

INCOTERMS 2010

Publicazione 715 ICC

Presentazione a cura

STUDIO DEL NEVO SRL

Via Trento 30, 43122 Parma

0521/784271

info@studiodelnevo.it

CHE COSA SONO?

- Gli accordi commerciali di vendita sono **termini facoltativi** per mezzo dei quali le parti contraenti definiscono la ripartizione di rischi ed oneri inerenti alla spedizione internazionale delle merci
- Sono un elemento del contratto ma NON definiscono il passaggio di proprietà delle merci (prerogativa questa del contratto di compravendita nella sua interezza)

CONCETTI GENERALI

**PRECISANO LA PARTE CHE NEL CONTRATTO
HA L'OBBLIGO DI DARE LE DISPOSIZIONI
NECESSARIE PER IL TRASPORTO O
L'ASSICURAZIONE, DAL MOMENTO IN CUI
IL VENDITORE CONSEGNA LA MERCE
ALL'ACQUIRENTE, COSI' COME I COSTI
INCOMBENTI A CIASCUNA PARTE**

GLI INCOTERMS 2010 NON TRATTANO:

- **IL TRASFERIMENTO DI PROPRIETA' DELLE MERCI**
- **CONSEGUENZE DI EVENTUALI INFRAZIONI AL CONTRATTO**
- **N.B. le leggi nazionali hanno la preminenza su tutte le clausole del contratto comprese quelle relative agli INCOTERMS**

INCOTERMS 2010 sono

Norme CONTRATTUALI che facilitano lo svolgimento degli scambi internazionali e che devono essere esplicitamente richiamate nei contratti di vendita internazionali

INCOTERMS 2010 SONO

- **Norme che riguardano la consegna di beni MATERIALI**
- **Norme che NON SONO APPLICABILI AL CONTRATTO DI TRASPORTO**

Ogni regola stabilisce le obbligazioni del VENDITORE e del COMPRATORE:

- a) le obbligazioni del venditore sono contrassegnate dalla lettera “A” e sono riassunte in dieci punti(A1/A10)**

- b) le obbligazioni del compratore sono contrassegnate dalla lettera “B” e sono riassunte in dieci punti (B1/B10)**

INCOTERMS E TRANSAZIONI NAZIONALI

Le regole degli INCOTERMS sono tradizionalmente utilizzate nei contratti di vendita internazionale ma l'edizione 2010 prevede il loro utilizzo anche per **CONTRATTI NAZIONALI.**

Di conseguenza le regole che indicano le formalita' import-export sono da prendere in considerazione se applicabili.

LE REGOLE INCOTERMS SONO RICONOSCIUTE DA

U N C I T R A L

**(Commissione delle Nazioni Unite per il
diritto commerciale internazionale)**

**come interpretazione standard a livello
globale dei più comuni termini nel
commercio estero.**

I CONTRATTI DEL 2010?

- **Tutti i contratti di vendita merci sottoscritti sotto l'egida degli INCOTERMS 2000 rimangono validi anche dopo il 2011.**
- **Le parti possono esplicitamente e consensualmente cambiare le regole da INCOTERMS 2000 a INCOTERMS 2010.**
- **Attenzione!!!!**
- **Mantenendo in contratto INCOTERMS 2000 potrebbero esserci problemi con i crediti documentari.**

I RISCHI NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE:

- **RISCHIO PAESE**
- **RISCHIO CONTROPARTE**
- **RISCHIO STESURA CONTRATTO VENDITA**
- **RISCHIO PRODUZIONE**
- **RISCHIO CAMBIO**
- **RISCHIO SCELTA TECNICA DI
REGOLAMENTO**
- **RISCHIO SCELTA NON APPROPRIATA
INCOTERMS 2010**

EQUILIBRI DELICATI

- **L'inserimento in contratto di termini di resa adeguati creano un equilibrio fra:**
- **CONSEGNA DELLA MERCE**
- **STRUMENTO DI PAGAMENTO**

La catena del commercio

- **INCOTERM fa parte della catena del commercio:**
- **Strumento di marketing**
- **Contrattualistica**
- **Trasporti**
- **Dogana**
- **Pagamento**
- **Fiscalità**

I vantaggi di un corretto incoterm

Strumento di marketing:

- **fornire un insieme di servizi per agevolare l'acquirente ed attuando nel contempo una strategia commerciale di maggiore successo**

Controllo sui prezzi finali:

- **Utilizzando un INCOTERM della serie "D" il venditore puo' agevolmente controllare il ricarico dell'agente**

Controllo sulle merci:

- **Gestendo il trasporto fino a destino il venditore puo' variare le disposizioni impartite.**

STRUMENTO DI SICUREZZA NEI PAGAMENTI

- **Condiziona la scelta tecnica del pagamento**
- **Maggiore o minore disponibilita' di documenti**
- **Venditore “passivo” e non autonomo**

INDICAZIONE SU FATTURA

- E' sempre opportuno che gli incoterms vengano evidenziati prima nel contratto e poi nelle fatture di vendita in quanto la fattura è il documento che viene utilizzato da tutti gli attori del contratto di compravendita, e da quelli che intervengono nella catena logistica di spedizione (dogane comprese)

CORRETTA INDICAZIONE

- Sia nel contratto che in fattura è opportuno riportare la sigla dell'incoterm con l'indicazione del luogo di consegna convenuto, il riferimento alla Camera di Commercio Internazionale di Parigi e l'edizione di riferimento (2010).

Si rammenta che gli incoterms sono stati oggetto di 6 revisioni per adeguarsi alle mutate esigenze della globalizzazione dei mercati:

1936, 1953, 1957, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010

RILEVANZA DOGANALE

- In molti Paesi del mondo l'incoterm influisce in modo rilevante sul calcolo dei diritti doganali all'importazione

Esempio:

Nella UE i diritti doganali sono sempre calcolati sui valori CIF delle merci per cui il valore di transazione concordato tra le parti deve sempre essere ricondotto al valore CIF

In altri Paesi il calcolo dei diritti avviene sui valori FOB

E' POSSIBILE ADATTARE GLI INCONTERMS?

- La CCI risponde solo degli acronimi ufficiali da lei conati
- Tuttavia nella pratica è possibile “snaturare” gli incoterm secondo le proprie esigenze (senza tuttavia avere l'interpretazione ufficiale della CCI)

Esempio:

EXW caricato e sdoganato (ipotesi molto frequente)

In questo caso suggeriamo tuttavia di fare ricorso all'impiego dell'incoterm FCA proprio stabilimento in modo da non snaturare troppo gli acronimi editi dalla CCI

PERCHE' LA REVISIONE:

- **Maggiore utilizzo dei container nei trasporti internazionali e relative procedure operative**
- **Misure di sicurezza nei trasporti internazionali**
- **Utilizzo INCOTERMS 2010 anche da parte degli operatori americani**

Struttura degli incoterms

Ogni regola INCOTERM e' preceduta da una nota esplicativa che ha lo scopo di fornire all'utilizzatore un AIUTO ED UNA GUIDA valida nella scelta della regola più appropriata per una particolare transazione.

E' bene sapere, tuttavia, che la nota esplicativa NON fa parte della regola Incoterm

I nuovi incoterms 2010

EDIZIONE 2000	GRUPPO	EDIZIONE 2010
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	

TERMINI ADATTI A TUTTE LE MODALITA' DI TRASPORTO

EXW	EX – WORKS
FCA	FREE CARRIER
CPT	CARRIAGE PAID TO
CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO
DAT	DALIVERY AT TERMINAL
DAP	DALIVERY AT PLACE
DDP	DELIVERY DUTY PAID

TERMINI ADATTI ESCLUSIVAMENTE AL TRASPORTO MARITTIMO

FAS	FREE ALONGSIDE SHIP
FOB	FREE ON BOARD
CFR	COST AND FREIGHT
CIF	COST INSURANCE AND FREIGHT

CARATTERISTICHE PER GRUPPI

GRUPPI E ED F	Il compratore sostiene i costi ed i rischi del trasporto internazionale
GRUPPO C	Il costo del trasporto internazionale è a carico del venditore ma la merce viaggia rischio e pericolo dell'acquirente
GRUPPO D	Il costo ed il rischio del trasporto internazionale sono a carico del venditore

RIPARTIZIONE IN BASE AL LUOGO DI CONSEGNA

LUOGO DI CONSEGNA (PRIMA DEL TRASPORTO PRINCIPALE)	LUOGO DI DESTINAZIONE (AL TERMINE DEL TRASPORTO PRINCIPALE)
EXW	CPT
FCA	CIP
FAS	CFR
FOB	CIF
	DAT
	DAP
	DDP

LE NOVITA'

I TERMINI SOPPRESSI	I TERMINI INTRODOTTI
DAF	DAT
DES	DAP
DEQ	
DDU	

I TERMINI ABOLITI

- DAF (DELIVERY AT FRONTIER)
- DES (DELIVERY EX SHIP)
- DEQ (DELIVERY EX QUAY)
- DDU (DELIVERY DUTY UNPAID)

DIFETTI DEL DAF

- Termine di resa scarsamente utilizzato se non limitatamente ad alcuni settori specifici (esempio cereali) per cui si è ritenuto che potessero essere regolamentati da discipline specifiche (Gafta per i cereali)
- Largamente utilizzato in passato nel settore ferroviario attualmente si impiega poco:
 - 1) grazie all'armonizzazione degli scartamenti ferroviari che non impongono più il trasbordo merci.
 - 2) In ambito UE non essendoci più i confini doganali

DIFETTI DEL DES

- Scarsamente impiegato per i prodotti finiti
- Gli operatori tendevano spesso a confondere tale termine con il CIF in quanto entrambi i termini di resa prevedono che il venditore sostenga i costi di trasporto sino al porto di sbarco convenuto con la merce nella stiva della nave NON scaricata dimenticandosi il diverso livello di responsabilità sulle merci viaggianti:

Nel DES la merce viaggia a rischio e pericolo del venditore

Nel CIF la merce viaggia a rischio e pericolo dell'acquirente (rischio parzialmente mitigato dalla copertura assicurativa stipulata dal venditore a favore dell'acquirente)

DIFETTI DEL DEQ

- Scarsamente utilizzato per i prodotti finiti si presta solo per il commercio di materie prime ma in realtà ha sempre avuto un impiego molto limitato

DIFETTI DEL DDU

- La cancellazione per eccellenza!!
- In ambito cessioni/acquisti intracomunitari il termine Duty ha sempre generato confusione negli operatori in quanto nessun diritto doganale deve essere pagato non essendoci un'operatività doganale nell'operazione
- Gli operatori si orientavano spesso e volentieri sui termini del gruppo C dimenticandosi tuttavia che in tale circostanza il rischio sulle merci viaggianti si spostava sull'acquirente

I TERMINI INTRODOTTI

- DAP (DELIVERY AT PLACE)
- DAT (DELIVERY AT TERMINAL)

IL NUOVO DAP

- Utilizzabile per tutte le modalità di trasporto deve essere seguito dalla precisa indicazione del luogo di consegna convenuto tra le parti
- Operazioni doganali di esportazione a carico del venditore
- Si presta per le transazioni intracomunitarie laddove il venditore voglia accollarsi spese e rischi della spedizione sino al luogo di destino convenuto tra le parti (ottimo ai fini della prova dell'avvenuta consegna delle merci in ambito UE).
- Si precisa che lo scarico della merce a destino rimane una prerogativa dell'acquirente (elemento questo comune a 10 incoterms dell'edizione 2010 fatta eccezione per il solo DAT)
- Si presta ai trasporti "door to door"
- Operazioni doganali di importazione restano a carico dell'acquirente
- Il nuovo termine DAP ha il compito di sostituire gli incoterms DAF, DES e DDU soppressi in questa edizione.

IL NUOVO DAT

- Utilizzabile per tutte le modalità di trasporto deve essere seguito dalla precisa indicazione del luogo di consegna convenuto tra le parti:
si può identificare indifferentemente un porto, un aeroporto, terminal di uno spedizioniere ed in rari casi il domicilio del cliente
- Non si presta ai trasporti “door to door” in quanto il luogo di consegna indicato tra le parti è un terminal che difficilmente può coincidere con quella dello stabilimento del cliente finale
- Si presta alle operazioni doganali di “immissione in libera pratica” con sosta delle merci presso un magazzino o un terminal in attesa che venga attribuita la destinazione doganale definitiva
- Si presta anche alle operazioni “allo stato estero” con sosta delle merci presso depositi doganali (che stoccano merci allo “stato estero”)
- UN TERMINE DI RESA che prevede l’obbligo del venditore di procedere allo scarico della merce a destino (a differenza di quanto avviene nei restanti 10 incoterms dell’edizione 2010)
- Restano sempre escluse a carico del venditore le formalità di importazione a destino che rimangono una prerogativa dell’acquirente

EXW (LUOGO DI CONSEGNA)

- Utilizzabile per qualsiasi modalità di trasporto
- Minimo di adempimenti per il venditore
- Consegna da parte del venditore nei propri locali
- Predisposizione della fattura e del packing list
- Documentazione di trasporto e doganale a carico del compratore

CRITICITA' EXW

- Non si effettuano le operazioni doganali di export:
Problematiche connesse alla prova dell'avvenuta esportazione (rischio recupero iva e sanzioni da 1 a 2 volte l'imposta dell'imponibile della fattura di export).
Problematiche inerenti alla corretta compilazione dei DAU e di altri certificati (esempio Eur1). In particolare se il dichiarante doganale opera in rappresentanza diretta emetterà i documenti in nome e per conto dell'esportatore senza avere un rapporto diretto.
- Si perde completamente il controllo della spedizione internazionale in quanto non è possibile individuare un vettore di fiducia del venditore
- Rischioso effettuare pagamenti COD (Cash on Delivery)
- Pericoloso anche nell'ambito delle lettere di credito (il documento che comprova l'avvenuta consegna delle merci al vettore viene rilasciata di norma da uno spedizioniere scelto e pagato dall'acquirente). In particolare se le merci sono personalizzate rispetto alle esigenze del cliente si può verificare un "mancato ritiro dei prodotti" ad opera del vettore scelto e pagato dall'acquirente

CRITICITA' EXW

- Opportuno prevedere nella lettera di credito la negoziazione sulla base di un FIATA FCR piuttosto che della B/L (quest'ultimo documento non facilmente verificabile dal venditore). Compilando la FIATA FCR lo spedizioniere certifica che è in possesso di un carico con istruzioni irrevocabili per la consegna al destinatario. Queste istruzioni possono essere cancellate solo se il documento FCR in originale è consegnato allo spedizioniere che lo ha emesso.
- Rischio di non riuscire a dimostrare l'avvenuta consegna delle merci in ambito UE (rischio recupero iva e sanzione da 1 a 2 volte l'imposta).
- Mancanza di controllo sulla corretta emissione dei documenti internazionali di trasporto (in particolare B/L)
- Il vettore in eventuale accordo con l'acquirente potrebbero accusare il venditore di non aver predisposto un imballaggio adeguato e che pertanto i vizi della merce a destino siano riconducibili ad imballaggio insufficiente oppure che il vizio sia riconducibile ad errate manovre di carico effettuate dal venditore (anche se contrattualmente a carico del compratore)

FCA

- Utilizzabile per qualsiasi modalità di trasporto
- Deve sempre essere indicato il luogo di consegna convenuto
- Il venditore oltre a predisporre la documentazione necessaria per l'esportazione si accollerà i costi delle formalità di esportazione
- Il venditore provvederà ad emettere il documento che comprovi l'avvenuta consegna della merce
- Il venditore sopporta i rischi del carico della merce, dello stivaggio nel mezzo di trasporto o sull'unità di carico
- Il trasporto principale (internazionale) è a carico dell'acquirente. Il venditore sopporterà eventuali rischi e costi per spostare la merce dal proprio stabilimento a quello del terminal del vettore
- Il passaggio dei rischi avviene all'atto del carico della merce sul mezzo di trasporto (sia che il mezzo sia presso lo stabilimento del venditore sia che si trovi presso il terminal del vettore)

FAS

- Utilizzabile solo per trasporti marittimi
- Indicare il porto di consegna convenuto tra le parti (individuato dal compratore)
- Formalità doganali di esportazione e predisposizione della documentazione per l'export a carico del venditore
- La predisposizione attestane la consegna della merce è a carico del venditore
- Passaggio di rischi e costi inerenti all'operazione all'atto della consegna lungo il bordo della nave
- Il trasporto internazionale è a carico del compratore mentre il venditore sopporta i rischi ed i costi sino al porto di imbarco convenuto (senza caricare la merce sulla nave)

FOB

- Utilizzabile solo per trasporti marittimi
- Il venditore oltre ad accollarsi le formalità di esportazione (con la predisposizione di tutta la relativa documentazione) deve consegnare le merci a bordo della nave nel porto di imbarco convenuto.
- Il passaggio di rischi e costi avviene con l'avvenuto carico delle merci a bordo.
- Tutti i costi e rischi dopo l'avvenuto carico delle merci a bordo della nave spettano all'acquirente
- Nell'edizione 2000 la consegna avveniva con il superamento della murata della nave ora con l'effettivo carico a bordo
- Il trasporto internazionale è a carico dell'acquirente

ATTENZIONE!!!!

- **NEI TERMINI:**
- **EXW – FCA – FAS – FOB**
- **Il documento comprovante l'avvenuta consegna puo' essere una semplice
R I C E V U T A**

CFR

- Utilizzabile solo per trasporti marittimi
- Il venditore si accolla i costi relativi al trasporto internazionale
- La merce tuttavia viaggia a rischio e pericolo dell'acquirente
- I rischi si trasferiscono alla messa a bordo delle merci sulla nave.
- A carico del venditore le spese di carico, e stivaggio a bordo della nave
- Il venditore sceglie il vettore, la nave
- Il venditore consegna la merce nel porto di destino convenuto senza provvedere allo scarico
- Le formalità di esportazione sono a carico del venditore

CPT

- Utilizzabile per qualsiasi modalità di trasporto
- Il venditore sopporta i costi del trasporto internazionale
- Il passaggio dei rischi avviene con la consegna delle merci presso il vettore
- Il venditore sceglie il vettore
- Lo scarico della merce a destino di norma è a carico del compratore
- Il venditore adempie a tutti gli obblighi inerenti alle formalità di esportazione

CIF

- Utilizzabile solo per il trasporto marittimo
- Termine di resa che ricalca gli oneri previsti dal termine CFR con la sola aggiunta che il venditore ha l'onere di stipulare un contratto di assicurazione che mitighi il rischio sopportato dal compratore sulle merci viaggianti. Evidenziamo tuttavia che l'assicurazione di cui trattasi offre solo una copertura minima:
 - i rischi coperti sono solo quelli di eccezionale gravità e di scarsa frequenza come ad esempio l'incaglio di una nave, il suo affondamento o la collisione
 - l'acquirente può richiedere in sede contrattuale la stipula di un'assicurazione più sicura che permetta una maggiore cautela

CIP

- Utilizzabile per qualsiasi modalità di trasporto
- Ricalca gli oneri tipici del CPT con la sola aggiunta del contratto di assicurazione (copertura minima) che il venditore deve sottoscrivere a favore del compratore
- L'acquirente può richiedere in sede contrattuale la stipula di un'assicurazione più sicura che permetta una maggiore cautela
- Il passaggio dei rischi avviene con la consegna al primo vettore della spedizione

DDP

- Utilizzabile per qualsiasi modalità di trasporto
- Massimi adempimenti per il venditore
- Il venditore sopporta tutti i costi ed i rischi della spedizione sino a destino accollandosi anche le formalità di importazione a destino ed il pagamento dei relativi diritti doganali
- Il compratore sopporta solo i costi ed i rischi dello scarico della merce a destino
- Si può snaturare l'incoterm aggiungendo DDP (luogo di consegna convenuto) VAT excluded in quanto di norma l'iva locale può essere facilmente portata in detrazione dall'acquirente
- Largamente impiegato nelle spedizioni di omaggi o merce di valore commerciale molto contenuto