

VENDERE VINO ALL'ESTERO



ORIGINE NON PREFERENZIALE

Una merce possiede sempre un'**origine comune (NP - non preferenziale)**; essa viene utilizzata:

1. per applicare le misure di politica commerciale da parte di un determinato paese (contingenti, dazi antidumping, embarghi commerciali, ecc.);
2. per predisporre le statistiche del commercio con l'estero;
3. per applicare l'etichettatura di origine (cd. "Made in ...").

Le regole di origine comune:

- a. non sono (ancora) armonizzate a livello internazionale;
- b. ogni paese applica le sue regole;
- c. gli operatori Ue utilizzano le regole Ue; esse sono generalmente accettate anche in molti Paesi extra Ue.

-
- Poiché le norme di origine non preferenziale non sono armonizzate a livello globale, i certificati di origine non preferenziale prodotti nel paese di esportazione non vincolano generalmente le autorità doganali del paese di destinazione.
 - In caso di dubbi sull'origine non preferenziale di un prodotto, l'operatore può richiedere informazioni vincolanti sull'origine all'amministrazione doganale e delle accise.

-
- Una merce può inoltre avere un'**origine preferenziale (P)**, la quale influisce sull'ammontare dei dazi applicabili all'importazione, nel quadro degli accordi di libero scambio stipulati da un determinato paese o delle concessioni tariffarie unilaterali accordate dallo stesso.

ORIGINE NON PREFERENZIALE

Le regole Ue in tema di origine non preferenziale (o comune o generale o. commerciale) sono contenute nei seguenti documenti:

- CDU - Codice Doganale Unionale (Regolamento CE 952/2013): Articoli da 59 a 63;
- RD – Regolamento Delegato (Regolamento UE 2015/2446): Articoli da 31 a 36;
- RE – Regolamento di Esecuzione (Regolamento UE 2015/2447): Articoli da 57 a 59.

ART. 60 REG UE 952/2013

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 una 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.

NB: l'origine riguarda il luogo geografico ove avviene l'ultima lavorazione sostanziale al fine di ottenere un prodotto nuovo nel caso di prodotti trasformati oppure nel caso di merci interamente ottenute (prodotti ortofrutticoli raccolti il luogo ove ciò avviene), mentre la provenienza è un fatto meramente geografico che nulla ha a che vedere con l'origine.

Riguardo alle merci non interamente ottenute, l'Allegato 22.01 del RD - Regolamento UE 2015/2446, detta le regole in tema di origine non preferenziale limitatamente ad alcune tipologie di merce.

Nel caso in cui la merce considerata NON sia contemplata nell'Allegato 22.01, viene fatto riferimento alle regole che corrispondono alla posizione difesa dalla Ue nell'ambito WTO (World Trade Organization - Associazione del Commercio Mondiale) nel quadro dei lavori per l'armonizzazione delle regole di origine non preferenziale (cd. Regole di lista). Tali regole sono riportate sul sito dell'Unione Europea, sempre tenendo in considerazione i concetti di carattere generale indicati dal CDU articoli da 59 a 63.

Al fine di determinare l'origine non preferenziale di una determinata bevanda alcolica, è necessario conoscere:

1. la classificazione doganale del prodotto, a livello di voce (4 cifre) o di sottovoce (6 cifre);
2. la catena di produzione e cioè in quali paesi o territori si è svolto il ciclo produttivo volto a realizzare il prodotto oggetto di esame;
3. la catena del valore e cioè come e dove si è formato il valore del prodotto lungo la catena di produzione.

Occorre distinguere tra due situazioni:

- 1) prodotti interamente ottenuti in un paese o territorio;
- 2) prodotti alla produzione dei quali hanno contribuito più paesi o territori.

Limitando l'analisi alle bevande alcoliche, valgono le seguenti considerazioni.

l) prodotti interamente ottenuti in un paese o territorio

I prodotti in considerazione acquisiscono l'origine comune di tale paese o territorio.

Al riguardo l'articolo 31 del Regolamento Ue 2015/2446 afferma che:

“I prodotti seguenti sono considerati interamente ottenuti in un unico paese o territorio:(...)

b) i prodotti del regno vegetale ivi raccolti; (...)

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

2) PRODOTTI ALLA PRODUZIONE DEI QUALI HANNO CONTRIBUITO PIÙ PAESI O TERRITORI

Se la catena di produzione coinvolge più di un paese o territorio, si ritiene che il prodotto abbia acquisito l'origine comune nel paese o territorio in cui ha avuto luogo l'ultima trasformazione o lavorazione sostanziale.

Quest'ultima trasformazione o lavorazione deve soddisfare diverse condizioni:

1. deve trattarsi di una trasformazione o lavorazione sostanziale; non sono ritenute tali le cd. “operazioni minime” di cui all'articolo 34 del Regolamento Ue 2015/2446;
2. deve essere economicamente giustificata e cioè deve far parte di un ordinario ciclo di produzione e non deve essere esclusivamente mirata a eludere l'applicazione delle misure di politica commerciale;
3. deve essere effettuata in una azienda attrezzata a tale scopo e cioè questa deve disporre dei beni strumentali e umani necessari per attuare tale trasformazione o lavorazione;

4 deve essersi conclusa con la fabbricazione di un prodotto nuovo o che abbia rappresentato una fase importante del processo di fabbricazione; in sostanza, il prodotto risultante dalla lavorazione deve avere proprietà e composizione specifiche che non possedeva prima di questa trasformazione o lavorazione.

Le bevande alcoliche (capitolo 22) sono espressamente previste nell'allegato 22.01 del Regolamento Ue 2015/2446.

- Al riguardo si osserva che è innanzitutto necessario verificare l'esistenza di una regola primaria per il prodotto considerato.
- Se le condizioni stabilite dalla regola primaria non sono soddisfatte, si applicano le regole residuali di capitolo (riferita quindi alle prime due cifre del codice doganale).

L'origine non preferenziale viene normalmente attestata da un Certificato di origine rilasciato dalla Camera di Commercio, su richiesta dell'esportatore.

- In genere, il certificato di origine viene preteso da quei Paesi con i quali l'Unione Europea NON ha in vigore accordi di carattere daziario (ad esempio, Stati Uniti).
- Nei casi in cui l'emissione del Certificato di origine non è indispensabile (ad esempio, il medesimo non viene richiesto nel Paese di importazione), l'origine comune delle merci può essere dichiarata direttamente sui documenti commerciali (ad esempio: fattura) o di trasporto.

ORIGINE PREFERENZIALE

- Ogni Paese, in base alla sua politica commerciale stipula accordi con Paesi terzi e può concedere, a sua discrezione, agevolazioni unilaterali nei confronti di Paesi ritenuti meritevoli.
- Lo stesso comportamento è stato adottato dall'Unione Europea.

-
- In presenza di accordo le regole di origine sono indicate nei **PROTOCOLLI DI ORIGINE** con
 - Nel caso di questa ultima tipologia di prodotti, gli stessi, per poter essere considerati originari di un determinato Paese, devono aver subito in tale Paese una lavorazione “sufficiente”.
 - Ogni singolo accordo / atto di concessione unilaterale contiene il cd. “Protocollo di origine” che indica le condizioni osservando le quali le merci possono essere considerate di origine preferenziale.
 - Ogni singolo accordo prevede anche quali sono le lavorazioni minime, insufficienti a far conseguire l’origine preferenziale tenuti nei singoli accordi.

“Dal 1 gennaio 2017 è stato avviato il Sistema unionale degli esportatori registrati REX che stabilisce nuove modalità di attestazione dell’origine nell’ambito del sistema delle preferenze generalizzate (SPG) e nel contesto di vigenti o futuri accordi commerciali bilaterali con la UE.

Il sistema REX è disciplinato dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2447 del 24 novembre 2015 (RE) agli articoli da 78 a 111.

18

INCOTERMS 2020.



19 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.

20 CAMBIAMENTI RISPETTO ALLA EDIZIONE 2010

- 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.
- Presentano diversi livelli di copertura assicurativa in Cost Insurance and Freight (CIF) e Carriage and Insurance Paid To (CIP).
- 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).
- Presentano un cambiamento nell'acronimo da Delivered at Terminal (DAT) a DPU.
- Prevedono l'inclusione dei requisiti relativi alla sicurezza nell'ambito degli obblighi e dei costi di trasporto

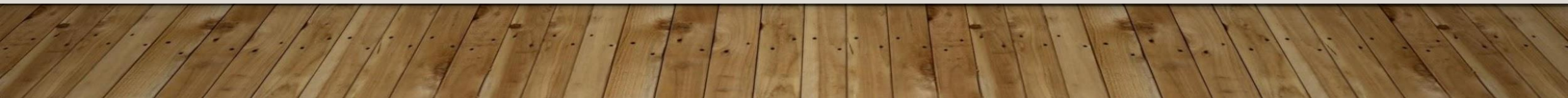
21 CAMBIAMENTI

- Più accessibile e più facile da usare, la nuova edizione Incoterms 2020 include – tra le novità – un’introduzione più ampia ed approfondita, note esplicative più dettagliate e, in aggiunta a quella tradizionale, una presentazione “orizzontale”, per rendere più immediate le responsabilità degli importatori e degli esportatori per ogni regola Incoterms e facilitare una scelta più consapevole da parte degli utilizzatori

22

- 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 neppure 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.

23 LE REGOLE INCOTERMS NON RIGUARDANO CIÒ CHE È ELENCATO DI SEGUITO:

- 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;
- 

24

-
- a) Divieti di esportazione e importazione;
 - b) Causa di forza maggiore o avversità;
 - c) Diritti di proprietà intellettuale;
 - d) Il metodo, la sede e la legge per le risoluzioni dei conflitti in caso di violazioni
 - e) ma la cosa più importante è che non riguardano il trasferimento di proprietà.

Tutte queste questioni devono essere specificatamente trattate dalle parti nel contratto di vendita. Se ciò non dovesse accadere, potrebbero sorgere problemi in caso di conflitti relativi alla performance e a violazioni

25

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

26

- Il luogo indicato vicino alla regola Incoterms prescelta è molto importante in quanto :
 1. 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;
 2. 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;
 3. 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.

27 PROPRIETA'

- Deve essere chiaro di chi è la merce durante il trasporto, perché per individuare il passaggio di proprietà è ininfluyente la consegna fisica della merce. La proprietà si acquista generalmente con il consenso delle parti legittimamente manifestato (articoli 922 e 1376 del codice civile). E il contratto di compravendita si perfeziona con il realizzarsi dell'accordo delle parti: non è necessario che la cosa venga consegnata all'acquirente o che vi sia il pagamento del prezzo (articolo 1470 del codice civile). La proprietà, quindi, si può trasferire alla consegna della merce al trasportatore (inizio del trasporto), all'arrivo della merce a destinazione o al verificarsi prima, dopo o durante il trasporto di una determinata condizione. Chiarire chi è il proprietario della merce durante il trasporto (cedente o cessionario) consente di risolvere i problemi che riguardano la responsabilità di eventuali danni causati dalla merce in viaggio.

28 INCOTERMS® 2020.

- Nei contratti internazionali di compravendita di merci è necessario che le parti stabiliscano, in maniera inequivocabile, chi tra venditore e compratore debba far proprie le obbligazioni del trasferimento fisico delle merci, sostenerne i costi del trasporto e i relativi rischi e quali siano le reciproche obbligazioni in termini di caricazione/scaricazione, operazioni doganali, assicurazioni, ecc.
- Per introdurre nel contratto di compravendita queste stipulazioni, le parti possono ricorrere a formule complesse oppure, più semplicemente, richiamando, con un acronimo di tre lettere, gli Incoterms 2020. Ognuno di essi rappresenta tutto quello che le parti devono conoscere e saper fare per il trasferimento fisico delle merci in sicurezza

29 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

30 REGOLE PER TRASPORTI MARITTIME E VIE FLUVIALI

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

3 | 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.

32 MODIFICA DELLA SIGLA DA DAT A DPU

- L'unica differenza tra DAT e DPU nelle regole Incoterms 2010 era che nella resa DAT il venditore consegnava le merci una volta scaricate dal mezzo di trasporto in un terminal; mentre nella resa DAP il venditore consegnava le merci quando le merci erano messe a disposizione del compratore sul mezzo di trasporto, pronte per lo scarico. Si ricorda inoltre che la nota orientativa per la resa DAT nelle Incoterms 2010 definiva la parola “terminal” in maniera generica come “qualsiasi posto, al coperto o no...”.

33 REGOLE PER QUALUNQUE MODO DI TRASPORTO: EXW

- Non sono state attese le aspettative e la clausola EXW , la più diffusa e , almeno fiscalmente , la più insidiosa per le cessioni intra unionali e le esportazioni ; permane.
- 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.

34 EXW – CESSIONI INTRAUE

- 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. Il Regolamento Esecutivo Ue n° 2018/1912 del 4 dicembre 2018, con le sue nuove disposizioni applicabili a partire dal 1° gennaio 2020, intende armonizzare gli “strumenti di prova” comprovanti l'avvenuta cessione delle merci tra Stati membri, stabilendo quindi regole comuni tra gli operatori dell'Unione.
- Il citato Reg. Ue n° 2018/1912, che modifica il Reg. Ue n° 282/2011 con l'inserimento dell'art. 45-bis, fissa le condizioni di esenzione delle cessioni intracomunitarie di beni e individua la corretta documentazione da reperire al fine di comprovare l'effettivo trasferimento fisico delle merci.
- Inoltre, con la Risposta n° 100 dell'Agenzia delle Entrate dell'8 aprile 2019, le nuove disposizioni comunitarie appaiono già riconosciute, spingendo oltretutto gli operatori di dotarsi di sistemi informatici di gestione elettronica dei documenti, per una maggiore sicurezza e semplicità nel reperire e conservare le “prove” a supporto delle cessioni intracomunitarie.

35 EXW – CESSIONI INTRAUE

- Nei casi in cui il cedente nazionale non abbia provveduto direttamente al trasporto delle merci (exw) e non sia in grado di esibire il documento di trasporto, la prova della cessione intracomunitaria potrà essere fornita con qualsiasi altro documento idoneo a dimostrare che le merci sono state inviate in altro Stato membro - Casi previsti:
- a) il venditore certifica che i beni sono stati spediti o trasportati da lui o da un terzo per suo conto ed il venditore è in possesso di almeno due degli elementi di prova non contraddittori, rilasciati da due diverse parti indipendenti l'una dall'altra, dal venditore e dall'acquirente, o il venditore è in possesso di uno qualsiasi dei singoli elementi, in combinazione con uno qualsiasi dei singoli elementi di prova non contraddittori che confermano la spedizione o il trasporto rilasciati da due diverse parti indipendenti l'una dall'altra, dal venditore e dall'acquirente;

36 EXW CESSIONI INTRAUE

b) il venditore è in possesso di:

- 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; e
- almeno due degli elementi di prova non contraddittori che confermano la spedizione o il trasporto rilasciati da due diverse parti indipendenti l'una dall'altra, dal venditore e dall'acquirente.

L'acquirente deve fornire al venditore la dichiarazione scritta entro il decimo giorno del mese successivo alla cessione

37 EXW – CESSIONI INTRAUE

Secondo il nuovo regolamento, sono accettati come elementi di prova della spedizione o del trasporto:

a) documenti relativi al trasporto o alla spedizione dei beni, ad esempio un documento o una lettera CMR riportante la firma, una polizza di carico, una fattura di trasporto aereo, oppure una fattura emessa dallo spedizioniere;

b) 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; documenti ufficiali rilasciati da una pubblica autorità, ad esempio da un notaio, che confermano l'arrivo dei beni nello Stato membro di destinazione; una ricevuta rilasciata da un depositario nello Stato membro di destinazione che confermi il deposito dei beni in tale Stato membro.

38 EXW CESSIONI EXTRAUE – NOTA DOGANE I I 2029

- Il legislatore ha sostanzialmente semplificato i requisiti previsti per gli operatori commerciali (REG UE 2018/1063) , limitandoli a quelli essenziali per il funzionamento del regime di esportazione, pur mantenendo fermo il requisito dello stabilimento nel territorio doganale dell'Unione della persona che intende assumere la qualifica di esportatore e, come tale, essere indicato nella dichiarazione doganale
- .

39 SIGNIFICATO EXW

- Franco fabbrica significa che il venditore effettua la consegna al compratore quando mette la merce a disposizione del compratore nel luogo convenuto

40 SIGNIFICATO FCA

- 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

41 SIGNIFICATO CPT

- 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.

42 SIGNIFICATO CIP

- 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)

43 SIGNIFICATO DAP

- 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.

44 SIGNIFICATO DPU

- 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

45 SIGNIFICATO DDP

- Reso sdoganato significa che il venditore effettua la consegna – e trasferisce il rischio – al compratore quando la merce viene messa a disposizione del compratore sdoganata all'importazione sul mezzo di arrivo pronto 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 sdogani la merce all'esportazione ed alla importazione e sostenga tutti i «diritti» doganali – La regola impone al venditore il livello massimo di obbligazioni.

46 REGOLE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE –FAS

- 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

47 SIGNIFICATO : FOB

- 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

48 SIGNIFICATO : CFR

- 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 utilizzzi più di un modo di trasporto la regola più appropriata è CPT anziché CFR

49 SIGNIFICATO : CIF

- 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 ottenere 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

50

-
- Grazie per l'attenzione