INCOTERMS
FRA DIRITTO MARITTIMO E DIRITTO DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE
Roma, 24 novembre 2023

Enzo Fogliani

Le clausole «lncoterms» del trasporto marittimo (FAS, FOB, CFR, CIF): profili sostanziali e riflessi assicurativi.

1. Premessa. – 2. La clausola FAS. – 3. La clausola FOB. – 4. La clausola CFR. – 5. La clausola CIF. – 6. La clausola CIP. - 7. I formulari assicurativi ICC. – 8. I formulari assicurativi. - 9. Le Institute Cargo Clauses. - 10. Altre clausole. - 11. Questioni di giurisdizione.

1. Premessa – Le clausole *Incoterms* relative alle obbligazioni ed alla ripartizione dei costi e dei rischi del trasporto della merce nella vendita internazionale sono 11, delle quali 7 applicabili a qualsiasi tipo di trasporto, 4 applicabili solo al trasporto per nave (marittimo o per acque interne). Queste ultime, peraltro, non sono in genere utilizzate per il trasporto di *container*, per i quali, anche se la tratta marittima del trasporto è preponderante, sono consigliate quelle predisposte per ogni tipo di trasporto, ed in particolare la clausola FCA (*Free Carrier*).

Tuttavia, dovendo trattare anche dei riflessi assicurativi, oltre che delle 4 clausole per trasporto esclusivamente marittimo (FOB, FAS, CFR, CIF) ci occuperemo anche della clausola CIP, applicabile a qualsiasi tipo di trasporto (e quindi anche a quello marittimo), in quanto contenente l'obbligo di provvedere all'assicurazione della merce.

Le clausole *Incoterms* che prevedono esplicitamente la copertura assicurativa sono dunque la clausola CIP (*Carriage and Insurance Paid To*) e clausola CIF (*Cost Insurance and Freight*), specifica per il trasporto su nave. Esse fanno riferimento ai formulari ICC (*Institute Cargo Clauses*) redatte dalla LMA (*Lloyd's Market Association*). Nulla però impedisce che le parti assicurino la merce pur adottando altre clausole *Inconterms* che non prevedono l'assicurazione, così come nulla impedisce che i formulari assicurativi siano diversi dalle ICC.

2. La clausola FAS (*Free Alongside Ship*).

In base alla clausola FAS (*Free Alongside Ship*) il venditore consegna la merce portandola sottobordo della nave indicata dal compratore nel porto d'imbarco convenuto. Il rischio di perdita o di danni alla merce si trasferisce al compratore quando la merce è sottobordo della nave, pronta per essere caricata.

Le obbligazioni del venditore nella clausola FAS si sostanziano nell'imballaggio e nel carico della merce sul veicolo di trasporto per il porto di partenza, nel suddetto trasporto, nella predisposizione della fattura commerciale e della documentazione di vendita, nel pagamento delle tariffe del terminale di origine, nello sdoganamento e nel pagamento di eventuali dazi all'esportazione, nella consegna sottobordo della nave nel porto d'imbarco convenuto e nella data convenuta. Se la nave è in ritardo o non è disponibile (e quindi la merce non può essere consegnata sottobordo) il venditore può dover sopportare costi aggiuntivi o trovare soluzioni alternative, dato che è esonerato da responsabilità solo nel momento in cui consegna la merce sottobordo.

Con il deposito della merce sulla banchina (o sulla chiatta) per il carico sulla nave cessano le obbligazioni del venditore. Spettano quindi al compratore – con i relativi costi - l'organizzazione del trasporto marittimo, il carico della merce sulla nave, lo scarico dalla nave, lo sdoganamento e il pagamento di eventuali dazi d'importazione, il pagamento delle spese al *terminal* di destinazione, il trasporto alla destinazione finale.

Il venditore non ha l'obbligo di assicurare la merce, ma, se il compratore desidera assicurarla e necessita di informazioni conosciute dal venditore, questi deve fornirgliele, dietro rimborso delle eventuali spese.

Il vantaggio principale della clausola FAS per l'acquirente è che ha il controllo totale sulla merce una volta che il venditore l'ha predisposta sulla banchina (o su una chiatta) pronta per il carico sulla nave. Lo svantaggio per l'acquirente è che dal momento in cui la merce è sottobordo a disposizione per l'imbarco, i rischi di perdita o danno sono a suo carico.

4. La clausola FOB (*Free on Board*)

Con la clausola FOB il venditore è tenuto a caricare la merce a bordo della nave designata dal compratore. Il rischio di perdita o di danni alla merce passa al compratore quando la merce è a bordo della nave (più specificamente: oltrepassa la murata della nave) e da quel momento tutte le spese sono a suo carico.

Le obbligazioni del venditore nella clausola FOS sono le stesse previste dalla clausola FAS (imballaggio e carico della merce sul veicolo di trasporto per il porto di partenza, trasporto a detto porto, predisposizione della fattura commerciale e della documentazione di vendita, pagamento delle tariffe del terminale di origine, sdoganamento e pagamento di eventuali dazi all'esportazione) cui si aggiungono la caricazione della merce sulla nave nel porto d'imbarco convenuto e nella data convenuta.

Oltre alla fattura commerciale, il venditore è tenuto a produrre documento che attesti che la merce è stata imbarcata, ossia la polizza di carico marittima (*Bill of Lading)* o la *Seaway Bill*. Una volta caricata la merce, il venditore deve comunicarlo al compratore. Se la merce non viene caricata o la nave è assente o arriva in ritardo, il venditore deve notificarlo al compratore.

Non vi è per il venditore l'obbligo di assicurare la merce; se il compratore vuole stipulare un'assicurazione e ha bisogno di informazioni da parte del venditore, questi deve fornirgliele; se ciò comporta dei costi, il compratore deve rimborsarglieli.

5. La clausola CFR (*Cost and Freight*)

Con la clausola CFR (*Cost and Freight*) il venditore non solo è tenuto al carico della merce a bordo della nave, ma deve anche concludere il contratto di trasporto marittimo sino al porto convenuto, sopportandone le spese. Ciò peraltro non comporta per il venditore l'assunzione del rischio di perdita o di danni alla merce durante il trasporto via mare; tale rischio, come nella clausola FOB, passa al compratore al momento dell'avvenuta caricazione a bordo della nave.

Se nel corrispettivo per il trasporto via mare pagato dal venditore sono comprese spese relative alla scaricazione in un punto specifico nel porto di destinazione, salvo patto contrario, il venditore non ha titolo a farsele rimborsare dal compratore.

Per il resto, le obbligazioni, i rischi per le parti ed in generale il funzionamento della clausola CFR sono gli stessi della clausola FOB (*Free On Board*). Anche nella clausola CFR non vi è per il venditore l'obbligo di assicurare la merce.

6. La clausola CIF *(Cost Insurance and Freight)*

In aggiunta a quanto previsto dalla clausola CFR, la clausola CIF *(Cost Insurance and Freight)* prevede l'obbligo per il venditore di assicurare la merce contro danni e perdite. La copertura prevista è quella minima del formulario "C" delle ICC (*Institute Cargo Clauses*). Le parti possono comunque pattuire una copertura più ampia, scegliendo il formulario "B" delle ICC (*Institute Cargo Clauses*) oppure optando per l'assicurazione *all risks* prevista dal formulario "A" delle ICC. La merce deve essere assicurato per il 110% del suo valore.

Il compratore può chiedere che la merce sia assicurata anche per rischi specifici non coperti dalle ICC, (p. es.: rischi guerra, sciopero, terrorismo); in questo caso il venditore è obbligato ad includere tali clausole nell'assicurazione, ma i costi di tali coperture supplementari sono a carico del compratore, che è anche tenuto a fornire al venditore, a proprie spese, eventuali informazioni necessarie per la stipula della polizza.

La documentazione relativa alla copertura assicurativa della merce deve essere consegnata dal venditore al compratore, assieme alla polizza di carico, alla fattura ed agli altri documenti relativi alla vendita ed al trasporto.

Per il resto, la clausola CIF funziona sostanzialmente come la clausola CFR (*Cost and Freight*).

7. La clausola CIP (*Carriage and Insurance Paid To*)

La clausola CIP (*Carriage and Insurance Paid To*) non è, come le precedenti, predisposta per il solo trasporto marittimo. Ne trattiamo in quanto ne è consigliato l'uso, in luogo della clausola CIF, quando la merce da trasportare sia contenuta in container.

Salvo diverso accordo, il venditore è tenuto a stipulare una polizza assicurativa "*all risks*" secondo il formulario "A" delle ICC, per il 110% del valore della merce. Le parti possono comunque concordare una copertura meno ampia (formulario "B" o "C" delle ICC) o prevedere la copertura di rischi specifici esclusi dalle ICC.

Secondo la clausola CIP, il venditore effettua la consegna rimettendo la merce al vettore in un luogo concordato e comunicandolo al compratore. Dal quel momento i rischi di perdita o danno alla merce passano al compratore. Il venditore assume tuttavia i costi del trasporto e dell'assicurazione sino al luogo concordato, che però non è necessariamente il luogo di destinazione finale della merce. Spesso, infatti, il luogo indicato è solo quello in cui il vettore incaricato dal venditore scarica la merce, che sarà poi portata alla destinazione finale da altro vettore successivo incaricato dal compratore.

Il venditore, se del caso, è tenuto allo sdoganamento della merce all'esportazione e pagare eventuali dazi, ma non è tenuto a provvedere all'importazione nel paese di destinazione. Spetta invece al compratore pagare eventuali diritti di importazione o espletare eventuali formalità doganali.

Il venditore è tenuto a consegnare a proprie spese al compratore, oltre alla fattura, al documento di trasporto ed alla documentazione necessaria all'importazione, anche una copia della polizza o del certificato di assicurazione, a dimostrazione dell'effettiva copertura assicurativa della merce secondo i termini pattuiti. L'obbligo di assicurazione vale per il periodo in cui la merce è affidata al vettore il cui trasporto è pagato dal venditore. Terminata tale tratta, l'assicurazione stipulata dal venditore in genere cessa e spetta al compratore, se lo ritiene, stipularne un'altra per la rimanente parte del trasporto.

8. I formulari assicurativi.

Per quanto riguarda le coperture assicurative, le clausole CIF e CIP fanno riferimento alle ICC, (*Institute Cargo Clauses*), formulari predisposti dalla LMA (*Lloyd's Market Association*) e dalla UIA (*International Underwriting Association of London*). L'edizione attualmente in uso è quella del 2009, ed esiste in tre versioni, che in ordine di ampiezza della copertura, sono denominate: A, B e C.

La scelta della clausola CIF o CIP comporta quindi automaticamente anche la scelta della copertura delle ICC: per la CIP la versione "A" (*all risks*), per la CIF la versione "C". Ovviamente però le parti sono libere di concordare versioni diverse della copertura assicurativa ICC, così come di aggiungere all'assicurazione altre clausole per specifici tipi di rischi (p. es.: rischi guerra, rischi sciopero, etc.).

I formulari ICC per la copertura dei rischi di danno alla merce vengono in utilizzati in genere anche per i trasporti regolati dalle altre clausole Incoterms che non indicano l'assicurazione fra le obbligazioni del venditore. Oltre a clausole specifiche per rischi non coperti dal formulario ICC, esistono formulari per merci determinate (p.es: ITCT, *Institute Commodity Trades Clauses*), per merci bisognose di specifiche condizioni di trasporto (p.es.: IFF, *Institute Frozen Food*), oppure per trasporti con specifici mezzi di trasporto (ICC *Air* per il trasporto aereo).

9. Le *Institute Cargo Clauses.*

Il formulario ICC consta di 19 clausole. Come già accennato, ne esistono tre versioni: la "A" che configura una assicurazione "*all risks*", che copre quindi tutti i rischi ad esclusione di quelli specificamente indicati come esclusi; la "B" e la "C" che coprono invece solo i rischi specificamente indicati come coperti. Di fatto, solo il testo della clausola n. 1 (*Risks covered*) e n. 4 (*Exclusions*) sono diversi nei tre formulari.

La versione "A" fornisce la copertura più ampia, in quanto sono assicurati tutti i rischi di perdita o danni alla merce assicurata, ad esclusione dei rischi guerra, sciopero e terrorismo. Tali rischi possono però essere coperti sottoscrivendo clausole specifiche, ossia, rispettivamente, la *Institute War Clause* (*Cargo*) per il primo e la *Institute Strikes Clause* (*Cargo*) per il secondo ed il terzo.

Le versioni "B" e "C" offrono invece un'assicurazione di rischi nominati; ossia sono coperti solo i rischi specificamente indicati. La copertura "B" è più ampia della copertura "C". In entrambe sono coperti i danni da arenamento, incaglio, affondamento o capovolgimento della nave, da ribaltamento o deragliamento del mezzo di trasporto terrestre, da collisione o contatto della nave o del mezzo di trasporto con qualsiasi oggetto diverso dall'acqua, dalla scaricazione della merce in un porto di rifugio, da incendio o esplosione, da avaria comune, da getto. Il formulario ICC "B", oltre a questi danni, copre anche quelli causati da terremoto, eruzione vulcanica o fulmini, da asporto del mare, da ingresso di acqua di mare, di lago o di fiume nella nave, nella stiva, nel mezzo di trasporto,

nel container o nel luogo di deposito, e la perdita totale di qualsiasi collo caduto fuoribordo durante le operazioni di carico o scarico dalla nave.

La scelta del formulario "A" (*all risks*) rispetto a quelli "B" e "C" non comporta solo la copertura di un maggior numero di rischi del primo rispetto ai secondi, ma anche un diverso onere probatorio che può essere determinante ai fini dell'ottenimento dell'indennizzo.

Nelle due coperture a rischi nominati ("B" e "C"), l'assicurato non solo deve provare il danno, ma anche che esso è stato causato da uno dei rischi coperti da assicurazione. Con il risultato che il danno da causa ignota non viene risarcito.

Nella copertura *all risks*, invece, l'assicurato deve solo provare il danno; spetterà poi all'assicuratore che ne contesta la risarcibilità dimostrare che il danno è stato causato da uno dei rischi esplicitamente esclusi. Di conseguenza, la copertura "A" copre anche i danni da causa ignota, purché verificatisi nel periodo temporale e spaziale coperto.

Le ICC offrono una copertura da magazzino a magazzino (art. 8), ossia dal momento in cui è introdotta nel magazzino di partenza per il carico sino all'arrivo nel magazzino di arrivo finale. La giurisprudenza italiana ha specificato che la suddetta durata della copertura ICC è valida per tutto quel periodo, anche se l'assicurazione è stata stipulata in corso di viaggio e il danno si è verificato presumibilmente prima del momento della stipula dell'assicurazione (App. Milano 28/12/1999, confermata da Cass. 10968/2004; App. Genova 16/6/1993, confermata da Cass. 1295/1997).

La legge applicabile all'assicurazione secondo i formulari ICC è la legge inglese, sulla cui base sono evidentemente scritti i formulari. Di per sé, non vi sono nei formulari previsioni in contrasto con la legge italiana; il nostro codice della navigazione, ispirato alla prassi internazionale, legittima infatti il contenuto di tutte le clausole dei formulari, anche ove esse non sarebbero legittime secondo il codice civile (vedi il rischio putativo, art. 514 cod. nav.).

Anche l'obbligo di indicare nel 110% del prezzo della merce il valore assicurato trova sostanzialmente riscontro nella nostro codice della navigazione, che prevede che il valore assicurabile è dato dal prezzo delle merci nel luogo ed al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato (art. 516 cod. nav.).

10. Altre clausole.

Come già detto, esistono altri formulari ICC utilizzabili dalle parti per il trasporto nelle compravendite internazionale, così come esistono alcune clausole specifiche con cui completarli.

In relazione al mezzo di trasporto, parallele alle ICC vi sono le *Institute Cargo Clauses (Air)* per il trasporto per via aerea. Anche per esse vi sono clausole specifiche di complemento per i rischi guerra [le *Institute War Clauses (Air Cargo)*] e per i rischi sciopero e terrorismo [*(Institute Strikes Clauses (Air Cargo)]*.

Fra i formulari specifici per tipi di merce possiamo citare le *Institute Frozen/Chilled Food Clauses* per il trasporto di cibi congelati o refrigerati (eccetto la carne), anch'esse con le relative clausole estensive; le *Institute Frozen Meat Clauses*, per il trasporto di carni congelate; le *Institute Commodity Trades Clauses*, per il trasporto di cacao, caffeè, cotone, zucchero, etc.; e via dicendo. Ciascuno di questi formulari ha più versioni (*all risks* e per rischi nominati) e le relative clausole di estensione a rischi specifici (guerra, sciopero, terrorismo, etc.).

Vi sono inoltre casi in cui le parti utilizzano le ICC per integrare, a copertura dell'intero trasporto, formulari nazionali specifici per ogni tipo di trasporto (cfr. cass. 1295/1997). Il che, se fatto senza adeguata coordinazione, può porre problemi di legge applicabile fra quella indicata nelle polizze nazionali e quella inglese, richiamata dalle ICC.

11. Questioni di giurisdizione.

Nonostante l'uniformità delle clausole Inconterms e dei suddetti formulari assicurativi, possono sorgere (e sono sorte) questioni in tema di legge applicabile e giurisdizione, che, per quanto attiene all'assicurazione, possono creare problemi anche in relazione all'individuazione dell'assicurato. Non sempre la legge inglese prevista come applicabile all'assicurazione dalle *Institute Cargo Clauses* è anche la legge che regola la compravendita internazionale ed il contratto di trasporto; e questo può creare problemi di legittimazione nell'individuazione del legittimato all'indennizzo assicurativo nel caso di danno alla merce.

Alla maggior parte delle compravendite internazionali si applica poi la *Convenzione delle Nazioni Unite sui contratti di compravendita internazionale di merci* conclusa a Vienna l'11 aprile 1980, ratificata dall'Italia con l. 11 dicembre 1985, n. 765. Ricordiamo inoltre che in tema di giurisdizione vige il Regolamento UE 1215/2012 del 12/12/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, che ha sostituito il precedente Regolamento CE n. 44/2001 del 22/12/2000.

Secondo l'art. 7.1,b del regolamento UE 1215/2012 (identico sul punto all'art. 5.1.b del precedente regolamento CE 44/2001), nel caso di compravendita di beni una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro che sia il luogo in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto.

Le disposizioni dei Regolamenti comunitari (prima il 44/2001, poi il 1215 2012) prevalgono, per quanto attiene alla giurisdizione, sugli artt. 31 e 57 della Convenzione di Vienna del 1980, che sono ritenuti regolare i rapporti fra le parti ma non la giurisdizione (Cass. 21191/2009; Cass. 6640/1012; Cass. 1134/2014). Secondo questo orientamento, confermato dalle Sezioni Unite (Cass. SS.UU. 13941/2014) anche sulla base dell'orientamento della Corte europea di giustizia, il luogo di consegna "*è quello della consegna materiale dei beni mediante il quale l'acquirente consegue o avrebbe dovuto conseguire il potere di disporre effettivamente dei beni alla destinazione finale dell'operazione di vendita*" (C.G.U.E., sent. 25/2/2010 C-381/08).

La Corte europea ha anche precisato che il giudice adito, per determinare il luogo di consegna previsto dal contratto, deve tenere conto di tutte le clausole rilevanti del contratto, comprese le clausole Incoterms richiamate dalle parti (C.G.U.E., sent. 9/6/2011 C-87/10). Tuttavia, la giurisprudenza italiana tende a svalutare la portata delle clausole Incoterms, ritenendo in genere che esse si riferiscano solo all'incidenza delle spese di trasporto e di carico e scarico, e non sulle altre obbligazioni delle parti. In particolare si ritiene che in genere le clausole Incoterms non influiscano sulla determinazione del luogo di consegna della merce (e quindi dell'individuazione della giurisdizione; Cass. SS.UU. 24279/2014 sulla clausola EXW) o sul trasferimento della proprietà della cosa compravenduta.

Per quanto riguarda il luogo di consegna, è stato ritenuto che la clausola CIF si limiti a spostare il momento del trasferimento del rischio del perimento del bene dal compratore al venditore. In mancanza di una specifica pattuizione volta ad attribuire con chiarezza al luogo del passaggio del rischio la valenza anche di luogo di consegna della merce, la clausola CIF non vale ai fini del radicamento della giurisdizione, che rimane quella del luogo di destinazione finale della merce (Cass. SS.UU. 32362/2018; Cass. 17566/2019 per una vendita con clausola FCA).

Su tale orientamento la Cassazione sembrerebbe però aver avuto di recente un ripensamento, perlomeno in relazione alla clausola EXW. Dopo alcune pronuncie nelle quali veniva negata la possibilità di fondare la giurisdizione nel luogo di fabbricazione della merce in mancanza di altre specifiche pattuizioni al riguardo oltre alla clausola EXW (cass. 24478/2019 e cass. ss.uu. 33246/2022), quest'anno la cassazione a sezioni unite ha ribaltato il suo *dictum*, affermando che "*le clausole Incoterms "Ex Works", una volta inserite nel contratto, individuano anche il luogo di consegna della merce, salvo che dal contratto risultino diversi ed ulteriori elementi che inducano a ritenere che le parti abbiano voluto un diverso luogo della consegna*" (Cass. SS.UU. 11346/2023).

Per quanto riguarda invece la questione del momento in cui la proprietà della merce passa dal venditore al compratore, che incide sulla determinazione di chi sia legittimato a pretendere l'indennizzo assicurativo in caso di danno o perdita, il mero richiamo contrattuale alle clausole Incoterms diverse dalla EXW è stato ritenuto irrilevante. Di conseguenza, il momento determinativo del passaggio di proprietà e del trasferimento dei rischi di danno o perdita della merce resta individuato *ex* art. 1510, II comma c.c. in quello in cui il venditore rimette la merce venduta al vettore o allo spedizioniere incaricato di trasportarla al porto d'imbarco e non – nel caso di clausole FAS o FOB - nel momento in cui è posta sottobordo o è completato il carico a bordo della nave (Cass. SS.UU. 490/1974; Cass. 2179/1978; Cass. n. 15389/2002).

Tale principio rende legittimato a pretendere l'indennizzo assicurativo per una perdita verificatasi durante il trasporto il compratore e non il venditore, anche se quest'ultimo abbia già risarcito il compratore restituendogli il prezzo pagato. Parimenti, in applicazione del medesimo principio in un trasporto con clausola CIP, legittimato a pretendere il risarcimento di un danno verificatosi in corso di transito sarà il compratore e non il venditore (Cass. 4716/2019).

Enzo Fogliani