

## Incoterms® 2010: ecco le novità

Il 1. gennaio 2011 entreranno in vigore i nuovi Incoterms® creati dalla Camera di Commercio Internazionale per individuare responsabilità, spese e rischi collegati alla consegna della merce. L'edizione 2010, rispetto alla precedente versione 2000, apporta le seguenti novità:

- una nuova classificazione dei termini;
- la riduzione degli stessi da 13 a 11;
- la semplificazione di alcune rese.

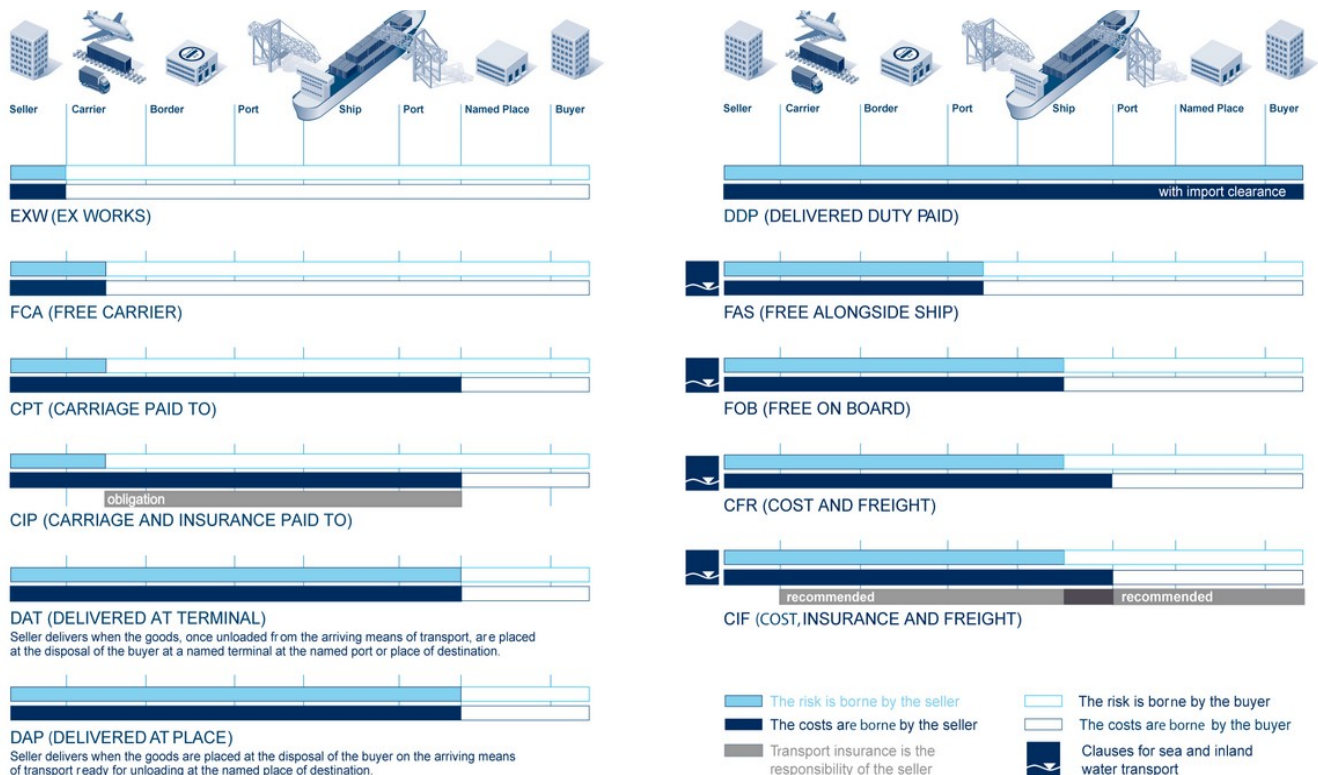
La revisione 2010 risponde alla necessità di

- prendere in considerazione le esigenze dettate dalle nuove tecniche di trasporto, quali l'utilizzo sempre più frequente di container, e le rispettive procedure operative;
- rendere più esplicita l'inadeguatezza di rese come FAS, FOB, CFR, CIF nei traffici di merce in container;
- tener conto di requisiti di sicurezza più stringenti nella catena logistica e di normative doganali sempre più rigorose e restrittive;
- armonizzare la classificazione rispetto alle normative già applicate in alcuni paesi;

e ribadisce che le regole Incoterms si riferiscono esclusivamente

- ai rapporti venditore-acquirente e quindi non influiscono sui rapporti contrattuali con il vettore;
- al trasferimento del rischio e non a quello della proprietà che resta di pertinenza del diritto applicabile al contratto.

### Insurance liability, assumption of risks and costs pursuant to Incoterms 2010



Di seguito sono elencate le principali novità introdotte negli Incoterms 2010.

### **Regola EXW (ex works)**

Si sottolinea la necessità di fare uso di questa regola solo nei contratti di in ambito domestico o della UE, perché in quelli internazionali è più appropriata la regola FCA (Free carrier) che permette al venditore di controllare attraverso la dogana di propria competenza le pratiche di appuramento delle esportazioni.

Viene inoltre esplicitamente previsto che le operazioni di carico della merce, sono a spese e rischi dell'acquirente.

### **Trasporto multimodale**

Per le regole CPT e CIP (utilizzati per il trasporto multimodale) si ribadisce la necessità di definire con precisione sia il luogo delle consegna, dove avviene il trasferimento del rischi, sia quello fino al quale il trasporto è pagato.

### **Termine DAT (Delivered at terminal)**

Il nuovo termine DAT (delivered at named terminal at port or place of destination) prende in considerazione quale luogo di consegna il Terminal, attualmente molto utilizzato soprattutto per la merce in container. Il terminal è qualsiasi luogo coperto o scoperto come una banchina, un magazzino, un'area portuale di stoccaggio dei container o un terminal stradale, ferroviario o aereo.

La consegna è considerata effettuata quando il venditore mette la merce a disposizione del compratore, scaricata dal mezzo di trasporto in arrivo nel terminal di destinazione convenuto (porto o luogo).

### **Termine DAP (Delivered at place)**

Questo termine multimodale sostituisce DAF, DES e DDU ed è quindi utilizzabile quando il venditore è obbligato a consegnare, a sue spese e rischi, la merce.

Il punto di consegna è dunque a bordo del mezzo che ha trasportato la merce al luogo di destinazione convenuto, con merce messa a disposizione del compratore pronta per lo scarico.

L'inadeguatezza del termine DDU (duty unpaid) per le consegne intercomunitarie, dove non si pagano duty, è in questo modo superata.

### **Trasporto marittimo**

Le rese FOB, CFR, CIF sono considerate inappropriate per merce in container, dove evidentemente la merce non viene consegnata a bordo, ma in un luogo che precede il carico a bordo della nave. Questi termini sono invece idonei per le materie prime o i prodotti di base trasportati con navi di tipo tradizionale per le quali è prevista la consegna a bordo nave (FAS) o il caricamento a bordo (FOB, CFR e CIF).

La pubblicazione relativa agli Incoterms® 2010 può essere richiesta, a partire da fine novembre, a ICC Italia che ne detiene il copyright.