

TRASPORTI - Incoterms

In ogni azienda di produzione vi è la necessità di trasferire i beni prodotti nei luoghi in cui avverrà la distribuzione per il consumo, oppure presso altra sede per una successiva lavorazione.

I trasporti possono essere eseguiti:

- 1a) via terra su strada (autocarro) - 1b) via terra su rotaia (ferrovia)
- 2) via acqua (vai marittima o fluviale)
- 3) via aerea

In alcuni casi la scelta del mezzo di trasporto è obbligata da molteplici motivi quali ad esempio l'ubicazione dell'azienda, come la dimensione o la qualità del bene. Un bene eccessivamente voluminoso non potrà che essere trasportato da un mezzo speciale, mentre un bene deperibile necessiterà di un mezzo particolarmente attrezzato.

Quale che sia il mezzo utilizzato, i beni trasportati sono soggetti ad una serie di rischi derivanti da eventi di diversa natura:

- a) Direttamente, esempio il furto del carico durante una sosta, l'incendio del mezzo
- b) Indirettamente, esempio l'autocarro esce dalla sede stradale, il ribaltamento, la sommersione della nave, la caduta dell'aereo, ecc...

Qualora si verifichi un evento e generi danni, questi sono a carico dell'azienda che si assume l'onere ed il rischio di trasporto. Il rischio più comune è inoltre il fatto che la merce giunga a destinazione in modo alterato o comunque non conforme alle condizioni di partenza

Oggi una buona parte delle merci finite ed una considerevole quantità di quelle semilavorate sono trasportate tramite container.

Container è una parola oramai entrata nel vocabolario quotidiano di molti il cui significato è conosciuto anche dai non addetti ai lavori. L'uso dei contenitori nel sistema di distribuzione delle merci ha assunto un'ampiezza mondiale, dato che tale sistema permette una maggior velocità negli interscambi in relazione alla semplicità di trasbordi. Contemporaneamente allo sviluppo dei containers si è andato evolvendo il sistema del trasporto multimodale che impiega una pluralità di mezzi di trasporto alla ricerca d'economie di scala e di tempi di riconsegna sempre più ridotti. Aspetto questo da tenere in considerazione in un contesto di concorrenza commerciale crescente anche con la caduta di molte barriere doganali. Certamente l'uso dei containers non ha definito tutti gli aspetti legati al trasporto, ha risolto alcuni punti, ma ha portato a nuove problematiche spesso legate al tipo di merci caricate.

STIPULAZIONE DEI CONTRATTI DI COMPRAVENDITA

Trattando di materia quale i trasporti, è ovvio accennare alla problematica inerente alla stipulazione dei contratti di compravendita, ovvero la terminologia impiegata per indicare nei contratti di compravendita le obbligazioni assunte dalle parti contraenti. Si tratta di termini commerciali adottati dalla Camera di Commercio Internazionale e conosciuti sotto l'abbreviazione di Incoterms per definire il tipo di consegna della merce e quindi per suddividere i rischi e le spese che devono essere sostenuti nel trasferimento dei beni, tra venditore e compratore. Lo scopo è quello di ridurre al minimo le eventuali controversie derivanti dalle difformità esistenti negli usi commerciali dei differenti Paesi, disciplinando nel modo più preciso possibile ed uniforme gli obblighi rispettivamente spettanti alla due parti che hanno concluso il contratto.

Elenco termini INCOTERMS di seguito commentati

Franco Fabbrica

Ex Work – EXW

FAS - Franco Sottobordo (porto d'imbarco convenuto)

Free Along Side Ship (named port of shipment) - FAS

FOB - Franco A Bordo – (porto d'imbarco convenuto)

Free On Board (named of shipment) - FOB

C&F – Costo e Nolo (porto di destinazione convenuto)

Cost & Freight (named port of destination) - CFR

CIF – Costo Assicurazione e Nolo (porto di destinazione convenuto)

Cost Insurance and Freight (named port of destination)

Ex Ship – (porto di destinazione convenuto)

Ex Ship – (named port of destination) – EXS

Franco Banchina (sdoganato ... porto di destinazione convenuto)

Ex Quay (duty paid ... named port) – EXQ

Reso Sdoganato (luogo di destinazione convenuto nel Paese d'importazione)

Delivery Duty Paid (named place of destination in the Country of importation) – DDP

Franco Vagone (punto di partenza convenuto)

Free On Rail / Free On Truck (named departure point) – FOR / FOT

Reso Frontiera (luogo di consegna convenuto alla frontiera)

Delivery At Frontier (named place of delivery at frontier) – DAF

Franco Vettore – (punto convenuto)

Free Carrier – (named point) – FRC

Nolo Porto – Pagato fino a ... (punto di destinazione convenuto)

Freight Carriage – Paid to ... (named point of destination)

Nolo Porto e Assicurazione – Pagati fino a (punto di destinazione convenuto)

Freight Carriage – and Insurance – Paid to ... (named point of destination) – CIP

Fob Aeroporto – (aeroporto di partenza convenuto)

Fob Airport – (named airport of departure) - FOA

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

•FRANCO FABBRICA

- EX WORKS – EXW

Con questo termine di vendita si è inteso fissare uno stato minimo di obblighi del venditore in quanto l'unica responsabilità a suo carico sarà quella di mettere a disposizione del compratore la merce nel proprio stabilimento di produzione o relativo deposito.

Il venditore ha l'obbligo di predisporre la documentazione conforme, mettere a disposizione la merce nel luogo e nei tempi convenuti e negli appositi imballaggi, avvertendo il compratore con un congruo anticipo sulla data di consegna.

Egli inoltre sopporterà tutti i rischi che la merce potrà correre sino al momento in cui essa potrà essere ritirata dal compratore. I rischi legati al trasporto sono praticamente inesistenti qualora la consegna abbia luogo effettivamente nello stabilimento di produzione.

In considerazione di quanto sopra il compratore deve sopportare tutte le restanti spese a carico della merce ed i rischi di trasporto connessi; dovrà pertanto valutare l'opportunità di una copertura assicurativa il cui costo sarà a suo totale carico, relativamente a tutto il tragitto da "Franco Fabbrica" venditore ai propri magazzini comprese le operazioni di messa a bordo del mezzo vettore delle merci acquistate.

Da un punto di vista assicurativo il compratore avrà pertanto un controllo completo del rischio con il vantaggio di poter scegliere la copertura più idonea tramite il proprio assicuratore ed in considerazione di ciò non possono essere dimenticati gli aspetti commerciali che in caso di danno potranno essere fatti valere nei confronti dello stesso.

•FAS – FRANCO SOTTOBORDO (porto d'imbarco convenuto)

- FREE ALONG SIDE SHIP (named port of shipment)

Secondo questo termine il venditore deve consegnare la merce sottobordo della nave alla banchina di carico indicata dal compratore nel porto d'imbarco convenuto. Il rischio del venditore cessa dal momento in cui la merce è stata materialmente portata sottobordo alla data fissata ed entro il termine convenuto, passando in quel momento il rischio a carico del compratore.

Molto simile al FOB, il FAS si differenzia contrattualmente in quanto il venditore non ha a suo carico lo sdoganamento delle merci ai fini dell'esportazione e operativamente perché il passaggio delle responsabilità avviene con l'arrivo in banchina delle merci e non alla murata della nave ad operazioni d'imbarco iniziate come nel FOB, qui di seguito esaminato.

Il FAS deve essere distinto anche dalla definizione di "Franco Banchina", che regola la disponibilità delle merci sulla banchina del porto di destinazione.

Questa condizione si applica solo ai trasporti per vie d'acqua, risultando il tragitto preliminare ed una possibile giacenza nei magazzini portuali in attesa d'imbarco a rischio del venditore sarà necessario valutare assicurativamente le relative possibilità di rischio, che si distinguono da quelle a carico del compratore per il viaggio marittimo e per l'inoltro a destino.

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

- **FOB – FRANCO A BORDO** (porto d'imbarco convenuto)
- FREE ON BOARD (named port of shipment)

Il venditore si obbliga a consegnare la merce al bordo della nave designata dal compratore, nel porto d'imbarco fissato, secondo l'uso di tale porto, mantenendo a suo carico tutte le spese ed i rischi cui le merci potrebbero andare incontro sino al momento in cui esse abbiano materialmente passato la murata della nave.

Il compratore dovrà pertanto tenere a suo carico spese e rischi sulla merce che potrà sopportare dal momento in cui questa abbia passato il bordo nave. Dal punto di vista assicurativo il venditore dovrebbe provvedere alla copertura per il viaggio preliminare terrestre, per il periodo di giacenza in attesa d'imbarco e per parte delle operazioni di carico, mentre il compratore provvederà a garantire i rischi legati alla parte conclusiva delle operazioni d'imbarco, viaggio marittimo ed il trasporto dal porto di sbarco alla destinazione finale.

La soluzione migliore è comunque una copertura assicurativa unica da magazzino a magazzino per evitare contestazioni di responsabilità riguardo al luogo ove è occorso il danno con la suddivisione del premio risultante in forma percentuale.

Per bordo s'intende specificatamente la murata della nave. Frequenti sono i casi di caduta del carico in fase d'imbarco ove la determinazione della proprietà della merce può essere semplicemente stabilita in base alla posizione della merce una volta che sia avvenuto il danno: se cade sulla banchina dovrà essere considerata appartenente al venditore, mentre se cade sul ponte della nave il passaggio di proprietà deve intendersi contrattualmente avvenuto e pertanto il danno subito sarà a carico del compratore.

Questo termine può essere integrato con l'aggiunta di Non stivato/Not Stowed oppure Stivato/Stowed applicabile per carichi tradizionali su navi di merce secca o liquida, in colli od alla rinfusa.

- **C & F – COSTO E NOLO** (porto di destinazione convenuto)
- COST & FREIGHT (named port of destination) – CFR

La definizione di "nolo" sta ad indicare che il venditore deve stipulare a proprie spese per il trasporto delle merci sino al porto di destinazione convenuto, secondo un itinerario usuale e con l'impiego di navi di tipo normale in relazione al tipo di merce.

Tuttavia il rischio di perdita o di danni alle merci s'intende contrattualmente trasferito dal venditore al compratore al momento del passaggio della merce oltre la murata della nave nel porto d'imbarco come per il caso di una vendita su base FOB.

Il nolo a carico del venditore non modifica pertanto in alcun modo la situazione di rischio a carico dell'una o dell'altra parte rispetto ai termini FOB a cui si rimanda.

Riguardo ai termini di resa FAS, FOB e C&F è opportuno approfondire alcuni aspetti assicurativi non contrattualmente codificati, ma che dovrebbero essere attentamente valutati sia dal venditore sia dal compratore.

Anche se il passaggio di proprietà è contrattualmente ben definito, restano da considerare alcuni risvolti di carattere commerciale che non possono prescindere da una copertura assicurativa completa.

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

E' innegabile che anche per il venditore esiste un rischio specifico a suo carico nel tragitto dal proprio magazzino fino al bordo nave, e molteplici sono i casi di danno in fase d'imbarco.

Il venditore non può confidare nell'esistenza di una copertura "da magazzino a magazzino", stipulata dal compratore, che lo garantisca durante il tragitto preliminare a suo rischio, perché anche se così fosse, potrebbe trovarsi coinvolto nell'azione di rivalsa esperibile dall'assicuratore del compratore, una volta che sia stato effettuato un risarcimento per un danno occorso appunto nella prima tratta del viaggio.

D'altro canto il compratore dovrebbe sempre stipulare una copertura "da magazzino a magazzino" non limitandola inizialmente al porto d'imbarco per non vedersi contestare dal proprio assicuratore eventuali danni occorsi precedentemente al carico sulla nave e che sarebbe difficile recuperare dal venditore o dal vettore locale.

Anche se si potrà verificare una situazione di doppia assicurazione risolvibile con l'introduzione di una clausola "Contingency", in tal modo il rischio sarà effettivamente sotto il controllo del proprietario delle merci durante tutto il trasporto.

• **CIF – COSTO, ASSICURAZIONE E NOLO** (porto di destinazione convenuto)
- COST, INSURANCE AND FREIGHT (named port of destination)

Appare contrattualmente per la prima volta, secondo gli Incoterms, la definizione d'assicurazione.

Il termine CIF è simile al C&F con l'aggiunta che il venditore deve fornire con un contratto trasferibile anche un'assicurazione marittima contro i rischi del trasporto. Compatibilmente con le leggi valutarie, la polizza deve essere stipulata nella moneta contemplata nel contratto di vendita e con assicuratori di buona reputazione.

Gli Incoterms stabiliscono che la copertura deve essere fatta a condizioni minime individuate nel "FPA" sulla base del valore CIF maggiorato del 10% lasciando alla contrattazione singola la scelta di garanzie più estese per comprendere i rischi speciali che potrebbero essere peculiari per determinati commerci.

Da un punto di vista di rischio la presenza di un'assicurazione marittima non modifica tuttavia lo stato delle responsabilità a carico delle due parti vale a dire quello previsto dalle precedenti terminologie; secondo il contratto anche con questa resa il venditore dovrà sopportare tutti i rischi che la merce può correre sino al momento in cui essa non abbia passato effettivamente il bordo della nave, mentre l'acquirente si accollerà tutti i rischi successivi, sino all'arrivo delle merci nei propri magazzini avendo come garanzia l'assicurazione marittima.

Si potrebbe pertanto teoricamente verificare il caso di un trasporto coperto da tre differenti assicurazioni: tragitto preliminare terrestre effettuato dal venditore ed a suo esclusivo beneficio, viaggio via mare con polizza stipulata dal venditore a favore del compratore, inoltre finale assicurato dal compratore a suo beneficio. La situazione viene praticamente risolta richiedendo e convenendo una copertura "da magazzino a magazzino" che garantisca la globalità del trasporto a condizioni uniformi. In caso di sinistro il proprietario potrà far valere i propri diritti verso gli assicuratori in relazione al luogo ove l'avvenimento si è verificato, con la presentazione della documentazione che possa comprovare la sua richiesta.

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

- **EX SHIP** – (PORTO DI DESTINAZIONE CONVENUTO)
- EX SHIP – (NAMED PORT OF DESTINATION) – EXS

Accettando questo termine di contratto il venditore s’impegna a mettere la merce a disposizione del compratore a bordo della nave nel porto di destinazione indicato nel contratto di vendita, lasciando al compratore l’onere di provvedere alla sbarco e all’inoltro a destino.

Il venditore avrà pertanto a proprio carico tutte le spese ed i rischi cui le merci potrebbero andare incontro fino a quando esse non siano state contrattualmente messe a disposizione nel punto usuale di sbarco, in modo tale da poter essere scaricate per mezzo di sistemi di scarico idonei rispetto alla natura della merce.

Anche in questo caso non vi è alcun obbligo di assicurazione in quanto i termini del contratto stabiliscono esclusivamente delle delimitazioni temporali di responsabilità. Dovrà essere pertanto cura del proprietario delle merci in relazione al termine di garantirsi dai rischi del trasporto per tutelare il proprio interesse.

- **FRANCO BANCHINA** (sdoganato ... porto di destinazione convenuto)
- EX QUAY (duty paid ... named port) – EXQ

“Franco banchina” è un’estensione del termine “Ex Ship” ed indica che il venditore deve mettere la merce a disposizione del compratore sulla banchina del porto di destinazione stabilito nel contratto di vendita.

Sotto questo termine sono state considerate due alternative:

- **Franco banchina “sdoganato”** nel qual caso saranno a carico del venditore totalmente od in parte – come specificato nel contratto – le spese di sdoganamento delle merci in importazione; oppure
- **Franco banchina “diritti a carico del compratore”** in base a cui a questo ultimo spettano gli oneri dello sdoganamento delle merci.

Per quanto riguarda la delimitazione del rischio la situazione è identica a quella già esaminata nel “Ex ship” estesa all’operazioni di sbarco.

Impropriamente il “Franco Banchina” potrebbe essere considerata una resa CIF che comprenda le spese di sbarco ove la responsabilità del venditore non si ferma al bordo nave nel porto d’imbarco ma continua sino alla banchina del porto d’arrivo.

- **RESO SDOGANATO** (luogo di destinazione convenuto nel Paese d’importazione)
- DELIVERED DUTY PAID (named place of destination in the Country of importation) – DDP

Se il termine “Franco Fabbrica” comporta per il venditore come si è visto il minimo degli obblighi nei confronti del compratore, il termine “reso sdoganato” quando è seguito dall’indicazione del magazzino del compratore indica l’altro estremo, vale a dire l’obbligo massimo del venditore.

Esso dovrà sopportare tutti i rischi che la merce potrà correre dall’inizio della spedizione sino al momento in cui essa sarà posta a disposizione del compratore nel luogo convenuto dopo aver assolto a tutti gli obblighi contrattualmente convenuti.

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

Al compratore resterà l'onere di eventuali spese connesse con lo scarico della merce al suo arrivo nel luogo di destinazione stabilito, qualora esse non incombono per consuetudine sul venditore ed il rischio che detta merce potrà correre a partire dal momento in cui essa è stata messa a sua disposizione.

Il termine “reso sdoganato” viene utilizzato per qualsiasi tipo di trasporto, terrestre, marittimo od aereo.

Risulta evidente che l'unica tutela dei beni a favore del venditore risulta essere la stipulazione di una copertura assicurativa nella quale comunque dovrà avere parte attiva anche il compratore che in caso di danno dovrà attivarsi per il necessario e relativo accertamento e per la raccolta dei documenti necessari.

Specifici accordi, non di contratto, dovranno essere al riguardo convenuti per l'effettiva salvaguardia di tutti gli interessi.

•**FRANCO VAGONE** (punto di partenza convenuto)

- FREE ON RAIL / FREE ION TRUCK (named departure point) – FOR / NOT

E' questa una terminologia che andrebbe usata esclusivamente quando il trasporto avviene a mezzo ferrovia, ma che spesso è applicata anche nel trasporto autocarro. Per “truck” si dovrebbe intendere infatti il veicolo della ferrovia.

Questo termine può essere assimilato al FOB od alternativamente anche al FAS, in quanto il venditore deve tenere a proprio carico tutte le spese relative alla merce e tutti i rischi che essa può correre fino al momento in cui il vagone su cui la merce è stata caricata, non sia stato preso in consegna dalle ferrovie. Per le merci che non sono sufficienti a costituire un carico completo il rischio del venditore cesserà con la consegna delle merci alla ferrovia alla stazione di partenza alla data od entro il termine convenuto per contratto.

Risulta facile a questo punto individuare le necessità assicurative, facendo riferimento alle terminologie già menzionate.

L'abbinamento FOR/NOT è dovuto alla possibilità che la ferrovia effettui il ritiro delle merci al domicilio del mittente e che questo servizio comprensivo del successivo trasbordo autocarro-vagone sia compreso nella tariffa di trasporto.

•**RESO FRONTIERA** (luogo di consegna alla frontiera)

- DELIVERED AT FRONTIER (named place of delivery at frontier) – DAF

Ancora un termine applicato nel traffico terrestre, sia ferrovia che autocarro, ma che può essere utilizzato per qualsiasi altro modo di trasporto.

In base a questo termine il venditore deve, a proprio rischio e spese, mettere a disposizione del compratore le merci oggetto del contratto, nella località di frontiera doganale convenuta alla data o nel termine stabilito ma comunque prima della “frontiera” del Paese indicato nel contratto di vendita risultando le formalità doganali ed i diritti eventualmente dovuti al momento e per il fatto dell'ingresso della merce nel Paese, a carico del compratore. In questo contesto ci si deve pertanto riferire al confine doganale ove le merci assolvono le relative formalità di esportazione, transito ed importazione, piuttosto che al confine politico.

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

In relazione al trasporto il venditore è obbligato a concludere un contratto a proprio rischio e spese, a condizioni normali, fino al luogo di frontiera convenuto per la consegna, ma a richiesta del compratore ed a rischio di quest'ultimo potrà ottenere un documento di trasporto diretto che consenta il trasporto della merce a normali condizioni, dalla località di partenza fissata dal venditore fino al luogo di destinazione finale nel Paese di importazione, designato dal compratore.

Ciò non significherà in alcun caso una modifica dei termini di rischio per nessuna delle due parti contraenti, ma semplicemente una semplificazione delle modalità di trasporto.

Come già indicato, l'aspetto assicurativo non può essere in questo caso dimenticato, considerato che se il viaggio viene effettuato senza trasbordo in frontiera, sebbene la separazione di responsabilità appaia chiara, può apparire difficile in alcuni casi stabilire in quale momento del viaggio si è verificato un danno quale potrebbe essere, ad esempio, una rottura od un furto parziale. Una copertura "da magazzino a magazzino" può risolvere questo dubbio a beneficio del venditore o del compratore, ma ciò deve essere espressamente convenuto a parte.

• **FRANCO VETTORE** – (punto convenuto)
- FREE CARRIER – (named point) - FRC

Il termine "Franco Vettore" è tra gli ultimi inclusi fra gli Incoterms ed è stato concepito per venire incontro alle realtà ed alle necessità del trasporto multimodale che può prevedere più passaggi su mezzi vettori diversi con la conseguente difficoltà di stabilire prima dell'inizio di trasporto il momento ed il luogo esatto d'imbarco delle merci. Questo termine si può considerare come un'evoluzione del FOB.

Il principio a cui questo termine s'ispira è in pratica quello del FOB con l'eccezione che la responsabilità del venditore e gli obblighi a lui derivanti terminano con la consegna delle merci al vettore designato dal compratore alla data o nel termine stabilito e nel punto convenuto, secondo il modo espressamente concordato od in uso in quel punto.

In considerazione di ciò i rischi di perdita o di danno alle merci si trasferiscono dal venditore al compratore non più con il passaggio della murata della nave, ma con la consegna al vettore, intendendosi come tale ogni persona incaricata di accettare contrattualmente le merci per effettuare il trasporto su strada, per ferrovia oppure via mare od aereo anche in una combinazione di mezzi vettori.

Da un punto di vista assicurativo vale quanto già indicato per il termine FOB, anche se la durata del rischio a carico del venditore potrebbe essere temporalmente più limitata. Per vettore si può intendere anche lo spedizioniere in un'accezione più ampia di quella originalmente fornita di agente del venditore e del compratore.

Lo spedizioniere e lo spedizioniere/vettore sono sempre più coinvolti nell'organizzazione dei trasporti combinati e multimodali e come tali divenendo coordinatori dei diversi mezzi provvedono ad emettere un unico documento di trasporto cumulativo che di conseguenza li può far considerare a tutti gli effetti vettore.

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

- **NOLO PORTO – PAGATO FINO A ...** (punto di destinazione convenuto)
- FREIGHT CARRIAGE – PAID TO ... (named point of destination) – DCP

Un termine poco conosciuto probabilmente perché anch'esso da pochi anni incluso negli Incoterms per rispondere alle esigenze del trasporto multimodale.

In questo caso il venditore provvede al pagamento del nolo relativo al trasporto delle merci sino al luogo di destinazione convenuto; si può pertanto far riferimento per similitudine al termine C&F del trasporto tradizionale con la precisazione che i rischi di perdita o di danno alle merci si trasferiscono dal venditore al compratore con la consegna delle stesse al primo vettore nei termini previsti dal contratto e no con il passaggio del bordo nave.

In considerazione di ciò il compratore dovrà ricevere le merci al punto convenuto nel luogo di destinazione, pagando il prezzo come stabilito nel contratto e sopportare, ad eccezione del nolo, tutti i restanti costi, spese e rischi a cui la merce potrà essere assoggettata durante il trasporto fino al punto di destinazione.

E' pertanto opportuno che in caso di vendita secondo il termine "Nolo Porto", la copertura assicurativa sia stipulata con effetto dallo stabilimento del venditore, considerato che trattandosi di trasporto multimodale spesso la consegna del container avviene in tale luogo.

- **NOLO PORTO E ASSICURAZIONE – PAGATI FINO A...** (punto di destinazione convenuto)
- FREIGHT CARRIAGE – AND INSURANCE – PAID TO... (named point of destination) – CIP

Specifici del trasporto multimodale sono stati già esaminati i termini "Franco Vettore" e "Nolo Porto" rispettivamente corrispondenti al FOB ed al C&F del trasporto tradizionale; manca il CIF che appunto trova corrispondenza con il suindicato "Nolo Porto e Assicurazione".

Per semplicità si può far riferimento al precedente termine "Nolo Porto pagati fino a..." aggiungendo l'obbligo a carico del venditore di provvedere all'assicurazione contro il rischio di perdita o di danni alle merci durante il trasporto. Anche in questo caso il rischio del venditore cessa con la consegna delle merci al primo vettore secondo i termini stabiliti dal contratto.

Il venditore deve provvedere a proprie spese all'assicurazione dei rischi di trasporto, come previsto dal contratto, allo scopo di dare al compratore od a chi abbia un interesse assicurabile sulle merci, il diritto di azione diretta nei confronti degli assicuratori.

La prova di ciò sarà rappresentata dalla polizza o dal certificato di assicurazione. Al contrario del termine CIF non vi è in questo caso una condizione minima di assicurazione applicabile, ma l'ampiezza della copertura è sempre lasciata alla contrattazione delle parti. Anche in questo caso l'assicurazione deve essere stipulata con assicuratori di buona reputazione e deve coprire il prezzo contrattuale aumentato del 10%; inoltre è richiesto che essa sia stipulata nella valuta del contratto di vendita. Su richiesta ed a spese del compratore il venditore deve provvedere all'assicurazione contro i rischi guerra.

E' questa una precisazione apparentemente non necessaria risultando la portata dell'assicurazione lasciata alla trattazione fra le parti. Ad esempio non vengono citati i rischi di sciopero che oggi sono sempre più richiesti in relazione alle maggiori possibilità di danno che potrebbero derivare alle merci in ogni parte del mondo a seguito di azioni di difficile previsione.

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

- **FOB AEROPORTO** – (aeroporto di partenza convenuto)
- FOB AIRPORT – (named airport of departure) – FOA

L'esame degli Incoterms si conclude con un termine specifico del trasporto aereo la cui esigenza è stata avvertita per stabilire esattamente cosa s'intenda per "Franco Bordo" quando il mezzo incaricato del trasporto sia un aereo.

Per il diverso sistema di manipolazione delle merci il termine non può interpretato nel senso letterale precedentemente attribuitogli, ma piuttosto esso designerà il luogo ove per contratto il venditore deve consegnare le merci al vettore aereo, suo agente od altra persona designata anche dal compratore, oppure, se nessuno di essi sia stato designato, ad un vettore aereo o suo agente indicato dal venditore. La consegna come per termini di vendita analoghi precedentemente commentati, deve essere effettuata alla data ed entro i termini previsti per la consegna ed all'aeroporto di partenza convenuto, secondo gli usi dell'aeroporto, oppure in ogni altro luogo indicato dal compratore.

Il venditore sopporterà tutti i rischi che la merce potrà correre sino al momento in cui essa sia stata materialmente consegnata nelle modalità precedentemente previste, mentre il compratore avrà a suo carico i rischi del trasporto aereo e di inoltra finale via terra.

Concluso l'esame degli Incoterms, presentati privilegiando l'aspetto del rischio che, come si è visto, è a carico del venditore o del compratore in modo preciso con un passaggio di responsabilità in momenti ben definiti e difficilmente contestabili, occorre ora aggiungere alcuni commenti riguardo all'assicurazione delle merci. Soltanto due termini, il CIF ed il Porto Nolo e Assicurazione stabiliscono, come si è visto, l'obbligo per il venditore di mettere a disposizione del compratore una copertura assicurativa, che fra l'altro può coprire solo parzialmente, in termini di garanzia e di periodo, le merci trasportate. Tutto praticamente è lasciato alla volontà dei singoli che dovranno valutare le relative esigenze assicurative in relazione al tipo di rischio a cui le merci potranno andare incontro durante il trasporto.

Pur nella certezza di un passaggio di responsabilità in un punto ben definito del trasporto, per il venditore delle merci è necessario fare una realistica analisi dei rischi, nei quali potrebbe incorrere anche successivamente a tale passaggio. Il rifiuto da parte del compratore di ritirare le merci danneggiate durante il trasporto, la mancata stipulazione da parte del compratore di una copertura assicurativa od il suo mancato pagamento, oppure condizioni di garanzia insufficienti, sono alcuni dei casi per i quali il venditore dovrebbe valutare l'opportunità di stipulare una assicurazione per i rischi contingenti a copertura dei propri interessi. Al riguardo è necessario ricordare che una polizza convenuta secondo questi termini ha validità solo a favore del contraente assicurato che avrà l'obbligo, oltre a non divulgarne l'esistenza, a fare tutto il possibile per ottenere il rispetto del contratto da parte del compratore sotto ogni aspetto, sia prima che dopo il risarcimento del danno ottenuto dal proprio assicuratore.

Risulta pertanto importante che le due parti impegnate nel contratto, venditore e compratore, abbiano ancor prima della sua stipulazione coscienza dei rischi e delle spese che dovranno affrontare durante la sua realizzazione, allo scopo di evitare imprevisti o di limitarne la portata, qualora essi non siano in grado di controllare direttamente l'esecuzione del passaggio della merce dall'una all'altra parte con la riscossione dei relativi crediti.

D'altra parte è necessario precisare che per un crescente numero di casi la scelta dei termini di resa non è decisa dal venditore o dal compratore, ma piuttosto è imposta dalle leggi locali dei Paesi nei quali è effettuata l'importazione. Nel tentativo di ridurre l'esportazione di valuta ed incoraggiare lo sviluppo delle assicurazioni locali tali Paesi hanno stabilito l'obbligo dell'assicurazione locale su tutte le

Leoncini & Associati Srl

BROKER DI ASSICURAZIONI

importazioni, imponendo in pratica gli acquisti su basi FOB e C&F ed i corrispondenti termini del trasporto multimodale.