acqua
EXW (Ex Works): tutto a carico del compratore, compreso il carico nel magazzino del venditore e i costi connessi alle operazioni doganali di esportazione	FAS (Free Alongside Ship): lungo la banchina del porto
FCA (Free Carrier): il venditore assume rischi e oneri relativi al carico del mezzo di trasporto e alle formalità doganali	FOB (Free On Board): caricata a bordo
CPT (Carriage Paid To): il venditore assume rischi e oneri del solo trasporto fino a consegna al primo vettore e solo gli oneri (ma non i rischi) fino al luogo di destinazione	CFR (Cost And Freight): consegnata in un porto di destinazione
CIP (Carriage And Insurance Paid To): come CPT, ma aggiungendo il solo costo dell'assicurazione ma non i rischi!	CIF (Cost Insurance And Freight): consegnata in un porto di destinazione con costi di assicurazione pagati dal compratore
DAT (Delivered At Terminal): il venditore assume rischi e oneri fino a un terminal compreso lo scarico della merce ed <i>esclusi</i> gli oneri doganali	
DAP (Delivered At Place): il venditore assume rischi e oneri fino a un luogo (non un terminal) convenuto <i>esclusi</i> scarico della merce e oneri doganali	
DDP (Delivered Duty Paid): il venditore assume tutti i costi e gli oneri fino al luogo convenuto, tutto incluso	

Riquadro 3

I suggerimenti sostitutivi

Nel testo della pubblicazione n. 715, con riferimento alle spedizioni via container e utilizzando vie d'acqua, si sconsiglia o si ritiene inappropriato l'uso di questa o quella regola. In tali occasioni, il testo stesso della pubblicazione fornisce dei suggerimenti sostitutivi: nella tabella che segue si riportano i termini "sconsigliati" nel caso delle merci di solito spedite dalle imprese meccaniche e i relativi suggerimenti sostitutivi.

Spedizioni in container	
Termine di uso limitato alle spedizioni per vie d'acqua	Sostituzione suggerita
FAS (Free Alongside Ship)	FCA (Free Carrier)
FOB (Free On Board)	FCA (Free Carrier)
CFR (Cost And Freight)	CPT (Carriage Paid To)
CIF (Cost Insurance And Freight)	CIP (Carriage And Insurance Paid To)

le che, pur sensate forse in passato, oggi non hanno più ragion d'essere.

Regole come DDU, DAF, DES e DEQ, che mettevano l'accento sulla consegna nel Paese di destinazione della merce o su labili confini tecnici - come le banchine dei porti sulle quali (in via puramente teorica, dati i processi logistici reali che governano tali operazioni) si supponeva venissero depositate le merci in arrivo (che invece vengono trasferite senza soluzione di continuità nei recinti e nei magazzini di custodia temporanea, spesso presso i terminal degli spedizionieri internazionali) - oggi appaiono francamente difficili da applicare in termini di ripartizione di rischi e costi tra venditore e compratore.

Per non parlare poi di regole come FOB, nella quale si immaginava che quei terribili *high cube* da 40 piedi che oscillano da possenti gru per il carico sulla nave, improvvisamente, e a seconda dell'intensità dell'oscillazione e della direzione nella quale eventualmente il container fosse precipitato, cambiavano di mano in ordine a rischi e costi.

Le nuove regole DAP e DAT, invece, sono assai più concrete e prossime alla realtà commerciale odierna: si consegna nei terminal o presso lo stabilimento del cliente (o in qualunque altro luogo convenuto) e secondo modalità che consentono di individuare con sicurezza il momento di passaggio di costi e rischi.

Una delle novità più importanti riguarda il declino della regola EXW: su di essa torneremo in un prossimo articolo ma va in ogni caso considerato il fatto che essa sia sconsigliabile nelle compravendite internazionali anche per le difficoltà connesse agli adempimenti doganali, impropriamente assolti dal compratore che però, dal punto di vista doganale e fiscale, finisce per non risponderne affatto.

Da un punto di vista strutturale, le norme di dettaglio per ciascuna regola sono precedute da una o due paginette di "Note esplicative": non costituiscono parte integrante delle regole (e pertanto non vanno considerate come vincolanti nell'applicazione delle regole stesse) ma, di fatto, orientano sia gli utilizzatori sia gli interpreti. Il suggerimento è quello di rispettare, quando possibile, le indicazioni contenute nelle Note esplicative.

Infine, un'osservazione sui controlli di sicurezza, destinati a divenire sempre più invasivi e costosi: le clausole, nell'edizione 2010, forniscono, a dire il vero in modo un po' approssimativo, indicazioni in merito a chi dovrà sopportare gli oneri connessi ai controlli, frequentemente (ma non sempre) svolti presso porti, aeroporti e dogane di confine. Val la pena di ricordare come la certificazione AEOF, cui le imprese associate possono accedere avvalendosi dei servizi posti a loro disposizione dal Progetto Dogana Facile, possa facilitare enormemente la velocità della movimentazione logistica e alleggerire i costi derivanti dagli adempimenti connessi ai controlli.

La nuova ripartizione in gruppi

Le regole 2010 sono poi state distinte in due gruppi anziché nei quattro precedentemente usati (e che si riferivano alle lettere iniziali delle diverse categorie di regole: da E a D, passando per F e C, ciascuna lettera rappresentando categorie viepiù dense di adempimenti a carico del compratore). I due nuovi gruppi si distinguono in ordine alla modalità del trasporto: regole applicabili a qualunque modalità di trasporto (compresa quella intermodale, ossia con l'intervento di più tipologie di mezzi, come treno + aereo + camion) e regole applicabili esclusivamente ai trasporti per vie d'acqua: mari, laghi e fiumi. E resta inteso che, in ogni caso, anche per le vie d'acqua potranno essere usate le regole valide per tutte le modalità di trasporto mentre, ovviamente, non vale il contrario. Ed ecco che la regola FOB non potrà (o non dovrebbe) essere associata, per esempio a Malpensa (come invece spesso capita di vedere) per il semplice fatto che la modalità di trasporto aereo non è più contemplata dalla regola.

E le "regole del mare" (FAS, FOB, CFR e CIF) subiscono un'ulteriore restrizione (in questo caso sulla base di uno "sconsiglio": "può risultare inappropriata ..."): non andrebbero utilizzate per i trasporti di merce "containerizzata" in quanto tale modalità di trasporto comporta, di solito, la consegna in un terminal, da dove poi i container vengono movimentati per il carico sulla nave (o sulle grandi chiatte fluviali).

I suggerimenti sostitutivi

Laddove nel testo viene sconsigliato l'impiego di una regola, di norma se ne indica anche il rimpiazzo: nella tabella abbiamo provato a riassumere tali suggerimenti sostitutivi (Riquadro 3: I suggerimenti sostitutivi) e va osservato che, applicando le sostituzioni, le regole si riducono ulteriormente, evidenziando alcuni termini come più flessibili e universali rispetto ad altro che, anche per il minor raggio di azione, finiranno per essere utilizzati sempre meno.

La generale crescente sensibilità verso un utilizzo sempre più corretto e scrupoloso delle regole Incoterms è un fatto

sicuramente positivo, soprattutto in termini di chiarezza e leggibilità delle transazioni commerciali. L'ultima edizione ha avuto il merito di richiamare l'attenzione delle imprese sulla tematica e di evidenziare come i controlli di sicurezza sulle merci (sia all'import sia, soprattutto, all'export) potranno incidere anche significativamente sui costi della movimentazione.

E ha avuto il conseguente merito di sollecitare ulteriormente le aziende verso il percorso di certificazione AEO nella versione "Full" che potrà evitare numerosi mal di pancia e preoccupazioni connesse ai ritardi, talora spettacolari, nei quali ci si potrà imbattere nel corso dei prossimi anni. □

Questo articolo fa parte di una serie di articoli forniti da Easyfrontier dedicati ad alcune tematiche collegate alla materia dei controlli doganali che riteniamo essere di interesse comune e quotidiano per le imprese associate che esportano o importano verso e da Paesi extraUE.

Gli articoli sono scaricabili al seguente link: http://www.anima-it.com/dogana_facile_articoli.htm

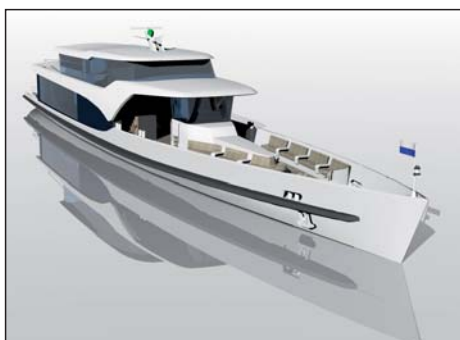
MERCATO

Con Siemens la navigazione laghi è "green"

Siglato un accordo con la Shiptec AG per la fornitura del sistema di propulsione diesel-elettrica Siship EcoProp per un nuovo battello panoramico per la navigazione sul Lago dei Quattro Cantoni, in Svizzera

Lo scorso dicembre la divisione Industry Solutions di Siemens SpA ha siglato un accordo con la società svizzera Shiptec per la fornitura del sistema ecologico di propulsione Siship EcoProp, che sarà installato sul nuovo battello panoramico NPS300 (New Panorama Ship), battello ibrido di 49 m progettato per accogliere 300 passeggeri.

Shiptec AG è la società di ingegneria e servizi della SGV (Compagnia di navigazione del Lago dei Quattro Cantoni), che dispone di specialisti qualificati per ogni tematica legata alla progettazione, alla costruzione e alla manutenzione delle navi. È uno dei pochi cantieri navali dei laghi interni d'Europa che, in qualità di general contractor, gestisce direttamente tutte le fasi di sviluppo della fornitura, inclusa tutta la progettazione navale, meccanica ed elettrica di dettaglio. Al fine di soddisfare le esigenze di ecocompatibilità cui doveva rispondere il sistema di propulsione – bassi consumi di



energia, funzionamento pulito e dimensione compatte – Shiptec ha affidato a Siemens Marine Solutions lo studio e la fornitura del sistema di propulsione ibrido (Siemens Siship EcoProp). Il battello NPS300 sarà equipaggiato con due unità di propulsione elettrica da 180 kW direttamente accoppiate alle eliche di propulsione, che lavoreranno in serie a un sistema di generazione elettrica a frequenza variabile di ultima generazione, mos-

so da motori diesel common-rail a bassissime emissioni, studiati per soddisfare le più recenti e stringenti normative in tema di rispetto ambientale per navigazione su acque interne (standard CCNR2 della Central Commission for the Navigation of the Rhine). La gestione della potenza elettrica sarà ottimizzata al fine di garantire il minor consumo possibile nelle diverse condizioni di funzionamento. Il battello NPS300 sarà consegnato nella primavera del 2012 ed entrerà a fare parte della numerosa flotta del Lago dei Quattro Cantoni. □