Vendere vino e bevande alcoliche in Italia e all’estero

Dott Giovanni Battista Mellano

L’attenzione da parte del legislatore comunitario al processo di classificazione delle merci ne testimonia tutta la delicatezza ed i conseguenti rischi

Ogni prodotto, sia esso in import che in export, deve essere correttamente inquadrato in una ben determinata voce tra quelle elencate nella Tariffa doganale.

Sul lato EXPORT una corretta individuazione della voce doganale è rilevante ai fini:
- di talune dichiarazioni obbligatorie ed eventuali restrizioni all’export;
- delle regole di origine preferenziale e non preferenziale che variano in funzione della voce doganale.

Sul lato IMPORT una corretta individuazione della voce doganale è rilevante ai fini:
- delle restrizioni all’import e soprattutto per la corretta individuazione delle aliquote daziarie ed IVA.

In funzione della voce doganale del prodotto è necessario spesso rilasciare alcune dichiarazioni obbligatorie al fine di poter esportare le merci.
Solo per fare alcuni esempi, il rilascio di qualsiasi documento diretto ad attestare l'origine preferenziale di una merce da parte dell'autorità doganale (Eur 1,..) o dell'esportatore (es. dichiarazione su fattura) presuppone un'attenta analisi, all'interno dell'azienda, della tariffa doganale a fronte della quale devono
essere prodotti ed opportunamente archiaviati tutti i documenti, elementi e prove da esibire alle autorità deputate ai controlli.

Esempi di altre dichiarazioni:

- “che la merce sopra descritta è di libera esportazione poiché non rientra nell’elenco dei beni cosiddetti “DUAL USE” subordinati ad Autorizzazione ministeriale ai sensi del Regolamento 428/2009 e successive modifiche”.
- ¨non rientra nell’elenco delle specie della Flora e della Fauna protette dalla Convenzione di Washington, né sono costituite da loro parti, e quindi non sono subordinate ad Autorizzazione da parte del Ministero per le Attività Produttive”.
- ¨non rientra nei beni (OPERE D’ARTE) culturali e ambientali subordinati a richiesta di autorizzazione in quanto disciplinati dal Decreto Legge 29 Ottobre 1999 e dai Regolamenti 3911/92 e successive modifiche”.

L’indicazione ed utilizzo di una errata voce doganale determina non solo un’attività di revisione da parte dell’Ufficio delle Dogane, ma anche l’applicazione di rilevanti sanzioni; tutto ciò per i tre anni precedenti l’operazione doganale oggetto di contestazione.

Il tema della classificazione doganale delle merci è spesso sottovalutato dalle aziende le quali non dedicano a tale argomento l'attenzione che merita.

Tale disinteresse da parte degli operatori può generare non pochi problemi esponendo l'azienda a pesanti conseguenze nel caso di accertamenti:

- di carattere amministrativo (sanzioni);
- di carattere penale. Nell'ipotesi in cui, ad esempio, sulle basi di un'errata classificazione, l'Azienda abbia rilasciato incautamente delle dichiarazioni di origine del fornitore al proprio cliente. Per il legale rappresentate si configura un reato di falso in atto pubblico ai sensi dell'art. 483 del c.p.. Si sottolinea, inoltre, che in caso di dichiarazione non veritiera sull'origine preferenziale può addirittura concretizzarsi, attraverso il godimento di condizioni commerciali di vendita più vantaggiose e non meritate, l'ipotesi di pratiche di concorrenza sleale e fraudolenta a danno delle altre imprese concorrenti;
- sul piano delle responsabilità contrattuali nel caso in cui la merce venga ad esempio bloccata in dogana per approfondimenti sulla veridicità del codice (rischio di inadempienza contrattuale per i ritardi di consegna…).

Il sistema armonizzato: SA (HS code) che codifica a 6 cifre tutti i prodotti esistenti e commercializzati è gestito ed aggiornato dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane (World Customs Organization, WCO) al quale aderiscono oltre 170 stati membri nel mondo

I siti del WCO e del WTO (World Trade Organization – Organizzazione Mondiale del Commercio – 164 Paesi) dovrebbero essere consultati ed analizzati quotidianamente al fine di capire le dinamiche e strategie nel commercio mondiale

Al fine di stabilire le politiche commerciali, il sistema armonizzato è diviso in sezioni e capitoli, ciascuno dei quali indica una tipologia di prodotto (animali vivi, scarpe donna, etc.).

Ciascuna categoria o sotto categoria di prodotto è indicata da un codice di 6 cifre valido in tutto il mondo.

A questo codice di 6 cifre, nelle varie parti del mondo le dogane posso applicare dei suffissi numerici che vanno a specificare ulteriormente le categorie.

Il regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune, ha istituito una nomenclatura nota come «nomenclatura combinata», o in forma abbreviata «NC», basata sulla Convenzione internazionale sul sistema armonizzato di designazione e codificazione delle merci, noto come «sistema armonizzato», o in forma abbreviata «SA».

Il SA è stato completato dalle note esplicative, pubblicate in inglese e francese, nonché aggiornate da:

ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLE DOGANE
Consiglio di cooperazione doganale (CCD)
30, Rue du Marché
1210 Bruxelles
BELGIO

In Europa si parla, ad esempio, di TARIC, tariffa doganale comunitaria, che si applica nell'Unione Europea dal 1987. Il codice TARIC è composto di 10 cifre, di cui le prime 6 sono quelle del HS e le successive quattro specificano ulteriormente la sottocategoria.

Tramite questi codici e le apposite tabelle, è possibile calcolare l'aliquota doganale applicabile a ciascuna merce spedita in ogni parte del mondo.

Il Sistema armonizzato (Harmonized System – HS), architrave della classificazione doganale a livello mondiale, è disciplinato da una apposita Convenzione internazionale gestita dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane (World Customs Organization, WCO), con oltre 170 Stati Membri.
In base alla Convenzione, le Parti contraenti sono obbligate a basare i rispettivi sistemi tariffari sulla nomenclatura HS, strutturata in Capitoli (2 cifre, Chapters); Voci – VD (4 cifre, Headings); Sottovoci (6 cifre, Subheadings).

Al fine di garantire l'armonizzazione attraverso questo sistema, le Parti contraenti debbono adottare disposizioni, regole e note uniformi a livello di Capitoli, Voci e Sottovoci. Oltre le 6 cifre, le Parti della Convenzione sono libere di adottare sottocategorie, note e cifre aggiuntive (di solito fino a 10 cifre, come per l'UE - .

Fonti normative di riferimento:

- La Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea
https://eur-lex.europa.eu/oj/direct-access.html

- Il Regolamento (CEE) n. 2658/87 relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:31987R2658

- La Comunicazione della Commissione - Codice di condotta per la gestione della nomenclatura combinata (NC)
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:52000XC0530(01)

- Le Note Esplicative della Nomenclatura Combinata dell'Unione Europea
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2019:119:FULL&from=IT

- Sito web dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

https://www.adm.gov.it/portale/

- Sul sito istituzionale dell’Agenzia delle Dogane vsi può verificare la rispondenza dei codici di classifica delle merci consultando le nomenclature combinate (N.C.) seguendo il percorso o → HOME → Servizi online → Tariffa doganale TARIC → Consultazione → Nomenclature. o Successivamente all’accesso alla Taric, potrà effettuare la ricerca tra le opzioni “ Visualizza”, “Indice Taric” e “Ricerca per parole”, e individuare quella riconducibile al tipo di prodotto venduto.

- Database delle Informazioni Tariffarie Vincolanti (ITV) della Commissione UE, che permette la consultazione di tutte le ITV rilasciate dalle autorità doganali dei Paesi membri attraverso utili filtri di ricerca (vedi infra, I.T.V.)

A tal fine il sito : https://madb.europa.eu/madb/ gestito dall'Unione Europea ci consente – dopo avere classificato in modo corretto con SA il prodotto, di capire le tasse locali nei Paesi di destinazione – le politiche di difesa commerciale – statistiche ed altro

Analisi della Taric per sezioni dalla uno alla 21ma

Acque, comprese le acque minerali naturali o artificiali e le acque gassate, senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti né di aromatizzanti; ghiaccio e neve	
2202	Acque, comprese le acque minerali e le acque gassate, con aggiunta di zucchero o di altri dolcificanti o di aromatizzanti, ed altre bevande non alcoliche, esclusi i succhi di frutta, di frutta a guscio o di ortaggi e legumi della voce 2009
2203	Birra di malto
2204	Vini di uve fresche, compresi i vini arricchiti d'alcole; mosti di uva, diversi da quelli della voce 2009
2205	Vermut ed altri vini di uve fresche preparati con piante o con sostanze aromatiche
2206	Altre bevande fermentate (per esempio: sidro, sidro di pere, idromele, saké); miscugli di bevande fermentate e miscugli di bevande fermentate e di bevande non alcoliche, non nominati né compresi altrove
2207	Alcole etilico non denaturato con titolo alcolometrico volumico uguale o superiore a 80 % vol; alcole etilico ed acquaviti, denaturati, di qualsiasi titolo
2208	Alcole etilico non denaturato con titolo alcolometrico volumico inferiore a 80 % vol; acquaviti, liquori ed altre bevande contenenti alcole di distillazione
2209	Aceti commestibili e loro succedanei commestibili ottenuti dall'acido acetico

204	
	Vini di uve fresche, compresi i vini arricchiti d'alcole; mosti di uva, diversi da quelli della voce 2009
2204 10	
-	Vini spumanti
- -	Vini a denominazione d'origine protetta (DOP)
2204 1011 00	
- - -	Champagne
2204 1013 00	
- - -	Cava
2204 1015 00	
- - -	Prosecco
2204 1091 00	
- - -	Asti spumante
2204 1093 00	
- - -	altri
2204 1094 00	
- -	Vini a indicazione geografica protetta (IGP)
2204 1096 00	
- -	altri vini varietali
2204 1098 00	
- -	altri

-	altri vini; mosti di uva la cui fermentazione e' stata impedita o fermata con l'aggiunta d'alcole (mistelle)
2204 21	
- -	in recipienti di capacità inferiore o uguale a 2|litri
- - -	Vini, diversi da quelli indicati nella sottovoce|2204|10, presentati in bottiglie chiuse con un tappo a "forma di fungo" tenuto da fermagli o legacci; vini altrimenti presentati aventi, alla temperatura di 20|°C, una sovrappressione dovuta all'anidride carbonica in soluzione, non inferiore a 1|bar e inferiore a 3|bar
2204 2106 00	
- - - -	Vini a denominazione d'origine protetta (DOP)
2204 2107 00	
- - - -	Vini a indicazione geografica protetta (IGP)
2204 2108 00	
- - - -	altri vini varietali
2204 2109 00	
- - - -	altri

- - -	altri
- - - -	prodotto nell'Unione europea
- - - - -	con titolo alcolometrico effettivo inferiore o uguale a 15 % vol
- - - - - -	Vini a denominazione d'origine protetta (DOP)
- - - - - - -	Vini bianchi
2204 2111	
- - - - - - - -	Alsace
2204 2111 10	
- - - - - - - - -	con titolo alcolometrico effettivo inferiore o uguale a 13 % vol
2204 2111 90	
- - - - - - - - -	con titolo alcolometrico effettivo superiore a 13 % vol e inferiore o uguale a 15 % vol
2204 2112	
- - - - - - - -	Bordeaux
2204 2112 10	
- - - - - - - - -	con titolo alcolometrico effettivo inferiore o uguale a 13 % vol
2204 2112 90	
- - - - - - - - -	con titolo alcolometrico effettivo superiore a 13 % vol e inferiore o uguale a 15 % vol
2204 2113	
- - - - - - - -	Bourgogne

Origine non preferenziale (comune)
Origine preferenziale

Quadro Giuridico UE

- REGOLAMENTO (UE) N. 952/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 9 ottobre 2013 che istituisce il codice doganale dell'Unione CDU
- REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2015/2446 DELLA COMMISSIONE del 28 luglio 2015 che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione – RD
- REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/2447 DELLA COMMISSIONE del 24 novembre 2015 recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione – RE
- REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2016/341 DELLA COMMISSIONE del 17 dicembre 2015 che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme transitorie relative a talune disposizioni del codice doganale dell'Unione nei casi in cui i pertinenti sistemi elettronici non sono ancora operativi e che modifica il regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione - RDT

Riferimenti nazionali Dogane

- Nota 70339 del 16/07/2018
- Nota 125912 del 27/12/2018

Origine non preferenziale

- Le aziende che lavorano con l'estero si trovano sommersi da molti problemi , uno di questi è la corretta determinazione dell'origine del prodotto attraverso la conoscenza delle "regole" previste dal CDU.
- Tutti i prodotti hanno un origine.

Origine non preferenziale

- La determinazione dell'origine è necessaria :
  - per la commercializzazione
  - per la tutela dei diritti del consumatore
  - per motivi doganali

Origine e provenienza

- Differenza fondamentale tra origine (luogo effettivo di produzione) e provenienza.
- L’errore più grossolano e comune a molti è quello di considerare l’origine italiana di un prodotto ,l’acquisto da un fornitore italiano
- Funzione del marchio come indicatore della provenienza imprenditoriale

Origine non preferenziale

- L’origine comune non dà diritto a trattamenti preferenziali. L’origine comune viene attestata da un certificato di origine rilasciato dalla Camera di Commercio , su richiesta dell’esportatore.
- In genere il certificato di origine viene richiesto da quei paesi con i quali la UE non ha accordi tariffari.

L’origine indica il Paese

- nel quale le merci:
- sono state interamente prodotte (origine semplice)

oppure

- hanno subito l’ultima sostanziale trasformazione industriale (origine composta)

- L’origine, è dunque un **CONCETTO GEOGRAFICO**, che non va confuso con il concetto di PRODUTTORE

Origine non preferenziale

Quando parliamo di origine non preferenziale dobbiamo far riferimento alla definizione di origine prevista dall'art. 60 del CDU Reg UE 952/2013.

Nel caso di prodotti trasformati , si intende il luogo di produzione del bene o il luogo ove ha subito l'ultima trasformazione sostanziale.

Origine non preferenziale

1. Le merci interamente ottenute in un unico paese o territorio sono considerate originarie di tale paese o territorio.

2. Le merci alla cui produzione contribuiscono due o più paesi o territori sono considerate originarie del paese o territorio in cui hanno subito l'ultima trasformazione o lavorazione sostanziale ed economicamente giustificata, effettuata presso un'impresa attrezzata a tale scopo, che si sia conclusa con la fabbricazione di un prodotto nuovo o abbia rappresentato una fase importante del processo di fabbricazione

Non-preferential origin

1.Goods wholly obtained in a single country or territory shall be regarded as having their origin in that country or territory.

2. Goods the production of which involves more than one country or territory shall be deemed to originate in the country or territory where they underwent their last, substantial, economically-justified

processing or working, in an undertaking equipped for that purpose, resulting in the manufacture of a new product or representing an important stage of manufacture.

Prodotti interamente ottenuti art.31 RD

a) i prodotti minerari estratti dal suolo o dal fondo marino del paese o territorio;
b) i prodotti del regno vegetale ivi raccolti;
c) gli animali vivi, ivi nati ed allevati;
d) i prodotti che provengono da animali vivi ivi allevati;
e) i prodotti della caccia o della pesca ivi praticate;

Prodotti interamente ottenuti

f) i prodotti della pesca marittima e altri prodotti estratti dal mare, al di fuori delle acque territoriali di un paese, da navi registrate nel paese o territorio e battenti bandiera di tale paese o territorio;

g) Le merci ottenute a bordo di navi officina, utilizzando prodotti di cui alla lettera f),orirignari di tale paese o territorio , sempreché tali navi officina siano immatricolate in detto paese e ne battano la bandiera;

h) i prodotti estratti dal suolo o dal sottosuolo marino al di fuori delle loro acque territoriali, sempreché tale paese o territorio eserciti diritti esclusivi per lo sfruttamento di tale suolo o sottosuolo;

Prodotti interamente ottenuti

i) i cascami e gli avanzi risultanti da operazioni manifatturiere e gli articolo fuori uso, semprechè siano stati ivi raccolti e possano servire unicamente al recupero di materie prime

j) le merci ivi ottenute esclusivamente a partire dai prodotti di cui alle lettere da a) a i)

Origine non preferenziale

- Da un punto di vista doganale il cambio della voce doganale (le prime quattro cifre del taric) rappresenta una lavorazione sufficiente al cambio di origine della merce

- Esempio : Taric 4802 (carta utilizzata per la stampa) con la lavorazione (stampa) si ottiene un libro taric 4901 – il libro è di origine italiana (made in Italy).

Origine non preferenziale

l’articolo 32 del reg UE RD :

Si considera che le merci di cui all’allegato 22-01 abbiano subito l’ultima trasformazione o lavorazione sostanziale, che ha come risultato la fabbricazione di un prodotto nuovo o che rappresenta una fase importante della fabbricazione, nel paese o territorio in cui le norme contenute in tale allegato sono soddisfatte o che è identificato da tali norme

Allegato 22-01 RD

- Origine non preferenziale. Art. 59-60 del Reg. (UE) n.952/2013, artt. 31/36 del Reg. Delegato (UE) n.2446/2015. Linee guida.
- ATTRIBUZIONE DELL'ORIGINE NON PREFERENZIALE

1) Merci ricomprese nell'allegato 22-01 RD.

- Si considera che esse abbiano subito l'ultima trasformazione o lavorazione sostanziale nel paese o territorio in cui le regole contenute nel citato allegato sono soddisfatte o che è identificato dalle stesse.
- Le regole dell'allegato 22-01 si distinguono in primarie e residuali. Per alcuni capitoli sono previste anche apposite note con le quali vengono precisati taluni criteri o condizioni.

Capitolo 22 Bevande, liquidi alcolici e aceti

Regola residuale di capitolo applicabile ai miscugli

(1) Ai fini della regola residuale, per «miscuglio» si intende l'operazione deliberata e proporzionalmente controllata che consiste nel riunire due o più materiali fungibili.

(2) Si considera paese di origine di un miscuglio di prodotti del presente capitolo il paese di origine dei materiali che rappresentano oltre il 50 % del peso del miscuglio; tuttavia, si considera paese di origine di una miscela di vino (voce 2204), vermut (voce 2205), acquaviti, liquori e altre bevande contenenti alcole di distillazione (voce 2208) quello dei materiali che rappresentano oltre l'85 % del volume della miscela. Il peso o il volume dei materiali con la stessa origine deve essere considerato complessivamente.

(3) Se nessuno dei materiali utilizzati raggiunge la percentuale indicata, si considera paese di origine quello in cui è stato effettuato il miscuglio

Regola residuale di capitolo

Per le merci del presente capitolo, tranne quelle della voce 2208, se il paese di origine non può essere stabilito applicando le regole primarie e le altre regole residuali di capitolo, il paese di origine delle merci è quello in cui ha origine la maggior parte dei materiali, come stabilito in base al peso dei materiali.

Codice SA2012 Designazione delle merci Regole primarie

ex 2204 Vini di uve fresche, destinati alla fabbricazione di vermut contenente mosto aggiunto di uve fresche, anche concentrato, o alcol

Si considera paese di origine delle merci quello in cui le uve sono ottenute allo stato naturale o non trasformato

ex 2205 Vermut Fabbricazione a partire da vini di uve fresche contenente mosto di uve fresche, anche concentrato, o alcol, di cui alla voce 2204

- 1) Merci non ricomprese nell’allegato 22-01 RD

Come già precisato, la nuova normativa unionale ha introdotto un sistema più completo di norme introduttive e di regole di lista per l’origine non preferenziale rispetto a quanto previsto dalle previgenti disposizioni.

Purtuttavia, un considerevole numero di prodotti e relative voci tariffarie risultano ancora non inclusi e non ricompresi nell’allegato 22-01 e, pertanto, non codificati con regole primarie (o residuali).

In questi casi soccorre lo strumento interpretativo rappresentato dalla posizione comune elaborata dalla UE in sede di negoziati OMC.

- 1) Merci non ricomprese nell’allegato 22-01 RD

Le regole di lista per prodotto ivi contenute, pur se di natura non vincolante, fungono pertanto da ausilio per la determinazione dell’origine non preferenziale.

Per i prodotti non codificati nell’allegato 22-01 al RD, quindi, ferma restando l’applicazione delle disposizioni di carattere generale dettate dall’art. 60 CDU, è possibile avvalersi delle regole di lista consultabili sul sito della Commissione europea oppure, laddove si verifichino le condizioni di cui al par. 3 dell’art. 33 RD, del criterio residuale che determina l’origine non preferenziale in relazione al “… paese o territorio in cui è originaria la maggior parte dei materiali, determinata sulla base del valore degli stessi”.

Lavorazioni insufficienti

- Tutte le attività di conservazione del prodotto (cambio di imballaggio, di confezione , l'apposizione sul prodotto di etichette etc) quelle attività che da un punto di vista doganale vengono identificati come "Manipolazioni usuali" e sono previste dall'articolo 62 del RD – Lavorazioni o trasformazioni insufficienti.

Lavorazioni insufficienti

- a) le operazioni di conservazione effettuate affinché i prodotti restino in buone condizioni durante il trasporto e il magazzinaggio;
- b) la scomposizione e la composizione di confezioni;
- c) il lavaggio, la pulitura; la rimozione di polvere, ossido, olio, pittura o altri rivestimenti;
- d) la stiratura e pressatura di tessili;
- e) le operazioni di pittura e lucidatura;
- f) la sgusciatura e molitura parziale o totale del riso; la lucidatura e brillatura dei cereali e del riso;

- g) le operazioni per colorare o aromatizzare lo zucchero o formare zollette di zucchero; la molitura parziale o totale dello zucchero cristallizzato;
- h) la sbucciatura, la snocciolatura e la sgusciatura di frutta, frutta a guscio e verdura;
- i) l'affilatura, la semplice molitura o il semplice taglio;
- j) la vagliatura, la cernita, la classificazione, la calibrazione, l'assortimento (ivi compresa la costituzione di assortimenti di articoli);
- k) le semplici operazioni di inserimento in bottiglie, lattine, boccette, borse, casse o scatole, o di sistemazione su supporti di cartone o legno e ogni altra semplice operazione di imballaggio;
- l) l'apposizione o la stampa di marchi, etichette, loghi o altri segni distintivi analoghi sui prodotti o sui loro imballaggi;

- m) la semplice miscela di prodotti, anche di specie diverse; la miscela dello zucchero con qualsiasi sostanza;
- n) la semplice aggiunta di acqua o la diluizione, disidratazione o denaturazione dei prodotti;
- o) il semplice assemblaggio di parti di articoli allo scopo di formare un articolo completo o lo smontaggio di prodotti in parti;
- p) la macellazione degli animali;
- q) il cumulo di due o più operazioni di cui alle lettere da a) a p).

2. Ai fini del paragrafo 1, le operazioni sono considerate semplici quando per la loro esecuzione non sono richieste né abilità speciali, né macchine, apparecchiature o attrezzature appositamente prodotte o installate.

3. Nel determinare se la lavorazione o la trasformazione cui è stato sottoposto un determinato prodotto debba essere considerata insufficiente ai sensi del paragrafo 1 si tiene complessivamente conto di tutte le operazioni eseguite in un paese beneficiario su quel prodotto.

Etichettatura

- In Italia non esiste l'obbligo di etichettare il prodotto con l'indicazione di origine.
- Attenzione agli esportatori che devono tenere conto delle norme del Paese estero di importazione .

Etichettatura non obbligatoria

- Ciò in ragione del fatto che l'art. 31 bis del D.L. 273/2005 (convertito nella **L. 51/2006**) ha sospeso l'applicazione dell'art. 6, lettera c), del Codice del Consumo (D. Lgs. 206/2005), secondo cui i prodotti o le confezioni di prodotti destinati al consumatore devono riportare chiaramente visibili e leggibili, tra le altre indicazioni, anche quella relativa al Paese di origine, se situato al di fuori dell'Unione Europea. Il decreto di attuazione dell'art. 6, lettera c), del Codice del Consumo, infatti, non è ancora stato emanato, con la conseguenza che l'efficacia di detta disposizione è momentaneamente sospesa.

- Non assume nessuna rilevanza la circostanza che l’idea del prodotto, il suo progetto, il design , lo stile, la realizzazione di eventuali disegni tecnici avvenga in Italia per attribuire al prodotto l’origine “italiana”.

L’Iva, in linea generale, non viene applicata sulle cessioni di beni inviati all’estero: i beni escono dal territorio nazionale liberi dall’Iva e saranno colpiti dalle imposte sugli scambi (Iva o altre imposte) nel Paese di arrivo.

L’impresa che cede beni inviati all’estero, al fine di non applicare l’Iva, deve espletare specifiche procedure operative. Dette procedure si diversificano (soprattutto) in funzione del luogo di invio dei beni.

Se i beni vengono inviati in altri Paesi Ue, occorre espletare la procedura della cessione intracomunitaria dei beni; detta procedura è disciplinata dall’articolo 41del Dl n. 331/1993, convertito dalla legge n. 427/1993.

S e i beni vengono inviati in Paesi extra Ue, occorre espletare la procedura della cessione all’esportazione dei beni; detta procedura:dal Regolamento (UE) 952/2013 – Istituzione del CDU - Codice Doganaledell’Unione; o dal Regolamento delegato (UE) 2015/2446 del 28 luglio 2015 (RD); o dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 del 24 novembre 201 (RE); o dal Regolamento delegato (UE) 2016/341 del 17 dicembre 2015 (RDT); entrati in vigore in data 1° maggio 2016;

- dalle disposizioni del D.Lgs. n. 141 del 26 settembre 2024 – Disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell’Unione e revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi, entrato in vigore in data 4 ottobre 3034, con abrogazione del Dpr n. 43 del 23 gennaio 1973 (TULD – Testo Unico delle Disposizioni Legislative in materia Doganale);

Sotto il profilo Iva, è disciplinata dall’articolo 8 del Dpr n. 633/1972.

Incoterms 2020.

Contratto di compravendita

- Art. 1470 cc. La vendita è un contratto che ha per oggetto il trasferimento della proprietà di una cosa o il trasferimento di un altro diritto verso il corrispettivo di un prezzo.
- Art. 1476 cc Le obbligazioni principali delle vendite sono quelle di consegnare la cosa al compratore, quella di fargli acquistare la proprietà della cosa , quella di garantire il compratore dai vizi della cosa.
- Art. 1510 cc – Salvo patto o uso contrario, se la cosa venduta deve essere trasportata da un luogo all'altro, il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo la cosa al vettore o allo spedizioniere

Regole Incoterms e contratto

- Le regole Incoterms 2020 non costituiscono un contratto di vendita ma diventano soltanto una parte di quel contratto, qualora siano incorporate all'interno di un contratto già esistente.
- Le regole Incoterms non forniscono indicazioni sulla legge applicabile al contratto. Ci potrebbero essere regimi giuridici applicabili al contratto, sia a livello internazionale, come la Convenzione sulla Vendita Internazionale della Merce (CISG), sia a livello nazionale, come ad esempio i mandati relativi alla salute e alla sicurezza dell'ambiente.

Incoterms e contratti

Se le parti vogliono che vengano applicate le regole Incoterms 2020 ai loro contratti, il modo più sicuro è esplicitare in maniera chiara le loro intenzioni sul contratto, attraverso termini come“[regola Incoterms scelta] [nome del porto, luogo o punto] Incoterms 2020]”

Ad esempio: CIF Shanghai Incoterms 2020

oppure

DAP No. 123, ABC Street, Shanghai Incoterms 2020

Le regole Incoterms non disciplinano

a) Se c'è o meno un contratto di vendita:
b) Le specifiche delle merci vendute;
c) Tempi, luoghi, modo e valuta del pagamento del prezzo;
d) Le eventuali azioni in caso di violazione del contratto di vendita;
e) La maggior parte delle conseguenze di un ritardo e di altre violazioni degli obblighi contrattuali;
f) Gli effetti delle sanzioni;
g) L'imposizione di tariffe;
h) Divieti di esportazione e importazione;
i) Forza maggiore o avversità;
j) Diritti di proprietà intellettuale;
k) Il metodo, la sede e la legge per le risoluzioni dei conflitti in caso di violazioni

Incoterms 2020 – create nel 1936 da ICC

In una sigla di tre lettere si evidenziano le pattuizioni commerciali al fine di individuare:

Ripartizione delle spese – Responsabilità - Ripartizione dei rischi

Le regole **IN**ternational **CO**mmercial **TERMS** descrivono:

- Obblighi: chi fa cosa, ad esempio chi si occupa del trasporto o dell'assicurazione della merce o chi ottiene i documenti di trasporto e le licenze di export e import;
- Rischio: dove e quando il venditore "consegna" la merce, in altre parole il momento in cui si trasferisce il rischio dal venditore al compratore; e
- Costi: quale parte è responsabile di quali costi, ad esempio trasporto, imballaggio, costi di carico e scarico, costi correlati al controllo e alla sicurezza.

Incoterms 2020 e passaggio del rischio.

- Il concetto (prevalente in molti Paesi di lunga tradizione giuridica) il trasferimento del rischio si accompagna a quello di proprietà della merce. In pratica, per il principio del res perit domino (Res Perit Domino: rischio di perimento della cosa –RES- alienata. Secondo questo principio giuridico, comune in molti sistemi, il venditore mantiene su di sé il rischio di perdite o avaria della cosa venduta finché ne rimane proprietario) , i rischi passano dal venditore al compratore con il trasferimento di proprietà. Per il diritto pattizio, in questo caso per gli Incoterms , il trasferimento dei rischi non è necessariamente conseguente a quello della proprietà, perché può avvenire in circostanze anche del tutto scollegate (1376–1378 C.C.). Questo spiega il motivo per cui in ognuno degli Incoterms si considera il momento (e il luogo) del passaggio (leggi: consegna) del rischio, in totale autonomia da quello del passaggio di proprietà (di cui gli Incoterms , non si occupano).

Incoterms e luogo

Il luogo indicato vicino alla regola Incoterms prescelta è molto importante in quanto :

- In tutte le regole Incoterms, ad eccezione del gruppo **C**, il luogo indica dove le merci sono **consegnate**, cioè dove il **rischio passa dal venditore al compratore**;
- Nelle regole del gruppo **D**, il luogo indicato è il luogo di **consegna** e anche il luogo di **destinazione**: il venditore deve organizzare il trasporto fino a quel punto;
- Nelle regole del gruppo **C**, il luogo indica la **destinazione fino alla quale il venditore deve organizzare e pagare il trasporto** della merce e non corrisponde al luogo o al porto di consegna.

Incoterms e luogo

In caso di incertezza sul porto di spedizione con una resa FOB, entrambe le parti avranno dubbi sul luogo in cui il compratore debba presentare la nave al venditore per il carico e il trasporto della merce, sul luogo in cui il venditore debba consegnare la merce a bordo e anche sul trasferimento del rischio dal venditore al compratore.
Oppure in un contratto con resa CPT ma con una destinazione poco chiara, entrambe le parti saranno in dubbio sul punto in cui il venditore deve concordare e pagare per il trasporto della merce.
Per evitare queste problematiche è meglio essere geograficamente più precisi possibili, indicando il porto, il luogo o il punto della regola Incoterms

Incoterms e luogo - consegna

- Il luogo o il porto indicato a fianco delle tre lettere, es. CIP Las Vegas o CIF Los Angeles identifica il luogo o il porto fino a dove il venditore deve organizzare il trasporto della merce, cioè la sua destinazione (non equivale al passaggio del rischio); nelle regole D il luogo indicato identifica entrambi.
- Nelle regole EXW e FCA il luogo di consegna è quello più vicino al venditore, nelle regole DAP, DPU e DDP invece, il luogo è più vicino al compratore .
- Nel paragrafo A2 di ciascuna regola è esattamente identificato il luogo di consegna per ciascuna regola = il punto essenziale che ripartisce le spese tra venditore e compratore.

Incoterms e luogo - passaggio del rischio

Il luogo/punto di consegna indicato nella regola EXW è il punto concordato in cui la merce è messa a disposizione del compratore, indipendentemente dalla destinazione finale.
Nelle regole DAP, DPI e DDP il punto di consegna coincide con il punto di destinazione finale, al quale il vettore incaricato dal venditore trasporterà la merce.

Mentre il rischio della perdita delle merci con la regola EXW passa prima dell'inizio del trasporto, con la regola DDP il rischio si trasferisce al termine.

Nelle regole F e C il rischio si trasferisce dal venditore al compratore all'inizio del trasporto concordato tra le parti

Incoterms e spese - la scelta

Ecco che diventa molto importante sapersi orientare nella scelta della regola Incoterm corretta.

Tentazione: vendere EXW.

Problemi:

- caricamento (fare entrare il vettore incaricato dal compratore per caricare la merce - problemi sulla sicurezza)
- raccogliere le prove di esportazione della merce.

Meglio resa FCA

Incoterms e spese - la scelta

Viceversa, chi acquista potrebbe essere tentato dall'acquisto con resa DDP.

Problema: il venditore potrebbe non essere in grado di espletare correttamente gli adempimenti fiscali (rappresentanza fiscale) e quindi chiedere al compratore di dare mandato al suo spedizioniere di fiducia per l'operazione doganale (con conseguente assunzione di responsabilità da parte dell'importatore- compratore)

Meglio scegliere una resa DAP o DPU

Incoterms, rischi e spese - regole F e C

- In tutte le 7 regole F (FCA, FAS e FOB) e C (CPT, CIP, CFR e CIF) il luogo di consegna è dal “lato” del venditore: di conseguenza le vendite che utilizzano queste regole Incoterms sono spesso chiamate “spedizioni”.
- La consegna avviene, ad esempio:
    - Quando la merce è a bordo della nave al porto di imbarco nelle rese CFR, CIF e FOB; oppure
    - Consegnando la merce al vettore nelle rese CPT e CIP, oppure
    - Caricando la merce sul mezzo di trasporto messo a disposizione dal compratore o lasciandole a disposizione del vettore del compratore nella resa FCA

Incoterms, rischi e spese - regole F e C

- Nei gruppi F e C il trasferimento del rischio avviene al termine del **“primo trasporto”** organizzato dal venditore, indipendentemente dal fatto che la merce arrivi o meno a destinazione. La caratteristica di queste spedizioni la cui consegna avviene nelle fasi iniziali del ciclo di trasporto è tipica delle regole F e C, sia nel caso di regole Incoterms per il trasporto marittimo, sia nelle regole Incoterms per qualsiasi modalità di trasporto.
- Le regole F e C differiscono per quanto riguarda la parte (venditore o compratore) che stabilisce la regola o organizza il trasporto della merce oltre il luogo o il porto di consegna. Nelle regole F è il compratore che stabilisce questi accordi, a meno che le parti non si accordino diversamente. Nelle regole C, l’obbligo è del venditore.
- Il trasferimento del rischio avrà luogo al momento della spedizione o al passaggio della merce al luogo di consegna, ma il contratto di trasporto dovrà essere stilato dal venditore per la destinazione indicata. Consegna e destinazione, quindi, nelle regole C, non corrispondono necessariamente allo stesso luogo.

Regole F e C: il passaggio del rischio

E’ essenziale stabilire chi è il vettore “nelle cui mani” passa il rischio, nel caso in cui nel trasporto siano coinvolti più vettori, su strada, ferrovia, via aerea o mare.
In quale punto della catena di trasporto avviene il passaggio del rischio dal venditore al compratore?

Nella regola FCA il vettore principale è il vettore scelto dal compratore e quindi il rischio passa alla consegna da parte del venditore della merce al trasportatore incaricato (dal compratore).
Nella regola FOB il rischio passa quando la merce viene messa a bordo del vettore scelto dal compratore

Regole F e C: il passaggio del rischio

Nelle regole CPT e CIP il vettore principale è considerato il primo vettore a cui il venditore consegna la merce nel punto indicato in A2.

Nelle rese CFR e CIF la consegna avviene quando la merce è messa a bordo della nave nel porto d'imbarco concordato.

Regole Incoterms e altri contratti

Attenzione!
Le regole Incoterms non fanno parte del contratto di trasporto o del contratto di assicurazione o della lettera di credito!

Vettore, assicuratore o banche non sono vincolati alla regola Incoterms.

E’ però importante che le clausole dei vari contratti si armonizzino tra loro.

Suddivisione per il modo di trasporto

- **Regole per qualunque modo di trasporto**

- EXW – Ex Works
- FCA – Free Carrier
- CPT – Carriage Paid To
- CIP – Carriage and Insurance Paid To
- DAP – Delivered at Place
- DPU – Delivered at Place Unloaded
- DDP – Delivered Duty Paid

Regole per il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne

- FAS – Free Alongside Ship
- FOB – Free On Board
- CFR – Cost And Freight
- CIF – Cost Insurance and Freight

Regole di trasporto marittime e multimodale

Le quattro regole Incoterms cosiddette “marittime” sono utilizzate quando il venditore piazza le merci a bordo (o lungo bordo nella resa FAS) di una nave al porto marittimo o fluviale. È in questo punto che il venditore consegna la merce al compratore. Quando sono utilizzate queste regole, il rischio di perdita o danno di quella merce è a carico del compratore a partire dal quel porto.

Dall’altro lato, le sette regole Incoterms per qualunque modo di trasporto (cosiddette multimodali) sono utilizzate quando

a) il punto in cui il venditore consegna le merci o le mette a disposizione del vettore, o

b) il punto in cui il vettore consegna le merci al compratore o nel punto in cui sono state messe a disposizione del compratore, o

c) entrambi a) e B9

non sono a bordo (o lungo bordo nella resa FAS) di una nave.

La scelta delle regole Incoterms

La ragione per cui spesso si applica la regola Incoterms in modo errato è che spesso la regola Incoterms è considerata soltanto come indicatore del prezzo: questo o quello è il prezzo EXW, FOB o DAP. Le lettere utilizzate nelle regole Incoterms sono sicuramente pratiche abbreviazioni della formula utilizzata nella formulazione del prezzo. Tuttavia, le regole Incoterms non sono esclusivamente o primariamente indicatrici del prezzo. Sono una lista di obblighi generali che il venditore e il compratore si devono l'un l'altro nell'ambito di un contratto di vendita ben riconoscibile e uno dei loro compiti principali è indicare il porto, il luogo o il punto di consegna dove avviene il trasferimento del rischio.

Cambiamenti rispetto alla edizione 2010

1. Rispondono all'esigenza del mercato di poter disporre di una polizza di carico con un'annotazione di messa a bordo nella regola del Free Carrier (FCA) Incoterms.
2. Presentano diversi livelli di copertura assicurativa in Cost Insurance and Freight (CIF) e Carriage and Insurance Paid To (CIP).
3. Delineano la possibilità di organizzare il trasporto con mezzi propri in FCA, Delivery at Place (DAP), Delivery at Place Unloaded (DPU) e Delivered Duty Paid (DDP).
4. Presentano un cambiamento nell'acronimo da Delivered at Terminal (DAT) a DPU.
5. Prevedono l'inclusione dei requisiti relativi alla sicurezza nell'ambito degli obblighi e dei costi di trasporto

1. Polizze di carico a bordo e resa FCA Incoterms 2020

- Quando le merci sono vendute FCA per trasporto via mare, i venditori o i compratori (o meglio le loro banche in caso di lettera di credito) potrebbero voler ottenere una polizza di carico a bordo (on board) .
- La consegna nella resa FCA è completata prima del carico della merce a bordo della nave e non è pertanto sicuro che il venditore possa ottenere una polizza di carico a bordo dal vettore. Nell'ambito del suo contratto di trasporto, il vettore è tenuto e titolato ad emettere una polizza di carico a bordo solo nel momento in cui le merci siano effettivamente a bordo.

Polizze di carico a bordo e resa FCA Incoterms 2020

- Per ottemperare a ciò, gli articoli FCA (A6/B6) delle regole Incoterms 2020 prevedono un'opzione aggiuntiva. Il compratore e il venditore possono concordare che il compratore istruisca il suo vettore ad emettere una polizza di carico a bordo per il venditore dopo il carico della merce, il venditore sarà quindi obbligato a richiedere questa polizza di carico al compratore, in genere attraverso le banche. ICC riconosce che, nonostante la combinazione tra polizza di carico a bordo e resa FCA sia poco felice, ciò permette di rispondere ad un'evidente esigenza del mercato.

1. Polizze di carico e resa FCA

- È sempre vero dire che quando la merce in container è consegnata dal venditore al compratore, trasferendo la merce su un vettore prima del carico su una nave, il venditore ha fatto la scelta giusta vendendo con una resa FCA al posto della resa FOB?
  La risposta a questa domanda è: sì. La differenza negli Incoterms 2020 è che se il venditore vuole o necessita di una polizza di carico a bordo, la nuova opzione aggiuntiva nella resa FCA articoli A6/B6 rende possibile fornire questo documento.

2. Diversi livelli di copertura assicurativa in CIF e CIP

- Nelle regole Incoterms 2010, l'articolo A3 delle rese CIF e CIP imponeva al venditore l'obbligo di "ottenere a proprie spese un'assicurazione sulla merce che deve essere conforme almeno alla copertura minima fornita dalle Clausole (C) dell'Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) o clausole simili". Le Institute Cargo Clauses (C) forniscono una copertura per una serie di rischi, con esclusioni; le Institute Cargo Clauses (A), dall'altro lato, coprono tutti i rischi, con esclusioni. Durante le consultazioni per le regole Incoterms 2020, ci si è mossi dalle Institute Cargo Clauses (C) alle Institute Cargo Clauses (A), aumentando quindi la copertura ottenuta dal venditore a beneficio del compratore. Ciò potrebbe ovviamente portare a costi aggiuntivi. Il caso contrario, ossia rimanere con le Institute Cargo Clauses (C), era fortemente voluto in particolare da coloro che sono coinvolti nel commercio marittimo delle merci.

2. Diversi livelli di copertura assicurativa in CIF e CIP

- Dopo una lunga discussione all'interno del Gruppo di Redazione, si è deciso di mantenere una copertura minima differente nella regola CIF e nella regola CIP.
- Nella regola CIF, utilizzata nel commercio marittimo, è stato mantenuto lo status quo con le Institute Cargo Clauses (C), anche se le parti possono, ovviamente, concordare una copertura più alta.
- Nella regola CIP, il venditore deve ora ottenere una copertura assicurativa che rispetti le Institute Cargo Clauses (A), anche se pure in questo caso le parti possono ovviamente concordare una copertura più bassa.

3. Trasporto con mezzi del venditore o compratore in FCA, DAP, DPU e DDP

Secondo le regole Incoterms 2010 doveva esserci sempre una terza parte, un vettore terzo.
Nella versione 2020 invece nella regola del gruppo D nulla impedisce al venditore di organizzare il trasporto con mezzi propri; nella regola FCA potrà essere il compratore a ritirare con mezzi propri la merce.

4. Variazione DAT - DPU

Nella versione del 2010 l'unica differenza tra DAT e DAP era che nella regola DAT il venditore consegnava la merce una volta scaricata dal mezzo di trasporto nel "terminal", mentre nella regola DAP il venditore effettuava la consegna quando la metteva a disposizione sul mezzo di trasporto di arrivo, pronta per lo scarico.
Ora, nella regola DAP è previsto che la consegna avvenga prima dello scarico e DAT è diventato DPU (reso al luogo di destinazione scaricato), rimarcando che il luogo di destinazione potrebbe essere un qualsiasi luogo e non solo un terminal.

5.Spese di sicurezza nelle spese di trasporto

E’ stata aggiunta nelle regole Incoterms 2020 un’apposita sezione riguardante le obbligazioni relative alla sicurezza (A4 e A7) e delle relative spese (A9/B9).

Non sono stati disciplinati dall’ICC i costi del VGM. A partire dal 1 luglio 2016, il regolamento 2 nell’International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) ha imposto agli speditori, nel caso di spedizioni di container, l’obbligo di pesare il container carico utilizzando strumenti calibrati e certificati e aggiungere il peso del container vuoto. In entrambi i casi, il VGM deve essere registrato con il vettore. Il mancato rispetto dell’obbligo determina l’applicazione di una sanzione stabilita dalla SOLAS Convention e cioè che il container “non deve essere caricato su una nave”: vedere paragrafo 4.2, MSC1/Circ. 1475, 9 giugno 2014.

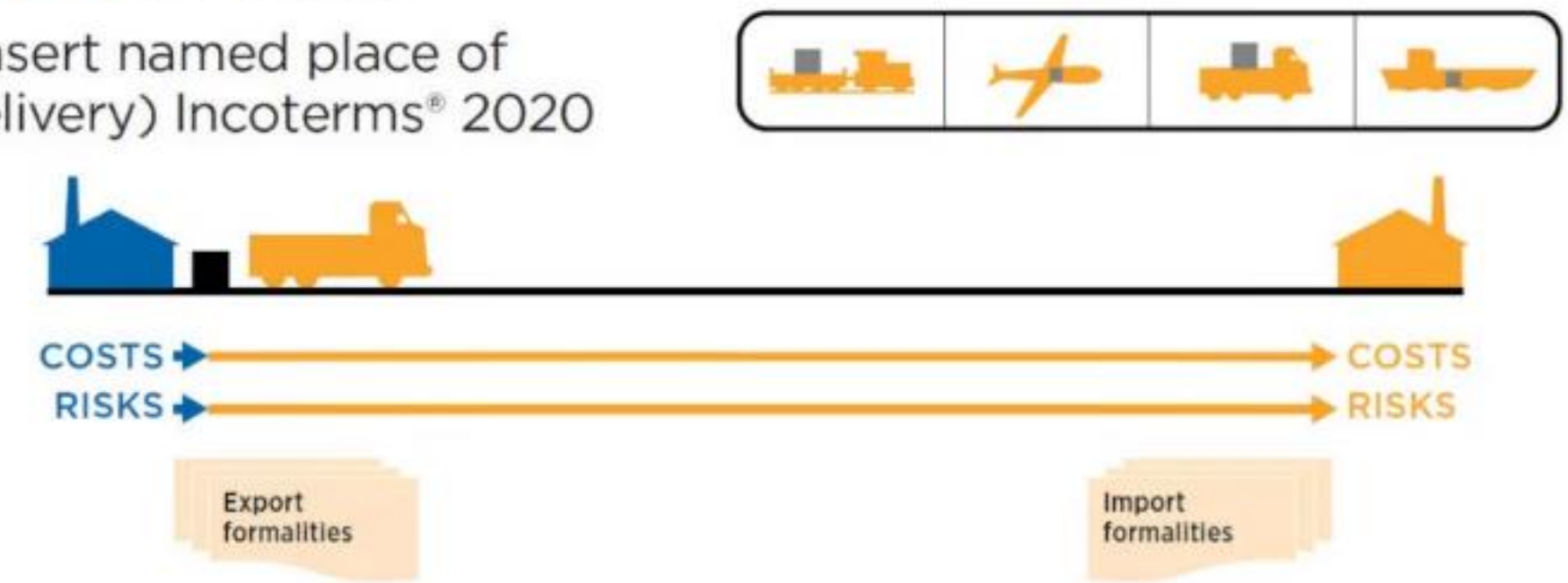
Analisi degli Incoterms

EXW - Ex Works

- Franco fabbrica significa che il venditore effettua la consegna al compratore quando mette la merce a disposizione del compratore nel luogo convenuto.
- I costi ed i rischi del trasporto sono completamente a carico del compratore in quanto il venditore assolve a tutti i suoi obblighi con la semplice «messa a disposizione del prodotto nei propri locali»
- La Camera di Commercio Internazionale precisa che sarebbe preferibile limitare l'utilizzo di questo termine nell'ambito del commercio domestico nazionale (problema sdoganamento all'esportazione).
- IL RISCHIO PASSA CON LA MESSA A DISPOSIZIONE DEI BENI DAL VENDITORE AL COMPRATORE. I RISCHI DEL CARICAMENTO RESTANO IN CAPO AL COMPRATORE. SE IL COMPRATORE NON VUOLE ASSUMERSI I RISCHI DEL CARICAMENTO DOVRÀ ESSERE ADOTTATA LA REGOLA FCA

EXW Ex Works

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



EXW – CESSIONI INTRAUE - art. 41 DL 331/93

- Le merci cedute in altro Stato membro dell'Ue ai sensi dell'art. 41 DL 331/93 necessitano di una prova del trasferimento fisico delle merci.

L'art. 45 bis Reg. N.282 del 15/03/2018, unitamente ai chiarimenti forniti dall'Agenzia delle Entrate nella nota Circolare n.12 del 12/05/2020, disciplina l'onere documentale circa le cessioni intra-UE, introducendo una presunzione relativa relativamente all'uscita delle merci dallo Stato e distinguendo l'ipotesi in cui i beni siano spediti o trasportati dal venditore o da un terzo per suo conto da quello in cui i beni siano trasportati dall'acquirente o da un terzo per suo conto (EXW).

Ed è proprio in questa seconda fattispecie in cui versano spesso le aziende, a rendere oltremodo difficoltoso il procurarsi la prova di uscita delle merci.

Infatti, il venditore dovrebbe procurarsi dall'acquirente una dichiarazione scritta che certifichi che la merce è stato consegnata nel Paese UE di destino, contenente la data del rilascio, il nome e l'indirizzo del cessionario, la quantità e natura dei beni ceduti, data e luogo di arrivo. E ciò entro 10 giorni dalla consegna.

Cessioni intracomunitarie disciplinate dall'art. 41 DL 331/93

Perché una cessione intracomunitaria sia non imponibile IVA è necessario che:

- sia a titolo oneroso (prova: contabili bancarie)
- sia effettuata tra soggetti passivi di imposta comunitari (prova: controllo nel sistema VIES sia del codice identificativo comunitario del venditore che del compratore
- i beni siano trasferiti in un altro Stato membro: nel caso di vendita EXW non si è (con facilità) in grado di dimostrare che " i beni sono trasferiti in un altro Stato membro" (Ris. Ag. entrate 345/E del 28/11/2007, Risposta a interpello n.632 del 29/12/2020)

Cessioni UE - prova uscita

Secondo la risoluzione 28 novembre 2007, n. 345/E, per dimostrare l'avvenuta spedizione dei beni in altro Paese comunitario, il Veditore italiano deve conservare la seguente documentazione fiscale e contabile:

- la fattura di vendita all'acquirente comunitario (i.e. fattura del Venditore italiano all'Istante);

- gli elenchi riepilogativi INTRA relativi alle cessioni intracomunitarie effettuate dal Fornitore italiano;

- il documento di trasporto "CMR" firmato;

- la rimessa bancaria dell'acquirente (i.e. l'Istante) relativa al pagamento della merce.

EXW – cessioni intraue

Nel caso in cui il cedente nazionale non sia riuscito ad avere copia del CMR firmato, con le risoluzioni del 15 dicembre 2008 e 25 marzo 2013, n. 19/E si è affermato che non esiste un vincolo rigido in ordine alla prova da fornire, e pertanto sono ammissibili altri mezzi di prova idonei e la prova dell'avvenuto trasferimento del bene in altro Stato UE deriva da un insieme di documenti (sostitutivi del CMR, da conservare per il periodo di accertamento e congiuntamente alle fatture di vendita, alla documentazione bancaria attestante le somme riscosse in relazione alle predette cessioni, alla documentazione relativa agli impegni contrattuali assunti e agli elenchi Intrastat) da cui si ricava, con sufficiente evidenza, che il bene è stato trasferito dallo Stato del cedente a quello dell'acquirente.

"*Per completezza – si legge nella risposta all'interpello - si osserva che con la risposta a interpello n. 100 del 2019 questa Agenzia ha precisato che sono idonei a provare l'uscita della merce dal territorio dello Stato anche:*

- DDT con firma di presa in carico della merce da parte del trasportatore (trasportatore che può essere anche incaricato dal cessionario, per vendite effettuate franco fabbrica ovvero ex works);

- dichiarazione di ricezione della merce da parte del cliente;

- documentazione riguardante gli impegni contrattuali assunti con il cliente (contratto concluso o scambio mail).

Con tali informazioni non è necessario essere in possesso di CMR o di altri documenti di trasporto firmati dal destinatario."

Circolare Ag. Entrate 12/E del 12/05/2020

<< si presume che i beni siano stati spediti o trasportati dal territorio di uno Stato membro verso una destinazione esterna ....: (...) b) [.n.d.r. se]il venditore è in possesso di : i) una dichiarazione scritta dall'acquirente che certifica che i beni sono stati trasportati o spediti dall'acquirente, o da un terzo per conto dello stesso acquirente, e che identifica lo Stato membro di destinazione dei beni; tale dichiarazione scritta indica la data di rilascio; il nome e l'indirizzo dell'acquirente; la quantità e la natura dei beni; la data e il luogo di arrivo dei beni; nel caso di cessione di mezzi di trasporto, il numero di identificazione del mezzo di trasporto; nonché l'identificazione della persona che accetta i beni per conto dell'acquirente; (...)

La dichiarazione de quo deve essere posseduta dal venditore insieme ad almeno due dei documenti relativi al trasporto delle merci, di cui alla lettera a) del paragrafo 3dell'articolo 45-bis (i.e. un documento o una lettera CMR riportante la firma, una polizza di carico, una fattura di trasporto aereo, oppure una fattura emessa dallo spedizioniere), oppure ad un documento di trasporto di cui alla citata lettera a)unitamente ad un documento relativo agli altri mezzi di prova indicati nella lettera b)del medesimo paragrafo 3 (i.e. una polizza assicurativa relativa alla spedizione o al trasporto dei beni o i documenti bancari attestanti il pagamento per la spedizione o il trasporto dei beni).

Questi elementi di prova devono essere non contraddittori e provenire da due parti indipendenti tra loro, dal venditore e dall'acquirente (per ulteriori dettagli, cfr. circolare 12/E del 2020).>>

EXW CESSIONI EXTRAUE – NOTA DOGANE 112029 del 15/10/2018

- Esportatore è il soggetto **stabilito nel territorio dell'Unione** che ha la facoltà di decidere e ha deciso che le merci devono uscire dal territorio doganale, ovvero che è parte del contratto in virtù del quale le merci devono uscire dal territorio doganale.
- E' richiesto all'esportatore di essere stabilito nel territorio doganale della UE e di avere la facoltà di decidere che le merci devono uscire dal territorio doganale. Nel testo previgente, invece, si richiedeva al soggetto stabilito nell'Unione di essere titolare anche di un contratto concluso con il destinatario stabilito in un paese terzo, il che limitava, talvolta, la possibilità per un operatore economico di poter assumere la veste di esportatore. L'avere individuato l'esportatore anche nel soggetto che è parte del contratto di trasporto, consente di risolvere i casi di vendite EXW.

ESPORTAZIONI- CESSIONI VERSO CLIENTE EXTRAUE E VERSO CLIENTI UE CON Destinazione extraue
Uffici doganali - art, 8 DPR 633/1972

Quali sono gli uffici doganali ai quali presentare la dichiarazione , per il regime dell'esportazione (art.159 del CDU, e nell'art. 221 del 2447/20159)?

Sono i seguenti:

a) l'ufficio doganale competente per il luogo in cui l'esportatore è stabilito;
b) l'ufficio doganale competente per il luogo in cui le merci sono imballate o caricate per l'esportazione;
c) un altro ufficio doganale dello Stato membro competente, per ragioni amministrative, per le operazioni di cui trattasi.

Cessioni all'esportazione disciplinate dall'art. 8 DPR 633/72

- Per ottenere l'esenzione negli scambi extra Ue , è il contribuente a dover dimostrare l'effettiva destinazione dei beni all'estero (Circ 18 D del 29.10.2010 Agenzia delle Dogane) con l'espletamento delle formalità doganali in Italia.

  Il reg UE 952/2013 CDU prevede l'invio delle dichiarazioni doganali esclusivamente in forma telematica per le merci presentate in dogana o c/o luogo approvato.
- L'Iva sulle cessioni di beni inviati all'estero, in linea generale, non viene applicata: i beni escono dal territorio nazionale liberi dall'Iva e saranno colpiti dalle imposte sugli scambi (Iva o altre imposte) nel Paese di arrivo.
- Per poter emettere una fattura senza applicazione dell'iva si deve

Circ. 18 Agenzia delle Dogane del 29.12.2010 pag. 17

- *il fatto che un esportatore venda la propria merce "ex-work" e che l'acquirente estero sia il soggetto responsabile per il trasporto, non da diritto a quest'ultimo di decidere il luogo ove presentare la dichiarazione di esportazione il quale deve, quindi, attenersi alla regola secondo la quale la dichiarazione di esportazione deve essere presentata secondo le forme e regole stabilite dalla normativa doganale vigente e quindi presso l'ufficio doganale preposto alla vigilanza nel luogo in cui l'esportatore è stabilito o dove le merci sono imballate o caricate per essere esportate*.

  L'esportatore nazionale che effettua operazioni in "ordinaria" è abilitato a presentare la dichiarazione di esportazione e le merci in uno degli uffici doganali situati nel territorio nazionale; non è, invece, abilitato a presentare la dichiarazione doganale in uno Stato Membro diverso da quello di residenza

Cessione extra UE

Per quanto concerne le formalità doganali all'esportazione, occorre vincolare i beni destinati ad uscire dal territorio comunitario allo specifico regime mediante presentazione della dichiarazione doganale di esportazione art.269 CDU), accompagnata dai documenti commerciali e dalle eventuali licenze, autorizzazioni o titoli qualora obbligatoriamente richiesti per l´esportazione di quel tipo di merce.

- Per ottenere l'esenzione negli scambi comunitari , è il contribuente a dover dimostrare l'effettiva destinazione dei beni all'estero. (Sentenza 20575 del 7.10.2011 – Corte di Cassazione), stampando il messaggio telematico di avvenuta esportazione (MRN)

Cass. Civ. Sez. Tributaria - sent. 32330 del 02.11.2022

- L'esenzione della cessione intracomunitaria diviene applicabile quando il venditore prova che il bene, ceduto a titolo oneroso, è stato spedito o trasportato in altro stato membro.
- L'art. 45 bis Reg. 282/2018 e la Circolare n.12 del 12/05/2020 dell'Ag. delle entrate disciplinano l'onere documentale circa le cessioni intra-UE
- In mancanza di tali prove non resta al contribuente-cedente che dimostrare che sia stata commessa dall'acquirente una frode di cui il fornitore non era e non poteva essere a conoscenza (CGUE in causa C-409/04, cit., punto 50; CGUE in causa C492/13, punto 31) (NDR – prova assai difficile da raggiungere).
- Notiamo che la Corte di Cassazione evidenzia che: "Analogo principio è stato espresso dalla Corte di giustizia in tema di cessioni extracomunitarie (da ultimo, CGUE 17 ottobre 2019, in Causa C-653/18, Unitel) ed è stato recepito dalla recente giurisprudenza di questa Corte (Cass. n. 29498 del 24/12/2020; Cass. n. 26062 del 30/12/2015; Cass. n. 4636 del 26/02/2014)."

Prova esportazione

Cessione ex art. 8 lett. a) DPR 633/72 (trasporto a cura del cedente): La prova di avvenuta esportazione è data dalla emissione della bolla doganale di esportazione e dal visto elettronico consultando il sito dell'Agenzia delle Dogane con il codice MRN che identifica la dichiarazione di esportazione https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/dogane/operatore/servizi-online/tracciamento-movimenti-mrn

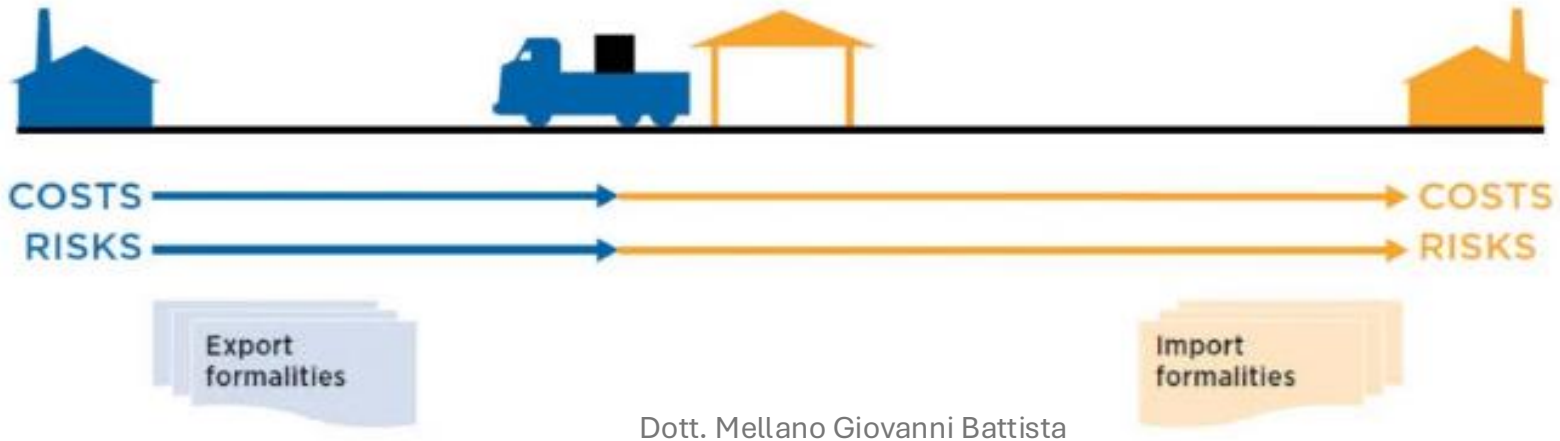
Cessione ex art. 8 lett. b) DPR 633/72: Per le esportazioni "improprie", disciplinate dall'articolo 8 primo comma lettera b (trasporto a cura del cessionario), la prova è data dalla vidimazione apposta dall'ufficio doganale sull'esemplare della fattura nel termine tassativo di 90 giorni. (risoluzione 98/E)

FCA - Free Carrier

- Franco vettore significa che il venditore effettua la consegna affidando la merce al compratore quando è stata caricata sul mezzo di trasporto procurato dal compratore oppure quando il luogo di consegna è diverso dai locali del venditore quando una volta caricata sul mezzo di trasporto del venditore raggiunge l'altro luogo di consegna convenuto ed è pronta per essere scaricata dal mezzo di trasporto del venditore ed è a disposizione del vettore designato dal compratore
- La FCA Incoterm richiede inoltre al venditore di sdoganare le merci per l'esportazione, ove applicabile. tuttavia, il venditore non ha l'obbligo di sdoganare la merce per l'importazione. Nessun obbligo

FCA Free Carrier

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



FCA

La regola FCA può essere utilizzata per qualunque modo di trasporto.
Per la prima volta la regola FCA Incoterms 2020 prevede la possibilità che il compratore, se le parti l'hanno stabilito del contratto, dia istruzioni al vettore perchè emetta al venditore una polizza di carico con annotazione di messa a bordo.
Il venditore sostiene costi e rischi fino alla consegna, che si effettua

a) qualora il luogo convenuto sia presso i locali del venditore, quando la merce è stata caricata sul mezzo incaricato dal compratore
b) in ogni caso quando la merce è stata messa a disposizione del vettore, o di altra persona designata dal compratore, sul mezzo di trasporto del venditore pronta per essere scaricata

CPT - Carriage Paid To

- Trasporto pagato fino a ____ significa che il venditore effettua la consegna – e trasferisce il rischio – al compratore affidando la merce al vettore ancorchè sopporti il costo del trasporto . Il venditore non garantisce che essa giunga nel luogo di destinazione, in buone condizioni, nella quantità dichiarata o che non arrivi affatto.

CPT Carriage Paid To

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020

CPT

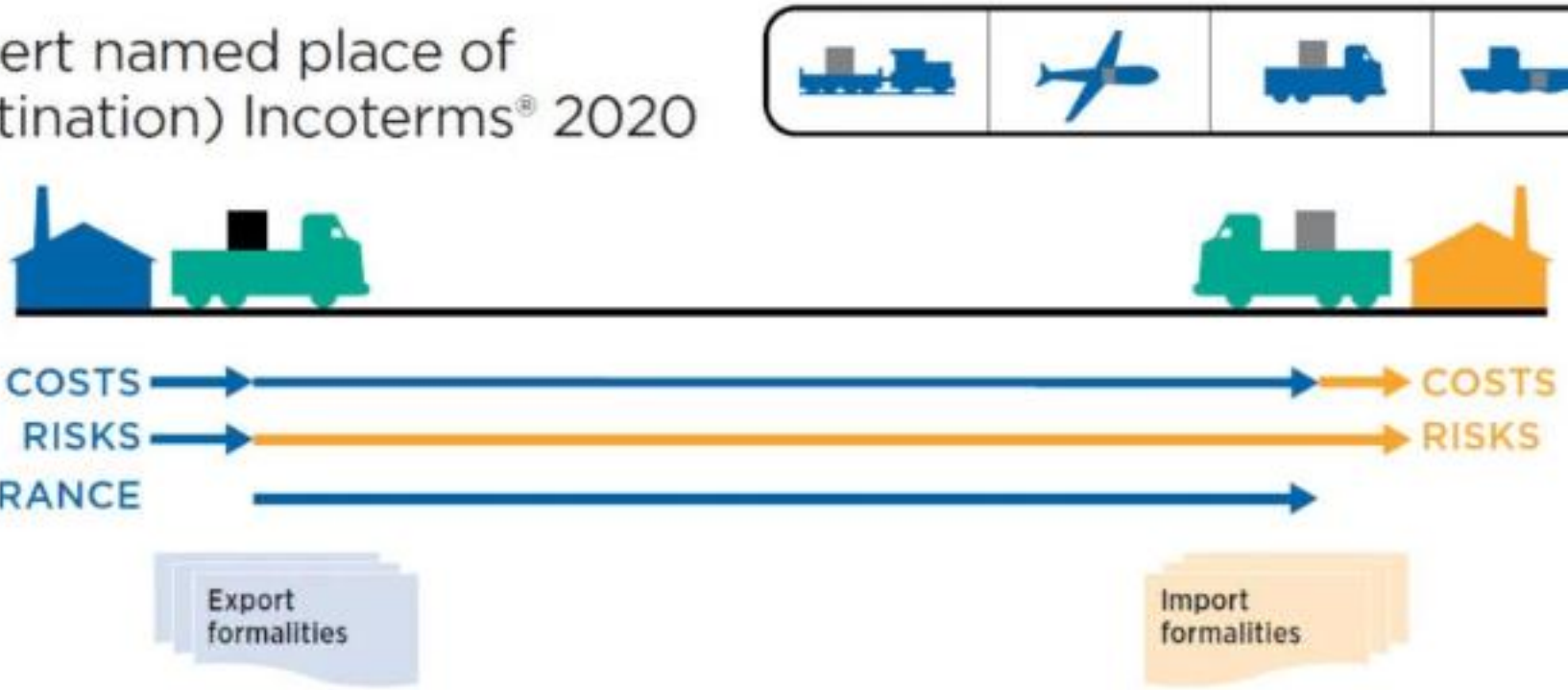
La consegna della merce e il passaggio del rischio avvengono quando la merce viene consegnata dal venditore al trasportatore nel luogo concordato.
Tuttavia il venditore ha l'obbligo di stipulare con il vettore, a sue spese, il contratto di trasporto della merce dal punto di consegna al luogo di destinazione della merce. Se le parti vogliono che il rischio passi in un momento precedente o in un momento successivo, devono specificarlo nel contratto di vendita.
Il venditore sdogana la merce all’esportazione, ma non all’importazione.

CIP - Carriage and Insurance Pait To

- Trasporto e Assicurazione pagati fino a ____ significa che il venditore effettua la consegna – e trasferisce il rischio – al compratore affidando la merce al vettore ancorché sopporti il costo del trasporto . Il venditore non garantisce che essa giunga nel luogo di destinazione, in buone condizioni, nella quantità dichiarata o che non arrivi affatto. Tuttavia il venditore deve provvedere anche ad una copertura assicurativa contro il rischio del compratore della perdita o di danni alla merce dal punto di consegna al punto di destinazione. Il venditore deve richiedere una ampio copertura assicurativa conformi alle Institute Cargo Clauses (A)

CIP Carriage and Insurance Paid To

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



CIP

Il venditore ha gli stessi obblighi previsti dall'Incoterm CPT, cioè, consegnare la merce al vettore incaricato dal venditore e sdoganare la merce per l'esportazione (non all'importazione), con l'aggiunta dell'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione al fine di coprire il rischio / danno dell'acquirente per le merci dal luogo di consegna a, almeno, il luogo di destinazione.

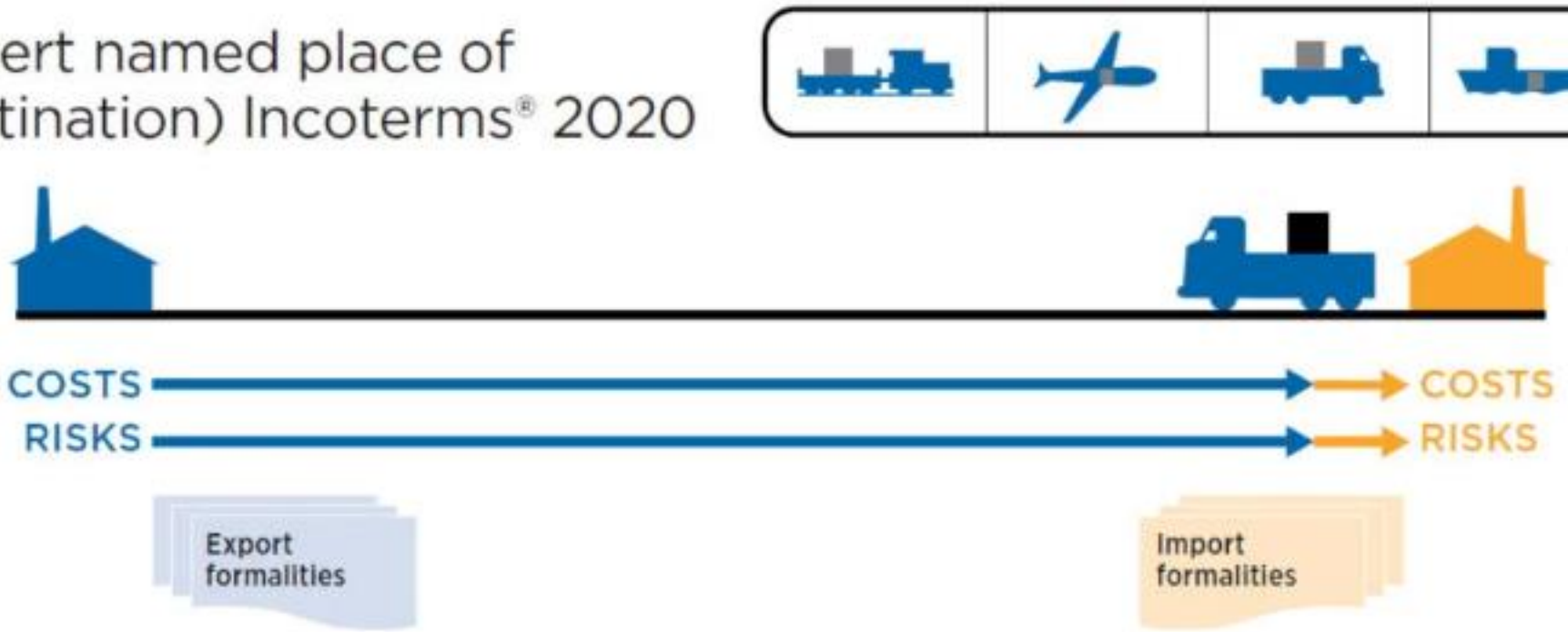
L'assicurazione, deve essere prestata in conformità con clausole dell'Institute Cargo Clauses, o clausole simili, e coprirà, al minimo, il prezzo contrattuale più 10%. Prima della revisione 2020 degli Incoterms, la copertura assicurativa minima prevista era quella delle clausole (C) dell'Institute Cargo Clauses; oggi, le parti possono concordare una copertura inferiore. Il venditore ha l'obbligo di fornire la polizza assicurativa o il certificato all'acquirente.

DAP - Delivered at Place

- Reso al luogo di destinazione significa che il venditore effettua la consegna – e trasferisce il rischio – al compratore quando la merce viene messa a disposizione del compratore sul mezzo di trasporto di arrivo pronto per lo scarico. Il venditore sopporta tutti i rischi inerenti al trasporto della merce fino al luogo di destinazione convenuto. La consegna e l'arrivo a destinazione coincidono.

DAP Delivered at Place

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



DAP

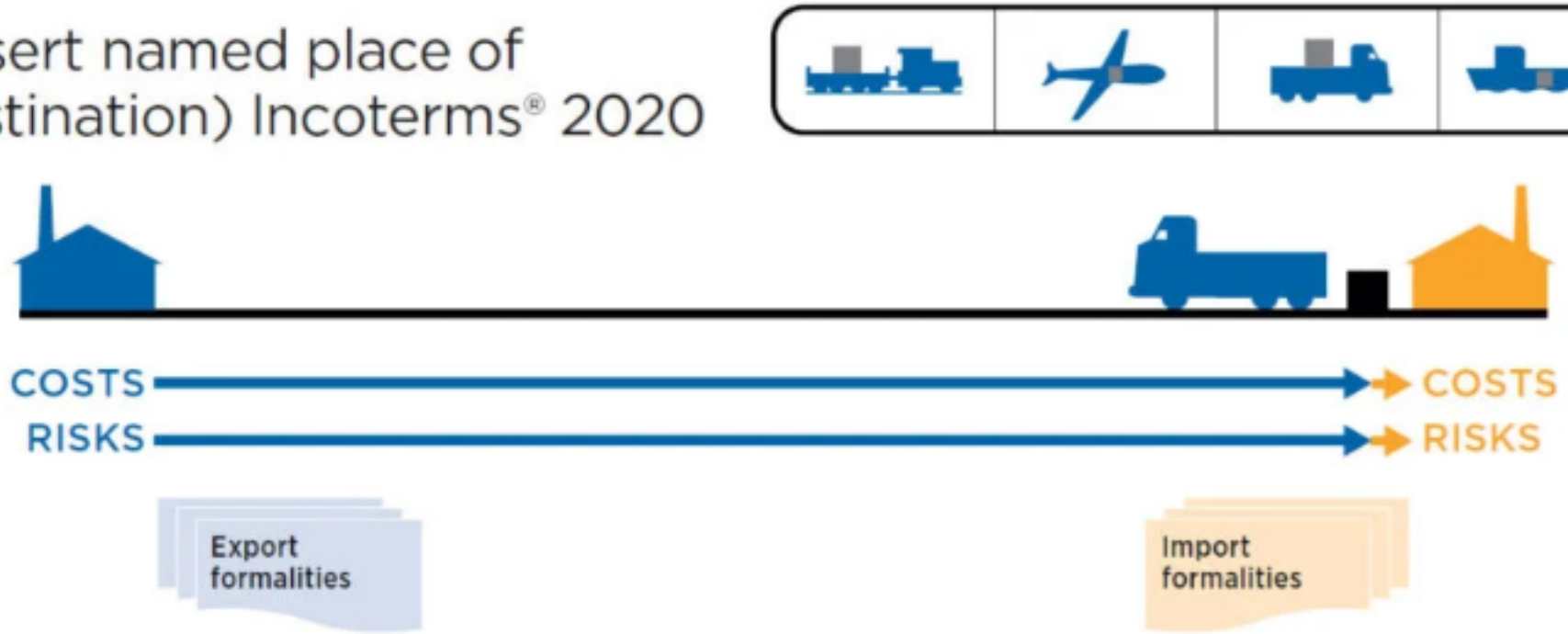
Questa resa viene normalmente utilizzata nei casi in cui le parti non desiderano che il venditore si assuma il rischio e il costo dello scarico (come avviene per la resa DPU).
Le merci sono considerate consegnate dal venditore all'acquirente quando sono messe a disposizione dell'acquirente sul veicolo di trasporto pronto per lo scarico nel luogo di destinazione o in un punto concordato all'interno di tale luogo, se presente. Contrariamente agli Incoterms CPT / CIP, il luogo di consegna e il luogo di destinazione sono gli stessi ai sensi del DAP Incoterm.
Perciò, il venditore si assume il rischio fino a quando non ha messo le merci a disposizione dell'acquirente nel luogo di destinazione come sopra descritto.
Il venditore si occupa dello sdoganamento all’esportazione ma non all’importazione.

DPU - Delivery at Place Unloaded

- Reso al luogo di destinazione scaricato significa che il venditore effettua la consegna – e trasferisce il rischio – al compratore quando la merce una volta scaricata dal mezzo di trasporto all'arrivo viene messa a disposizione del compratore . Il venditore sopporta tutti i rischi inerenti al trasporto della merce fino al luogo di destinazione convenuto ed allo scarico dei prodotti . La consegna e l'arrivo a destinazione coincidono.
- DPU è la sola regola che richiede al venditore di scaricare la merce a destinazione

DPU Delivered at Place Unloaded

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



DPU

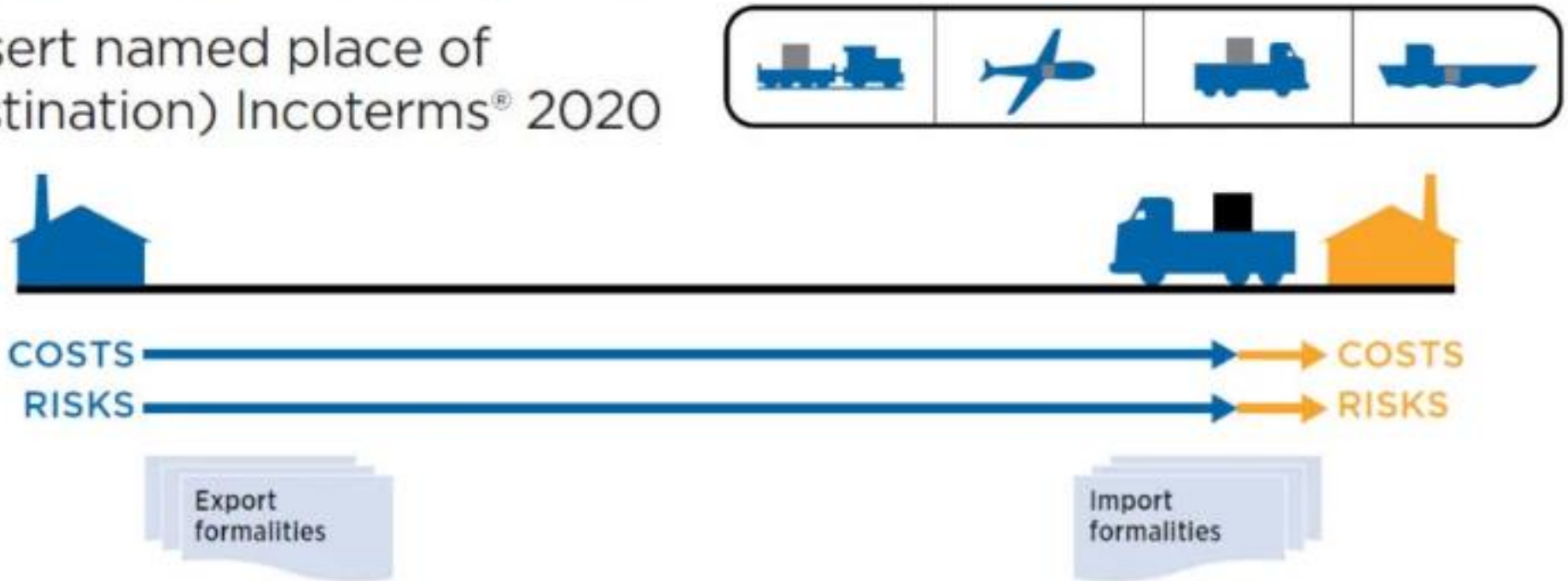
Questa resa ha sostituito il DAT Incoterm (Consegnato al terminal) istituito nel 2010.
La consegna della merce da parte del venditore all'acquirente avviene quando le merci vengono **scaricate** dal veicolo di trasporto e messe a disposizione dell'acquirente nel luogo di destinazione o nel punto concordato nel luogo di destinazione, se presente.
Il luogo di consegna e il luogo di destinazione sono gli stessi: il venditore si assume il rischio fino a quando non ha scaricato la merce nel luogo di destinazione.
Il venditore si impegna a concludere un contratto per il trasporto o organizzare il trasporto a proprie spese. Ha anche l'obbligo di sdoganare le merci per l'esportazione. tuttavia, tale obbligo non è imposto per l'importazione.
Contrariamente alla resa CIP, il venditore (o l'acquirente) non ha l'obbligo

DDP - Delivered Duty Paid

- Reso sdoganato significa che il venditore effettua la consegna – e trasferisce il rischio – al compratore quando la merce viene messa a disposizione el compratore sdoganata all'importazione sul mezzo di arrivo pronta allo scarico. Il venditore sopporta tutti i rischi inerenti al trasporto della merce fino al luogo di destinazione convenuto . La consegna e l'arrivo a destinazione coincidono.
- DDP richiede che il venditore sdoganai la merce all'esportazione ed alla importazione e sostenga tutti i «diritti» doganali – La regola impone al venditore il livello massimo di obbligazioni.

DDP Delivered Duty Paid

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



DDP

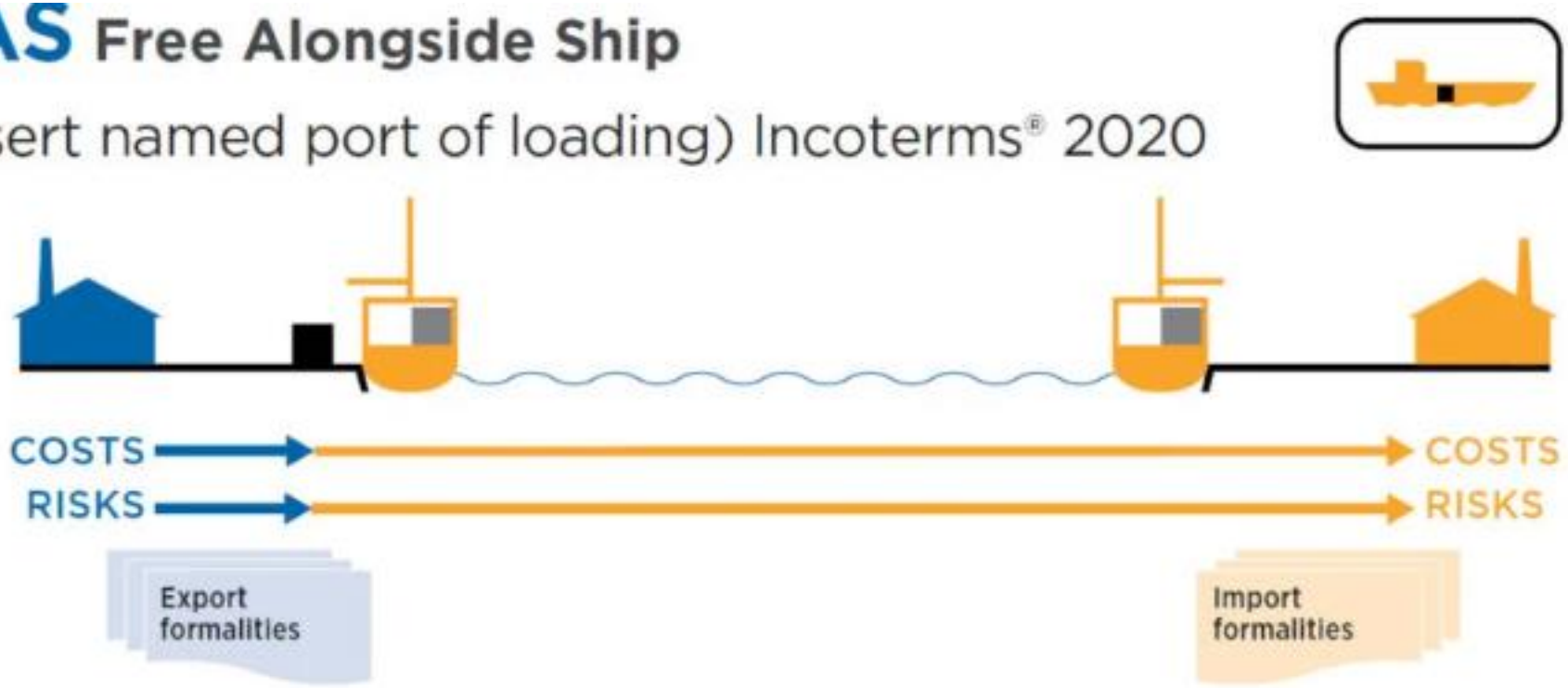
Con la resa DDP, la merce deve essere consegnata dal venditore all'acquirente se messa a disposizione dell'acquirente, autorizzato per l'importazione, sul veicolo di trasporto in arrivo, pronto per lo scarico nel luogo di destinazione o in un punto concordato in tale luogo, se presente.
Il DDP Incoterm impone la massima responsabilità al venditore in quanto è l'unico Incoterm che prevede che sia il venditore ad occuparsi delle operazioni doganali in importazione.
Come nel caso degli altri Incoterms, il DDP Incoterm richiede che il venditore concluda il contratto di trasporto o organizzi altrimenti il trasporto a sue spese (ma non la copertura assicurativa)

FAS - Free Alongside Ship

- Franco lungo bordo significa che il venditore effettua la consegna al compratore quando la merce viene messa sottobordo della nave (sulla banchina o sopra una chiatta) designata dal compratore nel porto di imbarco indicato dal compratore

FAS Free Alongside Ship

(Insert named port of loading) Incoterms® 2020



FAS

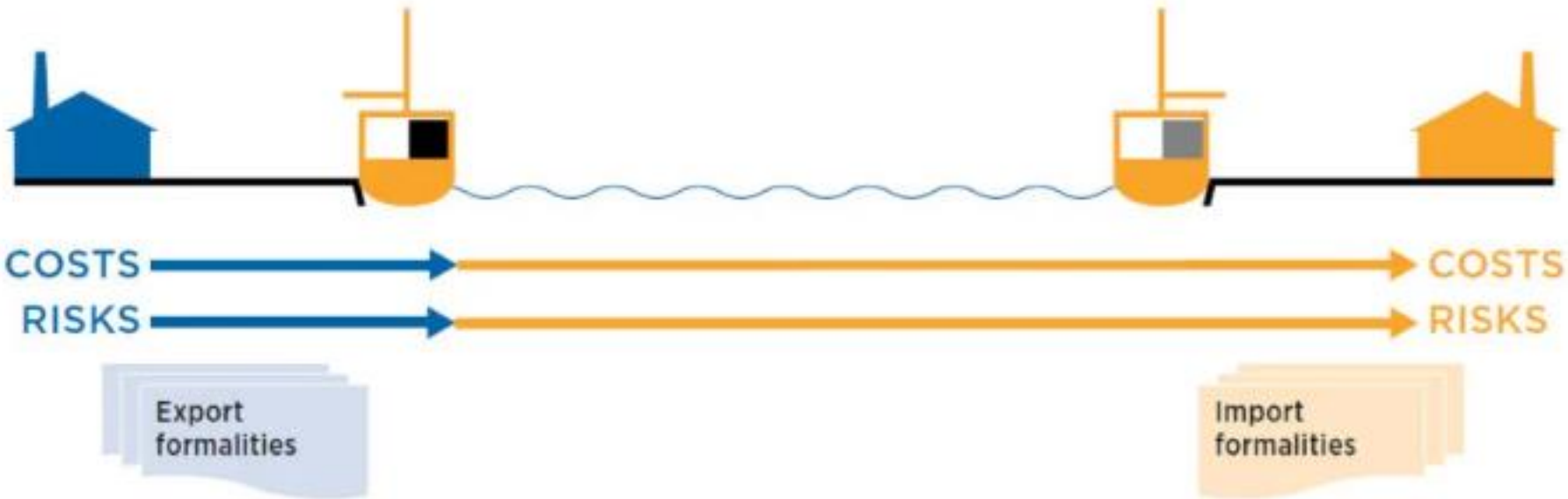
Nella resa FAS, il venditore consegna i beni quando li colloca a fianco della nave (sottobordo) indicata dall'acquirente nel porto di spedizione indicato o procura i beni così consegnati.
Il rischio / danno alla merce viene trasferito dal venditore all'acquirente quando le merci si trovano a fianco della nave.
Il venditore si impegna a sdoganare la merce per l'esportazione, non importare.
Il venditore non ha l'obbligo di stipulare un contratto di trasporto marittimo. A sua volta, è l'acquirente che si fa carico di tutte le spese relative al trasporto della merce dal porto di spedizione indicato. Conseguentemente la resa FAS non è adatta ai casi in cui la merce deve essere consegnata al corriere, es, in un terminal container, prima che siano posti a fianco della nave. Per questo scenario, il summenzionato FCA Incoterm è più appropriato.
Non è necessario stipulare alcuna assicurazione.

FOB - Free on Board

- Franco a bordo significa che il venditore effettua la consegna al compratore quando la merce è a bordo della nave, designata dal compratore nel porto di imbarco indicato dal compratore
- Non è ipotizzabile considerare questa regola quando la merce è consegnata al vettore in un terminal per container o in partenza dal proprio stabilimento ancorchè il venditore sostenga le spese di trasporto sino al porto, THC ed altro. In questo caso le parti dovrebbero considerare l'utilizzo della regola FCA anziché FOB

FOB Free on Board

(Insert named port of loading) Incoterms® 2020



FOB

Con la resa FOB, le merci si considerano consegnate dal venditore all'acquirente quando vengono consegnate a bordo della nave nominata dall'acquirente nel porto di spedizione designato o il venditore procura le merci così consegnate.
Perciò, il rischio di perdita / danno alla merce viene trasferito all'acquirente una volta che la merce è stata messa a bordo della nave.
Il venditore deve sdoganare la merce per l'esportazione, non importare.
Come nel caso di FAS, il venditore non ha l'obbligo di stipulare un contratto di trasporto marittimo. Tutte le spese relative al trasporto della merce dal porto di spedizione indicato sono a carico dell'acquirente.
Nessuna assicurazione è richiesta in base alla resa FOB da stipulare dal venditore o dal compratore.

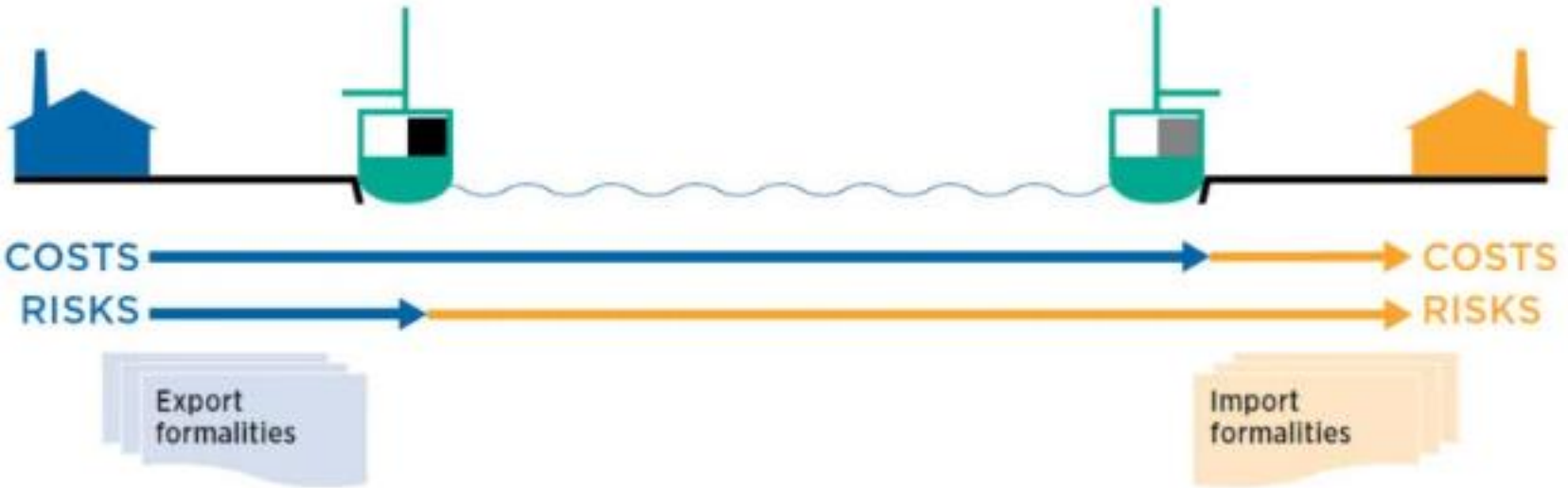
CFR - Cost and Freight

- Costo e Nolo significa che il venditore effettua la consegna al compratore quando la merce è a bordo della nave, ancorchè sopporti il costo del trasporto . Il venditore non garantisce che essa giunga nel luogo di destinazione, in buone condizioni, nella quantità dichiarata o che non arrivi affatto. Con questa regola il venditore non ha l'obbligo nei confronti del compratore di stipulare una copertura assicurativa .

  La regola CFR deve essere utilizzata solo per il trasporto marittimo o per vie d'acqua interne . Laddove si utilizzi più di un modo di trasporto la regola più appropriata è CPT anziché CFR

CFR Cost and Freight

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



CFR

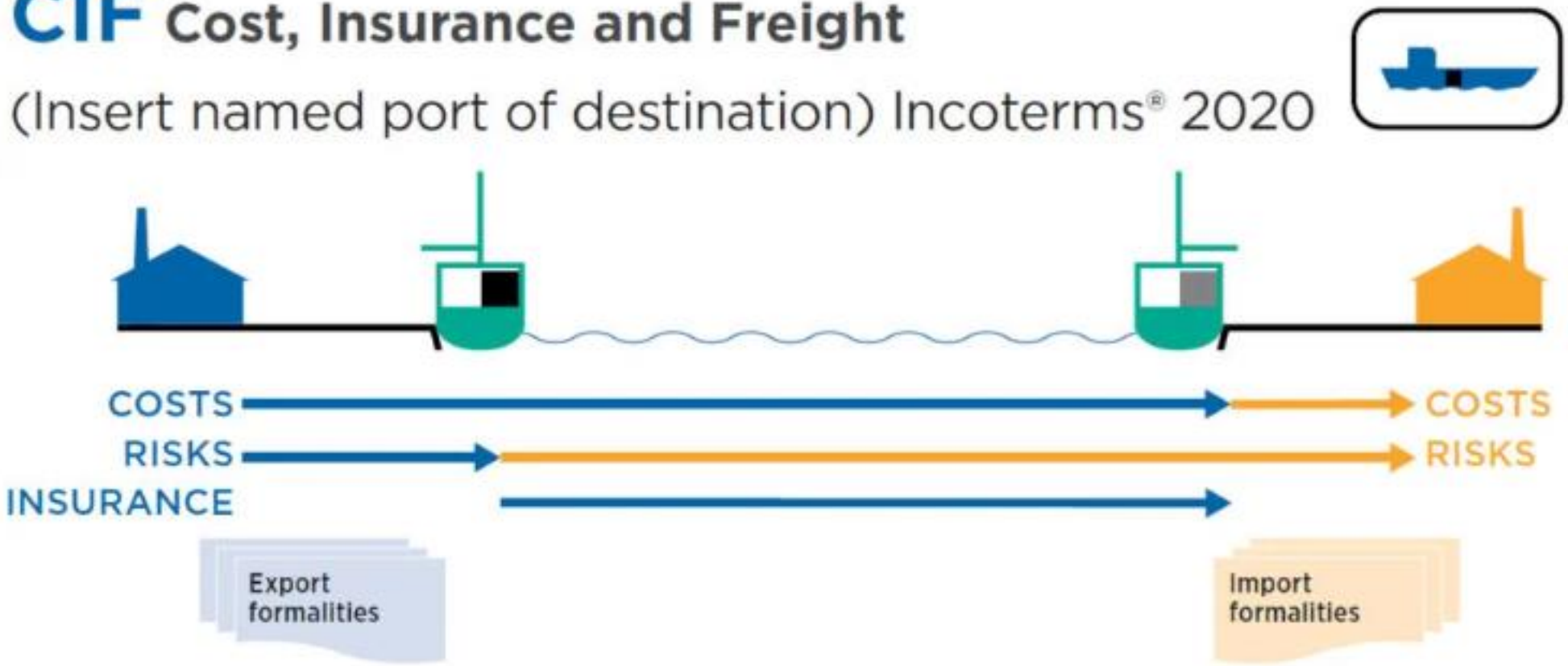
Secondo la resa CFR, il venditore consegna i beni all'acquirente mettendoli a bordo della nave o procurandoli così consegnati.
Pertanto il rischio si trasferisce dal venditore al compratore quando la merce viene messa a bordo della nave nel porto d'imbarco; tuttavia il venditore ha l'obbligo di concludere un contratto di trasporto della merce fino al porto di destinazione concordato.
Mentre il porto di destinazione viene sempre indicato, il porto di imbarco potrebbe non essere indicato.
Nel caso di vettori multipli, se le parti non hanno previsto diversamente nel contratto, il rischio passa alla consegna al primo vettore.
Il venditore si occupa delle operazioni doganali di esportazione, ma non di importazione

CIF - Cost Insurance and Freight

- Costo, Assicurazione e Nolo significa che il venditore effettua la consegna al compratore quando la merce è a bordo della nave, ancorché sopporti il costo del trasporto . Il venditore non garantisce che essa giunga nel luogo di destinazione, in buone condizioni, nella quantità dichiarata o che non arrivi affatto. Il venditore deve provvedere ad una copertura assicurativa contro il rischio del compratore di perdita o di danni alla merce dal porto di imbarco fino al porto di destinazione e viene richiesta di onttenre una copertura assicurativa limitata alle Institute Cargo Clauses (c) .
  La regola CIF deve essere utilizzata solo per il trasporto marittimo o per vie d’acqua interne . Laddove si utilizzi più di un modo di trasporto la regola più appropriata è CIP anziché CIF

CIF Cost, Insurance and Freight

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



CIF

Il regime della resa CIF è molto simile a quello del CFR:

- le merci sono consegnate quando il venditore le colloca a bordo della nave o le procura in tal modo;
- sebbene il trasferimento del rischio avvenga nel porto di consegna, il venditore ha l'obbligo di concludere un contratto di trasporto della merce fino al porto di destinazione;
- il venditore ha l'obbligo di sdoganare la merce per l'esportazione, non importare.
  La differenza principale tra CIF e CFR risiede nel requisito previsto dall'Incoterm CIF per il venditore di stipulare una copertura assicurativa contro il rischio dell'acquirente di perdita / danno alla merce dal porto di spedizione a, almeno, il porto di destinazione. Tuttavia, contrariamente alla resa CIP, il venditore è tenuto a ottenere un'assicurazione minima secondo clausole (C) dell'Institute Cargo Clauses, o altra clausola (non clausole A)

Conclusione

La scelta della resa Incoterms nel commercio internazionale non è da sottovalutare.
Prima di inserire la resa in un contratto o altro documento, è essenziale che le parti si assicurino che l'Incoterm soddisfi tutte le loro aspettative e necessità in merito alle seguenti questioni:

- Il trasporto deve essere effettuato con mezzi marittimi / per vie navigabili interne o meno?
- Chi dovrebbe sopportare la maggior parte del rischio di perdita / danno alla merce – il venditore o l'acquirente?
- In quale momento la consegna al luogo di destinazione dovrebbe rischiare di essere spostata dal venditore all'acquirente?
- È necessario utilizzare i servizi di un corriere? Se è così, chi dovrebbe avere l'obbligo di concludere un contratto di trasporto - il venditore o l'acquirente?
- Il venditore è responsabile dello scarico della merce?
- È necessario sottoscrivere un contratto assicurativo?
- Chi si occupa delle operazioni doganali in export e in impot?

I documenti ed i contratti di trasporto- assicurazioni

I soggetti coinvolti in un trasporto

- Mittente
- Destinatario
- Caricatore
- Vettore
- Spedizioniere

(Nell’uso comune molte volte si confonde il caricatore con il mittente)

Mittente- chi richiede il trasporto

- è il soggetto che stipula il contratto di trasporto con il vettore, richiedendo la prestazione del trasporto. Il mittente, nel contratto di trasporto, è il creditore del trasporto medesimo. Per accertare a chi spetti la qualifica di mittente deve aversi unicamente riguardo alla persona che ha stipulato in nome proprio il contratto di trasporto. Il mittente è tenuto ad una serie di atti di cooperazione nei confronti del vettore per garantire una puntuale e corretta esecuzione del trasporto, e che, in tale ottica, deve innanzitutto provvedere alla consegna del carico al vettore, fornendogli le indicazioni ed i documenti necessari al trasporto. ;

Destinatario

- è chi riceve la prestazione del trasporto, cioè il soggetto al quale devono essere consegnate le merci nel luogo di destinazione, normalmente persona diversa dal mittente, ma talora anche lo stesso mittente; si pensi, ad esempio, al caso in cui il mittente spedisca una merce alla propria filiale o stabilimento

Caricatore

- cioè l’impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all’esecuzione del trasporto.

Vettore

- è il soggetto che si obbliga contrattualmente ad eseguire il trasporto con mezzi propri o con mezzi altrui (prendendo in quest'ultimo caso il nome di spedizioniere-vettore, ex art. 1741 CC). Può definirsi vettore dunque chi assume l'obbligo di trasportare le cose da un luogo ad un altro, unitamente alla obbligazione di custodirle e di conservarle integre fino al momento della loro riconsegna al destinatario. Per i trasporti svolti in modo professionale - cioè per conto di terzi - sono però necessari taluni adempimenti per la validità del contratto: l'esercizio abusivo dell'autotrasporto, cioè effettuato da impresa non iscritta all'Albo o sospesa, radiata o cancellata dallo stesso, comporta la nullità del contratto di trasporto stipulato dal vettore abusivo

Spedizioniere

- È una società che organizza ed esegue il trasporto di merci per conto terzi da un punto a al punto B interfacciandosi con vettori , compagnie di navigazione marittime o aeree
- Il contratto di spedizione (art 1737 cc) è un mandato con il quale assume l'obbligo di concludere contratti di trasporto perseguendo il migliore interesse del mandante

Convenzioni

- Trasporti su strada – CMR Convention des Marchandise par route firmata a Ginevra 19/5/56 – Legge 6/12/60 n. 1621
- Trasporti aerei – Convenzione di Montreal del 28/5/1999 – Legge 10/1/2004 n. 12
- Trasporti marittimi – Convenzione di Bruxelles del 25/8/24 – Legge 7/4/39 – (Regole di Rotterdam del 2009)

Documenti di trasporto

- Trasporti su strada: CMR
- Trasporti aerei : AWB
- Trasporti marittimi : BL

Responsabilità

- Ai sensi dell'art.1693, co.1 c.c. "Il vettore è responsabile della perdita o dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario".

Limiti responsabilità

La responsabilità del vettore è espressamente disciplinata dall'art. 17 della Convenzione, che regolamenta in maniera uniforme le principali ipotesi:

- non riconsegni le cose oggetto di trasporto (perdita totale);
- le consegni solo in parte (perdita parziale);
- le consegni in condizioni deteriorate rispetto alla condizione iniziale di consegna delle merci stesse (avaria),

- Nel caso di dolo o colpa lui imputata il vettore risponde integralmente del valore della merce

- Diversamente……..

Trasporto terrestre

Il risarcimento è calcolato in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta, ma non può superare 8,33 DSP (Diritti speciali di prelievo) per ogni chilogrammo di merce mancante, in mancanza di speciali dichiarazioni del mittente (effettuate prima della conclusione del contratto in modo da permettere al vettore di preventivare e concludere un contratto di assicurazione merci).

Trasporto marittimo

- 2 DSP al kg. oppure 666,67 DSP per “package” o “unit”, ossia un collo individuale (il container si considera un package) e “unit” è l’unità di nolo (es. un metro lineare di rotabili).
- La scelta tra i due limiti spetta al danneggiato.

Trasporto aereo internazionale

- 17 DSP al kg. (Convenzione di Varsavia).
- Nel trasporto aereo internazionale regolato dalla Convenzione di Montreal il limite è stato aumentato a 19 DSP, a far data dal 30 dicembre 2009

Trasporto “multimodale”

In base all’art.18 il vettore multimodale può limitare il proprio debito ad un importo parti a 920 DSP per collo o altra unità o a 2,75 DSP per kg. lordo di merce persa o avariata (a seconda di quale ammontare risulti più alto) nel caso in cui il trasporto multimodale comprenda una tratta via mare.

Oppure 8,33 DSP per kg. di peso lordo della merce persa o danneggiata ove non sia previsto un trasferimento via mare (notare che è lo stesso della Conv. CMR).

I danni causati da ritardo possono essere risarciti fino ad un massimo pari a due volte e mezzo il corrispettivo del trasporto pagato per le merci pervenute in ritardo se non eccedente il corrispettivo totale

- I DSP non sono una valuta vera e propria, ma piuttosto un diritto di acquisire una o più delle 'valute liberamente utilizzabili' (freely usable currencies, nella terminologia del FMI) detenute nelle riserve ufficiali dei Paesi membri. Tali valute sono il dollaro statunitense, l'euro, lo yen giapponese e la sterlina

- 1 DPS = 1,30 euro circa

Avarie marittime

Il codice della navigazione prevede due tipi di avarie:

- Avarie particolari – in genere i danni che colpiscono le cose soggette a rischio marittimo dovuto a caso fortuito o di forza maggiore (incendi – tempeste etc) Questi danni sono a carico del proprietario delle merci che potrà essere risarcito solo se si è assicurato contro il rischio di avaria particolare

Le avarie marittime

- Avarie comuni sono i danni provocati da provvedimenti volontari presi dal comandante della nave per la salvezza comune (art. 469 Cdn e regola A di York-Anversa) in questo caso i danni vanno ripartiti da tutti i soggetti interessati al buon esito del viaggio

- La legislazione ha origine antiche in principio in caso di naufragio vi era il diritto per gli abitanti delle coste di impadronirsi sia dei relitti in mare sia delle imbarcazioni. La prima forma si deve alla Lex Rhodia (origine greca) valida per il Mar Mediterraneo
- Oggi le polizze di carico fanno riferimento , per le avarie, alle regole di York e di Anversa

Assicurazione

È un dato di fatto che le merci soggette a trasporto siano esposte a rischi di vario genere e possano subire danni di diversa natura, compresa la loro perdita parziale o totale. Nonostante il fatto che le precauzioni e gli accorgimenti adottati siano sempre più adeguati, i trasporti continuano a mantenere un elevato tasso di rischiosità. Il problema dell'assunzione del rischio da trasporto è, quindi, più che attuale. Spesse volte coloro che affidano le merci allo spedizioniere, operano nell'errata convinzione che quest'ultimo risponda in toto del perimento (perdita, distruzione, furto, ecc.) delle stesse. Al contrario, secondo la legge, lo spedizioniere è un mandatario che agisce in nome suo ma per conto del mandante (proprietario della merce) allo scopo di concludere un contratto di trasporto e portare a termine le operazioni accessorie che ne derivano. Lo spedizioniere dovrà assicurare le merci solo nel caso in cui riceva "un ordine scritto ed espresso del mandante" e in tal caso, colui che risponderà del danno materiale subito dalle merci sarà l'assicuratore. In mancanza di tale prescrizione esplicita, il vettore opera con una limitazione di responsabilità precisa e prevista dalle Convenzioni Internazionali in materia di trasporto

Rimborso

- Nell’ipotesi di contratto di assicurazione per conto di chi spetta (art 1891 cc) di cose mobili da trasportare da un luogo ad un altro, la titolarità dell’interesse tutelato dalla garanzia assicurativa, nell’ipotesi di perdite delle cose consegne al vettore , va ravvisata in capo all’acquirente (Cass. Sez 3 n. 6644 del 8/7/98) e non in capo al venditore ; ciò in applicazione art 1510 cod.civ in forza del quale il venditore, rimettendo al vettore le cose oggetto della vendita trasferisce la proprietà

Lo spedizioniere internazionale

Con il mandato di spedizione riceve dall'azienda l'incarico, ha il potere di rappresentanza (agisce a nome proprio ma per conto dell'azienda), per questo è fondamentale inviare una lettera di istruzioni importante per l'azienda

Lettera di istruzioni

- 1. Dicitura ben visibile: LETTERA DI ISTRUZIONI
- 2. Coordinate del mandante
- 3. Coordinate del mandatario (spedizioniere)
- 4. Coordinate del destinatario (se diverso dal mandante: può coincidere o no con il mandante a seconda del termine di resa)
- 5. Termine di resa incoterms
- 6. Luogo di consegna della merce all'operatore di trasporto presso il suo centro di raccolta o del di lui ritiro (presso i locali del venditore)
- 7. Luogo di partenza effettiva se diverso dal luogo di consegna / di ritiro

Segue istruzioni

8. Data ultima prevista per la consegna / il ritiro della merce o eventuale data antecedente a partire dalla quale la merce è disponibile per il ritiro presso il mittente
9. Data ultima per la partenza effettiva della merce se diversa dalla data di presa in consegna / ritiro
10. Luogo di riconsegna della merce al destinatario o di disponibilità per il ritiro
11. Data ultima di riconsegna della merce al destinatario, o a partire dalla quale può essere da lui ritirata
12. Indicazione allo spedizioniere che la merce a lui consegnata deve essere semplicemente tenuta a disposizione del destinatario o che, invece, deve essere spedita al destinatario
13. Modalità di trasporto da utilizzare
14. Mezzo / i di trasporto
15. Itinerario della spedizione (importante soprattutto ai fini assicurativi e doganali)
16. Prezzo della spedizione della merce, tempo e modo del pagamento
17. Valore dichiarato ai fini assicurativi del trasporto
18. Valore doganale dichiarato della merce / Declared Value for Custom

segue

19. Valore doganale dichiarato della merce / Declared Value for Customs
20. Natura della merce
21. Avvertenze relative alla natura della merce spedita (fragile, ecc.)
22. Natura dei colli (sfusi oppure: pallet, scatole, fusti, sacchi, contenitori
23. IATA, ecc.)
24. Avvertenze relative alla natura dell'imballaggio (divieto dell'uso di ganci nel sollevamento, ecc.) e / o eventuali divieti (per esempio di trasbordo, di stivaggio sopracoperta, di sovrapposizione, di manovra a spinta, ecc.) e / o eventuali disposizioni precise e inderogabili riguardo la movimentazione dei colli (stivaggio, centraggio, fissaggio,fardaggio, ecc.)
25. Marcatura dei colli / marks (la sigla identica apposta su tutti i colli che compongono il carico e che lo rendono riconoscibile e inconfondibile agli addetti al trasporto, movimentazione e al compratore).
26. Numerazione dei colli / numbers progressiva e totale: p.e. 1/10, 2/10, 3/10 e così via fino a 10/10
27. Dimensioni, volume, peso (lordo, netto e talora nettissimo) di ciascun collo
28. Indicazione della unità di misura concordata per il conteggio del nolo
29. Indicazione della misura di capacità specifica per i soli carichi liquidi

30. Prezzo della merce per il compratore, tempo e modalità di pagamento (se in qualche modo lo spedizioniere ne è coinvolto ed esiste il rischio che qualche comportamento suo o del vettore lo pregiudichi)

31. Eventuali vincoli alla riconsegna della merce al compratore da parte del vettore (p.e. COD): è consigliabile prevedere, anche quando non espressamente richiesto dall'operatore, un compenso specifico per tale servizio; è altrettanto consigliabile indicare il termine ultimo entro cui girare al venditore il prezzo della merce vincolato alla consegna riscosso dall'operatore di trasporto, magari corroborato da una penale in caso di inosservanza

32. Notify (fiduciario, non obbligatorio, designato dal destinatario nel suo Paese, da avvisare tempestivamente e contestualmente al destinatario nell'imminenza dell'arrivo a destinazione della merce)

33. Voce doganale della merce (la codifica con cui la merceologia doganale individua quella merce)

34. Destinazione doganale

35. Estremi per l'eventuale rimborso del dazio (se è previsto, sempre che le spese e la burocrazia non lo rendano sconveniente)

36. Nome della nave (meglio se accompagnato dal nome della Compagnia o armatore cui appartiene)

Il contratto di trasporto (Artt. 1678 ss. c.c.)

Il contratto di trasporto ha forma libera

La responsabilità del vettore

Il vettore risponde per la mancata esecuzione o il ritardo nel trasporto secondo le regola generale in tema di inadempimento (articolo 1218).

Il codice ha poi disposto una disciplina specifica per la custodia delle cose trasportate (detta responsabilità ex recepto):

"*Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le consegna al destinatario". Costui può essere esentato da responsabilità solo nei seguenti casi:*

- se il danno è derivato da caso fortuito; in linea di massima non costituisce caso fortuito il furto (Cass. 7533/2009), mentre può costituirlo – a seconda delle circostanze di tempo e luogo - la rapina.

- se il danno deriva dalla natura o dai vizi delle cose o dal loro imballaggio;

- se il danno deriva da fatto del destinatario o del mittente.»

Decreto legislativo 286/2005

Il contratto di trasporto formulato secondo quanto previsto dal D. Lgs. 286/2005 (e quindi per iscritto) sostituisce la scheda di trasporto.

Poiché non è semplice concludere un contratto di trasporto per ogni operazione, si consiglia di concludere un «contratto quadro» valevole per un tempo determinato (es. 1 anno), eventualmente rinnovabile, che va a completare la scarsa regolamentazione data nei documenti di trasporto.

Il contratto di trasporto tutela soprattutto dall'utilizzo di sub vettori di dubbia serietà.

Decreto legislativo 286/2005-
Elementi essenziali del contratto

- Nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore;
- numero di iscrizione del vettore all'Albo Nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;
- tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;
- corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento;
- luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario

In mancanza di uno di questi elementi il contratto si considera come non concluso in forma scritta

ART. 7 D.LGS. 286/2005

se il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato in forma scritta, il vettore, il committente, il caricatore ed il proprietario della merce devono assicurarsi che le modalità di esecuzione del trasporto pattuite siano compatibili con il rispetto da parte del conducente delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale di cui al d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), relative a:

- Sagoma limite (art. 61)
- massa limite (art. 62)
- limiti di velocità (art. 142)
- sistemazione del carico sui veicoli (art. 164)
- trasporto di cose sui veicoli a motore e sui rimorchi, anche in casi diversi da quelli di cui al comma 9 dello stesso articolo (art. 167)
- durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose (art. 174)

ART. 7 D.LGS. 286/2005

In caso di accertato superamento, da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocità di cui all'art. 142 d.lgs. 285/1992 o di mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'art. 174 del citato decreto, a richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni, il committente o, in mancanza, il vettore sono tenuti a produrre la documentazione dalla quale risulti la compatibilità delle istruzioni trasmesse al vettore medesimo, in merito alla esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata accertata la violazione.

IL CARICATORE – art. 7 D. Lgs. 286/2005

Ai sensi dell'art. 7, comma 7, del d.lgs. 286/2005, il caricatore è in ogni caso responsabile laddove venga accertata la violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli artt. 61 e 62 del d.lgs. N. 285/1992 e successive modifiche e di quelle relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli, ai sensi degli artt. 164 e 167 del citato decreto.

Il caricatore, ai sensi dell'art. 12, comma 3, del d.lgs. 286/2005, oltre al committente ed al proprietario della merce, ha l'obbligo di accertarsi del legittimo esercizio da parte del vettore dell'attività di autotrasporto, in base a quanto disposto dall'art. 7, comma 2.

Trasporti di cose via terra

Sono considerati documenti di trasporto in particolare i seguenti documenti:

- Lettera di vettura internazionale CMR o documento considerato equivalente dalla normativa nazionale dello Stato membro esportatore. e cioè:
- documenti di accompagnamento per il trasporto su strada;
- FCR (attestato di presa in consegna da parte dello spedizioniere – ove vi sia il nome del vettore);
- FCA (certificato di trasporto);
- documento equivalente a CMR che risponde ai requisiti della legge n. 47 (del 10.3.1965 DK);

Convenzione CMR

- PAESI ADERENTI: Austria, Belgio, Francia, Germania, Jugoslavia, Lussemburgo, Olanda, Polonia, Svezia, Svizzera, Bielorussia, Bulgaria, Danimarca, Estonia, Federazione Russa, Finlandia, Gran Bretagna, Grecia, Iran, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Marocco, Moldova, Norvegia, Portogallo, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Romania, Spagna, Tagikistan, Tunisia, Turkmenistan, Ungheria, Uzbekistan, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Macedonia
- APPLICABILITA': Allorchè il luogo di partenza e di arrivo della merce si trovino in due Paesi diversi, purchè almeno uno di essi sia contraente
- DOCUMENTO DI TRASPORTO: E' una lettera di vettura, che riprende il contratto di trasporto e che viene chiamata anch'essa CMR

Obblighi tra le parti

- Il vettore all'atto del ricevimento della merce ha l'obbligo di verificare l'esatta corrispondenza di quanto dichiarato sul CMR con la partita di merce ricevuta, tra l'altro lo stato apparente della merce e dell'imballaggio: se il vettore non eleva riserva alcuna, le merci ricevute si considerano conformi alle dichiarazioni sul CMR e il vettore si assume ogni responsabilità sulle merci fino al momento della riconsegna al destinatario o al vettore successivo
- Il mittente, invece, nel caso effettui il caricamento, ed eventualmente il centraggio, il fissaggio, il fardaggio della merce, assumendosene il rischio o non specificando il contrario, è responsabile di tutte le conseguenze di ciò. In questo caso l'onere della prova incombe su di lui
- Il mittente ha il diritto di: sospendere il trasporto, cambiare il luogo della riconsegna, cambiare il destinatario finale della merce, purché tenga indenne il vettore dalle diverse e maggiori spese da ciò derivanti: è il cosiddetto diritto di disposizione / contrordine

Quando il vettore non è responsabile

1. Per vizio proprio (cioè originario) della merce
2. Per mancanza o difetto di imballaggio per le merci soggette (per loro natura) a cali o avarie se non imballate o imballate difettosamente
3. Per circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare
4. Per trasporto a cielo aperto se è previsto espressamente e menzionato nella lettera di vettura
5. Trattamento, caricamento, stivaggio o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto di questi
6. Per la natura di talune merci, che per loro natura sono soggette a perdita totale o parziale, ad avaria (specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo normale o azione di parassiti o roditori), insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli, trasporto di animali vivi
7. Per colpa dell'avente diritto: mittente (p.e. cattivo stivaggio, omesse o incomplete istruzioni per l'inoltro) e/o destinatario (p.e. cattivo magazzinaggio)
8. Per ordine dell'avente diritto non dipendente da colpa del vettore

VALORE DELLA MERCE AI FINI DEL RISARCIMENTO

a) Se comunicato al vettore, è quello comunicato della merce al momento della presa in carico

b) Se il valore della merce non è comunicato al vettore, l'indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo del ricevimento da parte del vettore, e detto valore è stabilito in base al corso della borsa o, in mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato o, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa qualità e natura

L'indennità non può comunque superare gli 8,33 DSP per kg. lordo di merce mancante, convertito nella moneta nazionale dello Stato da cui dipende il Tribunale investito della controversia, alla data della sentenza o ad altra data concordata dalle parti

Risarcimento dei danni

Per ritardo (oltre il termine convenuto o ragionevolmente necessario)

- Se l'avente diritto prova che gliene sia derivato un pregiudizio, il vettore deve corrispondere un'indennità comunque non eccedente il prezzo del trasporto
- Possono essere reclamate dall'avente diritto indennità maggiori solo se sia stato dichiarato il valore della merce

Per avaria

- Il vettore paga l'ammontare del deprezzamento, ma l'indennità non può eccedere i seguenti limiti

- La somma che sarebbe dovuta per perdita totale se l'avaria riguarda l'intera spedizione
- La somma che sarebbe dovuta per la perdita della parte deprezzata, se l'avaria è parziale

TERMINE PER ELEVARE LE RISERVE

- 1. Nel caso di ritardata consegna, deve inoltrare la riserva scritta al vettore entro 21 giorni da quando la merce è stata messa a sua disposizione
- 2. Nel caso di sinistro apparente deve elevare riserva immediatamente alla riconsegna, sui documenti di trasporto
- 3. Nel caso di sinistro non apparente deve elevare riserva entro 7 giorni (esclusi domenica e festivi) dalla riconsegna, per iscritto

ATTENZIONE: La Convenzione CMR prevede che il vettore possa esentarsi da qualsiasi responsabilità per danni alla merce se riesce a provare che il danno è derivato da uno di quei rischi che la stessa Convenzione CMR classifica come “particolari” (p.e. il caricamento e lo stivaggio). Per cui se la vendita è EXW, anche se il vettore non ha elevato riserva alla partenza può ugualmente non rispondere del danno all’arrivo e pertanto legittima il compratore a rivolgersi per il danno al venditore

TERMINE DI DECADENZA

1. 12 mesi, se il trasporto avviene in Europa
2. 18 mesi se il trasporto ha avuto inizio o fine fuori dall'Europa, a partire:

- dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata, in caso di perdita parziale, avaria o ritardo
- dal 30° giorno dalla scadenza di un termine di resa convenuto o, in mancanza di un tale termine, dal 60° giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore, in caso di perdita totale
- 3 mesi dalla data della conclusione del contratto di trasporto, in tutti gli altri casi

LETTERA DI VETTURA STRADALE CMR

- E’ un documento dimostrativo, ma non rappresentativo della merce e viaggia sulla vettura insieme alla merce.
- Il CMR è costituito da n° 26 caselle
- Il CMR deve essere compilato al momento del caricamento delle merci, sia dal mittente (che compila o fa compilare sotto la sua responsabilità le caselle da 1 a 12 più 16,17,18), che dal vettore (che compila le caselle in grassetto, cioè tutte le altre, eccetto che la 20, a cura del destinatario), firmata da entrambi e infine restituita al mittente, una volta consegnata la merce al destinatario e firmata anche da lui (appunto nella casella 20)
- Le eventuali riserve del vettore vanno scritte nella casella 13

CMR

Caselle

- 1. Mittente
- 2. Destinatario
- 3. Luogo, Paese, data per la presa in carico della merce da parte del vettore
- 4. Luogo, Paese previsto per la riconsegna della merce al destinatario
- 5. Marche e numeri
- 6. Numero dei colli
- 7. Tipo di imballaggio
- 8. Denominazione della merce
- 9. Volume (mc.)
- 10. Peso lordo (kg.)
- 11. Specifiche ADR (solo per merci pericolose)
- 12. Istruzioni del mittente al vettore (facoltative)
- 13. Riserve del vettore (eventuali)
- 14. Vettore
- 15. Elenco e ripartizione delle varie spese di trasporto

CMR

- 16. Indicazione di Porto Franco o di Porto Assegnato
- 17. Luogo e data di emissione del CMR
- 18. Timbro e firma del mittente
- 19. Timbro e firma del vettore
- 20. Timbro e firma del destinatario per merce ricevuta
- 21. Dati per l'accertamento della distanza con i passaggi di frontiera
- 22. Elementi di riferimento per il calcolo del prezzo del trasporto
- 23. Parte contraente del trasportatore
- 24. Mezzo di trasporto
- 25. Eventuali altri elementi che incidano sul prezzo del trasporto (in aggiunta a
- quelli della casella 22)
- 26. Coordinate eventuale mediatore e suo compenso

Trasporto via mare

Polizza di carico marittima (BL)

- La polizza di carico marittima, conosciuta anche come Bill of Lading (B/L), è il documento principale in uso nel trasporto marittimo, che attesta l'imbarco della merce da un porto di partenza ad un porto di sbarco designato, su una nave specificamente indicata.
- Viene impiegata esclusivamente nel trasporto marittimo, fluviale e per acque interne, sia con riferimento ai contratti di noleggio per il noleggio di una nave, a tempo, a viaggio, a scafo, sia per quanto riguarda il trasporto di cose determinate.
- Per il trasporto di cose determinate essa riporta, nelle clausole stampate sul retro, le condizioni generali di trasporto, indicando la convenzione di riferimento.

Bill of Lading

La Bill of Lading certifica, tra le altre cose, quale sia:

- il nome e il domicilio dell'incaricato del trasporto (cd. vettore);
- il nome e il domicilio del mittente (cd. caricatore);
- il porto di destinazione e, se nominativa, il destinatario della merce;
- la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano.
- La Bill of Lading consta, solitamente, di due originali di cui un primo non negoziabile rimane al vettore e un secondo rimane al caricatore, che ne curerà la trasmissione al destinatario della merce.

Bill of Lading

- La Bill of Lading può anche essere nominativa, al portatore o all'ordine:
- nominativa: in tale caso recano la clausola 'not negotiable unless consigned to the order of' seguita dal nome del destinatario
- al portatore: Se al portatore sarà legittimato al ritiro della merce chi presenta il secondo originale del documento,
- Se all'ordine sarà legittimato al ritiro chi dimostri di essere legittimo titolare del documento sulla base di una serie continua di girate.

HBL o Hause Bill of Lading

- Con questo termine si indica la Polizza di carico emessa dallo spedizioniere al mittente con le seguenti finalità:

- Ricevuta di spedizione della merce: quando viene emessa la HBL, il carico è stato effettivamente caricato su una nave.

- Documento di proprietà: pur non essendo completamente negoziabile, ha lo stesso scopo di una normale polizza di carico e deve essere consegnato in originale dall'importatore allo spedizioniere a destinazione al fine di ricevere il carico.

- Attestazione del contratto di trasporto in essere tra il cliente e lo spedizioniere

Funzioni della Bill of Lading:

- certifica la presa in carico delle merci da parte del vettore marittimo e/o di un suo agente;
- comprova l'esistenza e il contenuto del contratto di trasporto inerente le merci in essa descritte;
- attribuisce al detentore del titolo il possesso delle merci e il potere di trasmettere tale possesso ad altri attraverso il suo trasferimento, che si perfeziona mediante girata, come un assegno.

Caratteristiche della Bill of Lading

- è titolo di credito negoziabile, che si presta al trasferimento a terzi dei diritti sulle merci (anche durante il viaggio della stessa) mediante una semplice "girata";
- è titolo rappresentativo delle merci descritte nel documento, che consente al suo legittimo possessore (o portatore di buona fede) e solo a lui il ritiro delle merci a destino su presentazione dell'originale del titolo stesso;
- è titolo di credito contenente, quindi, tutte le caratteristiche dei titoli di credito come, ad esempio, la cambiale. È, infatti, titolo astratto avente valore ed efficacia indipendentemente dal contratto sottostante, è titolo letterale in quanto vale per quanto è riportato e contiene diverse dichiarazioni non suscettibili di interpretazioni. Contrariamente, però, alla cambiale è titolo causale, perché specifica la causa e i dati relativi al trasferimento;
- è titolo frazionabile, perché se il carico anche durante il viaggio viene rivenduto a più compratori, il vettore e/o il suo agente possono su richiesta dello speditore frazionare la polizza di carico in tanti ordini di consegna (delivery orders), a seconda di quanti saranno i destinatari della merce;
- rappresenta la fattura di nolo estero per la dogana di ingresso al fine del calcolo delle spese di trasporto da aggiungere al valore della merce per ottenere la cifra CIF
- viaggia separatamente dalla merce, in quanto titolo rappresentativo della stessa e, quindi, perviene al destinatario tramite una banca nel paese di destinazione con il vincolo di consegna solo a certe condizioni: ad esempio, il vincolo di pagamento nel caso di lettere di credito e/o di incassi documentari, poiché solo in tal caso il destinatario (consignee) potrà entrare in possesso e, quindi, svincolare il carico al suo arrivo in porto;

Bill of Lading

- B/L "received for shipment": emessa dopo la presa in consegna della merce e prima del caricamento a bordo.
- B/L "shipped on board": emessa successivamente al regolare caricamento a bordo, quando, cioè, viene richiesta una polizza di carico "on board";

BL – diverse tipoligie

- Through Bill of lading (TBL) o polizza diretta (o anche cumulativa), che ha pari consistenza ed efficacia giuridica delle polizze shipped e si emette quando il trasferimento delle merci avviene cumulativamente attraverso più modalità di trasporto esercitate da più vettori nelle diverse tratte di itinerario, per il quale viene emesso un unico documento/contratto di trasporto, ma nel quale nessuno dei vettori si assume la responsabilità per il tratto precedente e successivo e, tanto meno, dell'intero trasporto.
- Combined for Shipment Bill of lading, molto in uso soprattutto nel trasporto containers e che nella pratica sta sostituendo quella cumulativa: viene emessa da uno dei vettori di un trasporto intermodale (i cosidetti combined transport operators - CTO), oppure da uno spedizioniere particolare (il Multimodal Transport Operator o MTO), che nelle vesti di vettore contrattuale esercita il controllo su tutte le tratte di trasporto da egli stesso organizzato, neutralizzando anche i negativi effetti della segmentazione delle responsabilità tipica invece delle polizze cumulative (TBL).
- “Non vessel operating carrier bill of lading” in generale quelle emesse da un soggetto che si assume il trasporto ma non è proprietario della nave

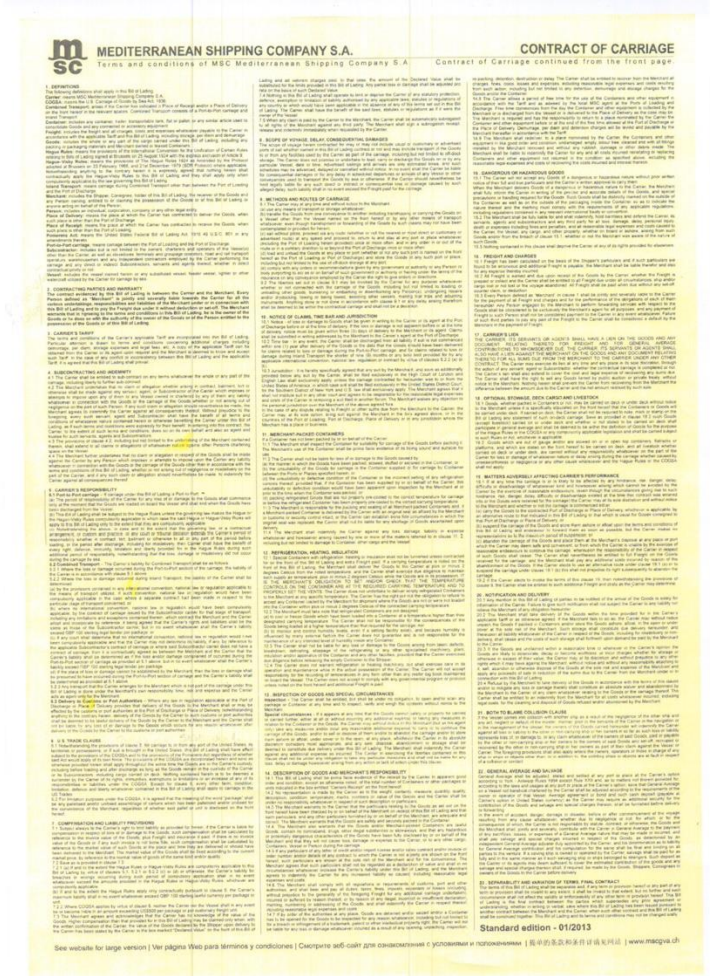
Caratteristiche della SWB:

- (a) non è titolo negoziabile, perciò non può essere trasferita a favore di terzi durante il viaggio;
- (b) viaggia insieme alla merce, contrariamente a quanto accade per la polizza di carico marittima (Bill of lading), che viaggia separatamente dalla merce;
- (c) non è titolo rappresentativo di merci e, quindi, consente a chi non è in possesso dell'originale del titolo, di disporre della merce, facendosi identificare come il legittimo destinatario della stessa (consignee);
- (d) è nominativa, poiché in essa viene indicato fin dal momento del suo rilascio il nome del soggetto legittimato a pretendere la riconsegna del carico dopo l'arrivo della merce nel porto di destino.

Telex (Telex Release)

- Alcuni spedizionieri e alcune compagnie marittime offrono il rilascio delle merci tramite telex. Ciò significa che la polizza di carico può essere consegnata allo spedizioniere o all'agente dello spedizioniere direttamente all'origine; a seguire verrà ordinato all'ufficio di destinazione di rilasciare il carico al destinatario (in passato tramite telex, al giorno d'oggi principalmente tramite e-mail). In tal modo, il destinatario non dovrà esibire la polizza di carico originale allo spedizioniere a destinazione per poter ricevere il carico.

- Il vantaggio del rilascio via telex è che il mittente non ha bisogno di inviare la polizza di carico originale al destinatario.
- Attenzione: non possono essere emesse per la stessa spedizione BL e Telex Release



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
Terms and conditions of MSC Mediterranean Shipping Company S.A.

CONTRACT OF CARRIAGE
Contract of Carriage continued from the front page

Standard edition - 01/2013

See website for large version | Ver página Web para términos y condiciones | Смотрите веб-сайт для ознакомления с условиями и положениями | 请参阅条款和条件请访问网站 | www.mscgva.ch

Vediamo insieme le condizioni di una polizza di carico (MSC)

- Art. 5: responsabilità vettore
- Art. 7: norme risarcimento
- Art. 8: il vettore non si impegna a consegnare in un tempo determinate
- All'art. 10 tempi e modalità per presentare reclamo al porto di sbarco.
- Art. 11: è esclusa la responsabilità del vettore per danni alle merci dovute da imballaggio non conforme, cattivo stivaggio o danni propri delle merci.
- Art. 11: per i container refrigerati la temperatura di settaggio deve essere indicata sulla BL.
- Art. 14: danni causati dalle merci al vettore
- Art. 20: regola la consegna e l'abbandono delle merci
- Art. 22: le regole dell'avaria generale.

Smarrimento polizza di carico - titolo di credito

- La polizza di carico è un titolo di credito e pertanto soggiace alla disciplina contenuta nel Titolo V “Dei Titoli di Credito” del Libro IV “Delle Obbligazioni” del Codice Civile all’articolo 1992 e seguenti.
- I titoli di credito sono documenti destinati alla circolazione che attribuiscono il diritto ad una determinata prestazione (per la polizza di carico, la riconsegna di un bene)

Cosa succede?

- In caso di smarrimento, furto o distruzione di un titolo di credito (ivi inclusa la polizza di carico) il possessore può fare denunzia chiedendo l'ammortamento del titolo con ricorso presidente del tribunale del luogo in cui il titolo pagabile.
- Il Tribunale, fatti i dovuti accertamenti pronuncia con decreto l'ammortamento del titolo.

TRASPORTO VIA AEREO

LETTERA DI VETTURA AEREA / AIR WAY BILL (AWB)

- La air way bill (AWB) / consignement note / lettera di trasporto aereo (LTA) / polizza di carico aerea è un formulario standard approvato dalla IATA, è composta da almeno n. 3 originali
- n°1) colore verde firmato dal mittente, va al vettore
- n°2) colore rosa firmato dal vettore e dal mittente, va al destinatario
- n°3) colore azzurro firmato dal vettore, va al mittente
- Almeno n. 6 copie:
- n°4) colore giallo ricevuta di spedizione che firmerà il destinatario
- n°5) colore bianco per la dogana di destinazione
- n°6) colore bianco per il terzo vettore
- n°7) colore bianco per il secondo vettore
- n°8) colore bianco per il primo vettore
- n°9) colore bianco per l'agente emittente la AWB

Check list della lettera di vettura aerea

Mittente

Destinatario

Aeroporto di partenza

Aeroporto di destinazione

Numero del volo

Natura e qualità della merce (se rinfusa o in colli), dell'imballaggio

Marche e numeri

Dimensioni e volume

Nolo: porto franco o porto assegnato

Declared value for carriage / valore dichiarato ai fini del trasporto, per il risarcimento in DSP

Declared value for customs / valore dichiarato per la dogana

Amount of insurance / dichiarazione di valore ai fini assicurativi

Peso lordo

Notify

Firma del mittente

Firma del vettore

Indicazione dell'originale per il mittente

Tutti i termini e le condizioni del trasporto

IN CASO DI DANNI...

Cosa deve fare il ricevitore

- E’ responsabilità del ricevitore:
  - Elevare le riserve
  - Conservare la merce al meglio in attesa del perito eventualmente nominato dall’assicurazione
  - Mettere in atto tutti i comportamenti / strategie per minimizzare il danno
  - Collaborare con il perito fornendo i documenti richiesti
  - Conclusi gli accertamenti peritali, vendere la merce più rapidamente e meglio possibile (cd. Vendita al meglio)
  - **Senza la piena collaborazione del ricevitore, è molto difficile ottenere una buona e rapida riuscita della pratica di sinistro**.

LA COMPAGNIA ASSICURAZIONE RICHIEDERÀ LA SEGUENTE DOCUMENTAZIONE:

- Polizza assicurativa o certificato di assicurazione (originale debitamente approvato/sottoscritto)
- Polizza di carico (in trasporto aereo: polizza di carico aerea)
- Rapporto di carico
- Istruzioni per la spedizione
- Copia della lettera di risarcimento
- Risposta originale alla lettera di risarcimento
- Copie delle lettere in cui ritenete il trasportatore responsabile
- Fattura commerciale (l'assicurazione non paga più del danno effettivo)
- Packing List (inclusivo di Weight List)
- Lettera o Certificato del Carrier
- Qualsiasi altro documento riguardante la perdita e/o il danno che possa facilitare l'adeguamento del risarcimento.

Grazie per l’attenzione