

Andrea La Mattina

**INCOTERMS 2020: NOVITÀ E
SFIDE**

Estratto

INCOTERMS 2020: NOVITÀ E SFIDE *

SOMMARIO: Premessa. — 1. La centralità della « consegna » nella vendita internazionale e l'incompletezza (e la derogabilità) delle normative in materia. — 2. Gli Incoterms: una moderna « lex mercatoria » nata nel 1936 per coprire le lacune del legislatore conformemente alla prassi degli operatori. — 3. I nuovi Incoterms 2020 tra continuità e novità. — 4. Nuovi Incoterms e vecchi problemi: alcune cautele per gli operatori.

1043

Abstract

As is well known, the Incoterms rules are a set of eleven commercial terms codified by the International Chamber of Commerce to allocate risks, obligations and costs between the seller and the buyer in international and domestic distance selling.

Citing one term rather than another has a significant impact on the contractual balance between the parties; therefore, the Incoterms constitute a true risk management tool for operators.

The changes introduced by the 2020 edition and the uncertainties arising out of caselaw represent a challenge that operators doing business in the international market must face in an informed manner.

Premessa. — Le regole Incoterms sono un set di 11 termini commerciali codificati dalla Camera di Commercio Internazionale per allocare

* Testo della relazione presentata al Convegno organizzato da SIAT - Società Italiana di Assicurazioni e Riassicurazioni S.p.A. “*Gli assicuratori trasporti davanti a un mondo che cambia: sfide ambientali, tecnologiche e normative*”, Genova, 12 novembre 2019.

rischi, obblighi e costi tra venditore e acquirente nelle vendite a distanza. Il rinvio all'uno o all'altro termine ha un significativo impatto sugli equilibri contrattuali tra le parti e pertanto gli Incoterms si traducono in un vero e proprio strumento di "gestione del rischio" per gli operatori. Le novità apportate dall'ultima edizione 2020 e le incertezze derivanti dalle applicazioni giurisprudenziali rappresentano un momento di sfida con cui le imprese che operano sul mercato internazionale devono confrontarsi "consapevolmente".

1. *La centralità della « consegna » nella vendita internazionale e l'incompletezza (e la derogabilità) delle normative in materia.* — Nel contesto delle operazioni di vendita internazionale di beni mobili e, più in particolare, nella c.d. "vendita a distanza"¹, il trasporto rappresenta nella maggior parte dei casi una delle modalità di esecuzione del contratto e, segnatamente, lo strumento attraverso il quale il venditore (localizzato, ad esempio, in Cina) adempie all'obbligo di consegnare i beni compravenduti all'acquirente (localizzato, ad esempio, in Italia)².

L'allocazione tra venditore e acquirente dei costi, dei rischi e delle responsabilità relativi ai beni durante il trasporto normalmente prescin-

1044

¹ La bibliografia in argomento è sterminata. Limitandoci alla dottrina italiana, rappresentano riferimenti essenziali i seguenti contributi (sempre attuali, ancorché per la gran parte ormai risalenti): AA.VV., *La vendita internazionale. La Convenzione di Vienna dell'11 aprile 1980*, Milano, 1981; C. ANGELICI, *Consegna e proprietà nella vendita internazionale*, Milano, 1979; C.M. BIANCA (cur.), *Convenzione di Vienna sui contratti di vendita internazionale di beni mobili*, Padova, 1992; M.J. BONELL, *Le regole oggettive del commercio internazionale*, Milano, 1976; N. BOSCHIERO, *Il coordinamento delle norme in materia di vendita internazionale*, Padova, 1990; A. BUSANI, *Il contratto di compravendita internazionale*, Torino, 2015; A. FRIGNANI, *Il contratto internazionale*, Padova, 1990; F. FERRARI, *La vendita internazionale - Applicabilità e applicazioni della Convenzione delle Nazioni Unite sui contratti di vendita internazionale di beni mobile*, in *Trattato di dir. comm. e di dir. pubbl. econ.* diretto da F. GALGANO, XXI, Padova, 2006; M. GIULIANO, *Quelques problèmes en matière de conflits de lois et de jurisdiction dans la vente commerciale internationale*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 1967, p. 225 ss.; M. LOPEZ DE GONZALO, *Vendita internazionale*, in *Contratto e impr.*, 1988, 255 ss.; ID., *La vendita internazionale*, in G. ALPA-M. BESSONE, *I contratti in generale - Aggiornamento 1991-1998*, II, Torino, 1999, p. 1359 ss.; R. LUZZATTO, voce *Vendita (dir. internaz. priv.)*, in *Enc. dir.*, XLVI, Milano, 1993, p. 502 ss.

² Su questi aspetti v. per tutti — in generale — F. BOCCHINI, *La vendita con trasporto*, Napoli, 1985 e M. LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997. In particolare, sull'autonomia del contratto di trasporto rispetto all'operazione di vendita sottostante al trasferimento delle merci oggetto del trasporto, cfr. per tutti P. GRECO-G. COTTINO, *Della vendita*, in *Commentario cod. civ.* a cura di A. SCIALOJA-G. BRANCA, Bologna-Roma, 1962, p. 358 e — da ultimo — A. LA MATTINA, *Del trasporto*, in *Il codice civile. Commentario*, fondato da P. SCHLESINGER e diretto da F.D. BUSNELLI, Milano, 2018, spec. pp. XIX-XX e 176.

dono dal momento del trasferimento della proprietà dei beni stessi. Infatti, ai fini di tale allocazione di rischi e oneri non rileva tanto verificare di chi sia la proprietà dei beni compravenduti (e quando essa sia stata trasferita dal venditore all'acquirente), quanto piuttosto avere presente l'assetto contrattuale che tali soggetti hanno dato alla disciplina della compravendita e, in particolare, agli aspetti e alle modalità della consegna dei beni oggetto di compravendita. In altri termini, è la disciplina relativa al momento della consegna dei beni compravenduti ad assumere un ruolo "centrale" nella risoluzione dei profili relativi alla ripartizione dei costi legati al trasporto dei beni, nonché dei problemi legati alla attribuzione dei rischi e delle responsabilità connessi alle eventuali perdite o ai danni sopportati dai beni stessi durante la fase di trasporto³.

La normativa interna e internazionale non consente peraltro di definire in maniera univoca le problematiche sopra menzionate. Infatti, *sia* nel codice civile italiano (come anche nelle corrispondenti normative interne di altri Stati), *sia* nella Convenzione di Vienna del 1980 sulla vendita internazionale di merci troviamo soluzioni incomplete e, comunque, derogabili da parte dell'autonomia privata con riguardo agli aspetti connessi al momento della consegna nella dinamica dei rapporti tra venditore e acquirente.

È così che — ad esempio — l'art. 1510, comma 2, c.c. risolve il tema del passaggio dei rischi tra venditore ed acquirente optando (quale soluzione di "default") per la c.d. "vendita con spedizione" (con spese di trasporto a carico dell'acquirente), disponendo che — salvo diverso accordo delle parti — nel contesto della vendita a distanza "*il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo la cosa al vettore o allo spedizionario*". In senso analogo, l'art. 31, lett. a), Convenzione di Vienna del 1980 afferma che « *Se il venditore non è tenuto a consegnare le merci in altro luogo particolare, il suo obbligo di consegna consiste, quando il contratto di vendita implica un trasporto di merci, nel consegnare le merci al primo trasportatore perché le faccia pervenire all'acquirente* »⁴.

³ Così C. ANGELICI, *Consegna e proprietà nella vendita internazionale*, cit., p. 8 ss.; M. LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, cit., passim, ma spec. p. 5 ss. Su questi temi v. anche, da ultimo, V. ANTONINI, *Le clausole di ripartizione del rischio nella vendita con trasporto tra imprese (dal criterio della proprietà a quello della consegna)*, in *Dir. trasp.*, 2016, p. 674 ss.

⁴ La stessa Convenzione all'art. 32 precisa poi alcuni aspetti relativi alla ripartizione degli obblighi e dei costi connessi al trasporto tra compratore ed acquirente, prevedendo — in

Come già anticipato, peraltro, le norme sopra richiamate non forniscono una disciplina completa di tutte le questioni relative ai rapporti tra venditore e acquirente nelle vendite internazionali con riguardo alla fase di consegna dei beni compravenduti; e ciò anche considerato che — come è stato correttamente evidenziato — la consegna è una “*fattispecie a formazione progressiva*”, la quale si compone di una pluralità di atti che — in assenza di soluzioni da parte del legislatore — possono (e devono) essere regolati dalle parti⁵.

2. *Gli Incoterms: una moderna « lex mercatoria » nata nel 1936 per coprire le lacune del legislatore conformemente alla prassi degli operatori.* — Gli spazi lasciati aperti dal legislatore interno e internazionale sono stati peraltro colmati dall'autonomia privata, la quale nell'ambito in esame ha dato prova delle capacità di “autoregolamentazione” di cui gli operatori commerciali sono dotati, manifestando l'emersione di quella che da più parti è menzionata come moderna “*lex mercatoria*”⁶: mi sto

1046

particolare che: “2. *Se il venditore deve prendere disposizioni per il trasporto delle merci, egli deve concludere i contratti necessari affinché il trasporto sia effettuato fino al luogo previsto, mediante mezzi di trasporto adeguati alle circostanze e secondo le condizioni usuali per tale trasporto.* 3. *Se il venditore non è obbligato a sottoscrivere un'assicurazione di trasporto, deve fornire all'acquirente, su sua domanda, tutte le informazioni di cui dispone, necessarie alla conclusione di detta assicurazione*”.

⁵ Così M. LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, cit., pp. 55-57, ove vengono riprese alcune considerazioni svolte già da A. DARMATELLO, *La consegna della cosa*, Milano, 1950, p. 59 e pp. 154-155.

⁶ La bibliografia in tema di *lex mercatoria* è vastissima e, non essendo possibile darne atto in questa sede, si rinvia, senza pretesa di completezza, a J. BASEDOW, *Lex mercatoria e diritto internazionale privato dei contratti: una prospettiva economica*, in G. VENTURINI e S. BARIATTI (cur.), *Nuovi strumenti del diritto internazionale privato - Liber Fausto Pocar*, Milano, 2009, p. 55 ss.; M.J. BONELL, voce *Lex mercatoria*, in *Dig. comm.*, IX, Torino, 1993, p. 11 ss.; Id., *La moderna lex mercatoria tra mito e realtà*, in *Dir. comm. int.*, 1992, pp. 315-332, il quale evidenzia come l'origine dell'inquadramento dogmatico del fenomeno sia rintracciabile nei lavori di studiosi di diritto internazionale dei trasporti e della vendita (richiamando in proposito le pagine di A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, 3^a ed., 1933, p. 14 ss.); S.M. CARBONE-R. LUZZATTO, *Il contratto internazionale*, Torino, 1994, p. 78 ss.; T.E. CARBONNEAU (ed.), *Lex Mercatoria and Arbitration*, Dobbs Ferry - New York, 1990; F. BORTOLOTTI, *La « nuova » lex mercatoria. Costruzione dottrinale o strumento operativo?*, in *Contratto e Impresa - Europa*, 1996, p. 733 ss.; R. DAVID, *Il diritto del commercio internazionale: un nuovo compito per i legislatori nazionali o una nuova lex mercatoria?*, in *Riv. dir. civ.*, 1976, I, p. 577 ss.; G.R. DELAUME, *Comparative Analysis as a Basis of Law in State Contracts: the Myth of the Lex Mercatoria*, in *Tul. Law. Rew.*, 1988, p. 577 ss.; U. DRAETTA, *La cosiddetta lex mercatoria*, in *Foro pad.*, 1987, II, p. 53 ss.; A. GIARDINA, *La lex mercatoria e la certezza del diritto nei commerci e negli investimenti internazionali*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 1992, p. 461 ss.; B. GOLDMAN, *La lex mercatoria dans les contracts et l'arbitrage internationaux*, cit., loc. cit.; Id., *Lex mercatoria*, Deventer, 1984; F. MARRELLA, *La nuova lex mercatoria - Principi UNIDROIT ed*

INCOTERMS 2020: NOVITÀ E SFIDE

riferendo, in particolare, alle regole Incoterms, elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale a partire dal 1936 (e periodicamente aggiornate), recanti un set di 11 termini commerciali, individuati con tre lettere (EXW, per Ex-Works, DAP, per Delivery At Place, FOB, per Free On Board, etc...), che riflettono la prassi degli operatori nella allocazione di rischi, obblighi e costi tra venditore e acquirente nelle vendite internazionali ⁷.

I termini Incoterms contengono analitiche previsioni circa gli aspetti sopra menzionati, disciplinando, in particolare, la ripartizione tra venditore e acquirente:

— dei **rischi**: gli Incoterms precisano *dove e quando* il venditore consegna effettivamente la merce e, pertanto, *dove e quando* il rischio per la perdita o l'avaria alla merce stessa si trasferisce all'acquirente;

— delle **obbligazioni**: gli Incoterms stabiliscono chi fra le parti

usi dei contratti del commercio internazionale, Padova, 2003, *passim*; T. POPESCU, *Le droit du commerce international: une nouvelle tâche pour les législateur nationaux ou une nouvelle « lex mercatoria »*, in AA.VV., *New directions in international trade law*, I, Dobbs Ferry, 1977, p. 21 ss.; C. SCHMITTHOFF, *International Business Law, A New Law of Merchant*, in *Curr. Law. Soc. Probl.*, 1961, p. 129 ss.; V. WILKINSON, *The New Lex Mercatoria: Reality or Academic Fantasy*, in *Journ. Int. Arb.*, 1995, p. 103. A tali, ormai classici, contributi *adde*, più di recente, F. GALGANO-F. MARRELLA, *Diritto e prassi del commercio internazionale*, Padova, 2010, *passim*, anche per ulteriori riferimenti. Per un inquadramento del fenomeno in esame nell'ambito di un'evoluzione storica che parte dal medioevo cfr. F. GALGANO, *Lex mercatoria. Storia del diritto commerciale*, 4^a ed., Bologna, 2001, *passim*; *Id.*, voce *Lex Mercatoria*, in *Enc. dir.*, Agg. V, Milano, 2001, pp. 721-729. Sul contiguo tema della c.d. *lex maritima* sia consentito rinviare da ultimo, anche per ulteriori riferimenti, ad A. LA MATTINA, *Decision Making and Maritime Law: The Role of the Lex Maritima*, in *Dir. mar.*, 2017, p. 64 ss.

⁷ In argomento, oltre ai classici lavori di D.M. SASSOON, *CIF and FOB Contracts*, London, 1975, e di F. EISEMANN-J. RAMBERG, *Die Incoterms heute und morgen*, Wien, 1980, nella dottrina più recente cfr. *ex multis* V. ANTONINI, *Le clausole di ripartizione del rischio nella vendita con trasporto tra imprese (dal criterio della proprietà a quello della consegna)*, *loc. cit.*; M. BIANCHI, *Contratti internazionali di compravendita e di somministrazione*, Milano, 2019, p. 82 ss.; F. BORTOLOTTI, *Incoterms 2010, Norme Uniformi sulle garanzie, Principi UNIDROIT 2010 e Regolamento arbitrale CCI del 2012*, in *Giur. it.*, 2012, p. 1700 ss.; E. ORRÙ, *Riflessi sull'assicurazione delle merci derivanti dall'impiego delle Regole Incoterms nel contratto di compravendita internazionale*, in *Dir. mar.*, 2016, p. 477 ss.; *EAD.*, *Contratti di compravendita internazionale e clausole di consegna: la Corte di Cassazione si discosta dalla sentenza "Electrosteel" in punto di giurisdizione?*, *ibidem*, 2014, p. 546 ss.; P. PIRRUCCIO, *Contratti inutilizzabili se non sono esplicitate le clausole Incoterms*, nota a Cass. S.U., 28 giugno 2019 n. 17566, in *Guida al diritto*, 2019, p. 29 ss.; J. RAMBERG, *Incoterms: profili storici*, in *Giur. it.*, 2007, p. 1704 ss.; G. TELLARINI, *I nuovi Incoterms 2010 della Camera di Commercio Internazionale*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, p. 665 ss., nonché — con specifico riguardo ai riflessi in punto di giurisdizione, v. per tutti P. FRANZINA, *La giurisdizione in materia di compravendita di beni mobili, fra clausole di "electio fori" contenute in condizioni generali di contratto e richiamo agli Incoterms*, in *Giur. it.*, 2013, p. 137 ss.; C. TUO, *Giurisdizione in materia di contratti di compravendita di merci e "Incoterms"*, in *Dir. mar.*, 2013, p. 420 ss.

(venditore o acquirente) deve organizzare il trasporto ovvero provvedere alla stipulazione di una copertura assicurativa relativa alle merci compravendute ovvero svolgere le operazioni doganali, ad esempio, ottenendo licenze di importazione o di esportazione;

— dei **costi**: gli Incoterms stabiliscono chi fra le parti sopporta le spese di trasporto, di assicurazione, di imballaggio, di caricazione/scaricazione, gli oneri doganali, etc...

Gli Incoterms possono idealmente essere distinti in “multimodali” (applicabili a qualsiasi modalità di trasporto: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU e DDP) e “marittimi” (applicabili ai soli trasporti via mare: FAS, FOB, CFR e CIF).

I predetti termini vanno dall'estremo dell'EXW/Franco fabbrica (richiamando il quale il venditore si libera delle proprie obbligazioni di consegna semplicemente rimettendo presso il proprio magazzino i beni compravenduti al vettore incaricato dall'acquirente, sul quale gravano a partire da tale momento tutti i rischi, le obbligazioni e i relativi costi) fino all'estremo opposto del termine DDP/Reso sdoganato (richiamando il quale sostanzialmente si realizza una vendita “con consegna all'arrivo”, nell'ambito della quale il venditore sopporta rischi e responsabilità fino alla consegna alla destinazione concordata con l'acquirente, onerandosi altresì di tutte le relative spese di trasporto, assicurazione, sdoganamento, etc...).

1048

3. *I nuovi Incoterms 2020 tra continuità e novità.* — I nuovi Incoterms 2020 si pongono in linea di sostanziale continuità rispetto ai precedenti Incoterms 2010⁸. Nonostante ciò, vale la pena segnalare alcune novità — ulteriori rispetto ai miglioramenti/chiarimenti stilistici e redazionali — che, stante l'impatto (in taluni casi significativo) sugli assetti contrattuali previsti dagli operatori, devono essere tenute presente nella redazione dei contratti di compravendita internazionale di beni.

➤ **Termine FCA (Free Carrier/Franco vettore) ed emissione di polizza di carico « shipped »**: nel contratto di compravendita potrà essere inserito l'obbligo dell'acquirente di dare indicazioni al vettore marittimo perché quest'ultimo rilasci al venditore la polizza di carico attestante la effettiva caricazione a bordo della nave (indicazione “*shipped on bo-*

⁸ Sugli Incoterms 2010 v. specificamente F. BORTOLOTTI, *Incoterms 2010, Norme Uniformi sulle garanzie, Principi UNIDROIT 2010 e Regolamento arbitrale CCI del 2012*, loc. cit.; G. TELLARINI, *I nuovi Incoterms 2010 della Camera di Commercio Internazionale*, loc. cit.

ard”); e ciò in modo tale da consentire al venditore stesso di presentare tale documento di trasporto alla banca dell’acquirente, facilitando così l’incasso del prezzo dei beni compravenduti a mezzo di credito documentario. La previsione si giustifica tenendo presente che nelle vendite a condizioni FCA capita frequentemente che il venditore consegni la merce a un vettore terrestre, senza quindi interfacciarsi con il vettore marittimo e senza potere perciò fornire prova alla propria banca circa l’effettiva caricazione dei beni compravenduti a bordo della nave.

➤ **Termine DAT (*Delivery At Terminal/Reso al Terminal*) trasformato in DPU (*Delivery at Place Unloaded/Reso al Luogo di Destinazione Scaricato*) e inserito dopo il termine DAP (*Delivery At Place/Reso al Luogo di Destinazione*):** il nuovo termine DPU ha inteso risolvere i problemi applicativi sorti con riferimento al richiamo al termine DAT, chiarendo in modo inequivoco che in questo contesto la consegna dei beni compravenduti avviene nel luogo designato (non necessariamente un *terminal*) una volta che le merci sono state scaricate dal mezzo di trasporto (quindi le operazioni di scaricazione sono ancora un « rischio » a carico del venditore). In quest’ultimo senso è evidente la ragione per cui il nuovo termine DPU è stato inserito dopo il termine DAP (nel contesto del quale le operazioni di scaricazione sono un « rischio » a carico dell’acquirente).

➤ **Copertura assicurativa differenziata nelle clausole CIF (*Cost Insurance and Freight/Costo, Assicurazione e Nolo*)/CIP (*Carriage and Insurance Paid to/Trasporto e Assicurazione pagati fino a*):** come noto i termini CIF e CIP prevedono che sia il venditore ad assicurare i beni compravenduti e a pagare i relativi costi. Gli Incoterms 2010 prevedevano che il venditore fosse obbligato a stipulare per conto dell’acquirente una copertura assicurativa “minima” per danni alle merci, cioè una copertura equivalente a quella di cui alle Institute Cargo Clauses « C » (c.d. “*named perils basic*”), sia in caso di richiamo del termine CIF, sia in caso di richiamo del termine CIP. I nuovi Incoterms 2020 distinguono invece a seconda del termine richiamato, prevedendo in particolare che:

✓ nel caso di vendita a condizioni **CIF**, sul venditore permane l’obbligo di assicurare la merce a condizioni ICC « C » - *named perils basic*,

✓ nel caso di vendita a condizioni **CIP**, sul venditore graverà invece l’obbligo di assicurare la merce attivando una copertura ICC « A » - *all risks*.

Tale distinzione si giustifica tenendo presente il contesto nel quale vengono richiamati i due termini sopra menzionati: il CIF è un termine “marittimo”, normalmente impiegato nei trasporti *bulk* di “*commodities*” (di scarso valore unitario); il termine CIP è invece richiamato nell’ambito dei trasporti multimodali relativi alla vendita di lavorati e semi-lavorati (di valore unitario normalmente più significativo).

➤ **Organizzazione del trasporto « in conto proprio »:** gli Incoterms 2010 erano redatti assumendo che i termini FCA, DAP, DPU e DDP fossero utilizzati in relazione a trasporti effettuati da vettori terzi per conto del venditore o dell’acquirente. In realtà, venditore e compratore possono anche effettuare trasporti “in conto proprio”, senza cioè incaricare vettori esterni dell’esecuzione del trasporto. Gli Incoterms 2020 sono stati modificati al fine di recepire questa situazione, adattando corrispondentemente le regole relative ai predetti termini.

➤ **Inclusione degli adempimenti in materia di sicurezza nell’ambito degli obblighi e delle spese di trasporto:** infine, l’innalzamento della *compliance* relativa ad aspetti di *security* nel corso dell’ultimo decennio ha reso opportuna da parte degli Incoterms 2020 la dettagliata ripartizione dei vari obblighi (e dei corrispondenti costi) tra venditore e acquirente.

1050

4. *Nuovi Incoterms e vecchi problemi: alcune cautele per gli operatori.* — Le merci viaggianti sono generalmente assicurate con polizze “*per conto di chi spetta*”, stipulate dai vettori ai sensi dell’art. 1891 c.c. nell’“*interesse di chi spetta*”, ossia in favore del soggetto che sopporta il rischio relativo ai danni o alle perdite dei beni trasportati. In questo contesto si verifica normalmente una dissociazione tra il contraente della polizza assicurativa (il vettore) e l’assicurato (che è individuabile soltanto al momento del sinistro quale soggetto che sopporta il rischio relativo alle eventuali perdite o danni alla merce assicurata). A quest’ultimo riguardo nella pratica applicativa si pongono frequentemente gli interrogativi su *chi sia* il titolare dell’« interesse assicurato » e, quindi, su *chi abbia* diritto a essere indennizzato in caso di danno alle merci⁹.

La giurisprudenza italiana tende a rispondere a tali quesiti applicando il principio “*res perit domino*” e attribuendo così l’indennizzo

⁹ Sul punto v. A. DANI, *Interesse nell’assicurazione marittima e dei trasporti. Variazioni sul tema*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, I, Genova, 2010, 409 ss., ove ulteriori riferimenti in dottrina e giurisprudenza sull’argomento.

assicurativo per le perdite o danni ai beni trasportati al proprietario di tali beni ¹⁰.

Abbiamo peraltro visto nel precedente paragrafo 1 che nel commercio internazionale la distribuzione dei rischi e delle responsabilità connessi al trasferimento dei beni dal venditore all'acquirente sono ripartiti dalle parti dei contratti di compravendita in base a considerazioni che dipendono dalla struttura dell'operazione economica e che vedono come momento centrale e determinante quello della *consegna* di tali beni. In quest'ultimo senso, gli Incoterms non disciplinano gli aspetti relativi al trasferimento della proprietà dei beni compravenduti, ma forniscono regole relative alla distribuzione di obblighi, rischi e costi relativi alla consegna e alle sue modalità.

La giurisprudenza italiana peraltro non considera gli Incoterms come clausole « di consegna », ma solo come clausole « di spesa », affermando in particolare che i termini elaborati dalla Camera di Commercio Internazionale sarebbero « *previsioni relative all'incidenza economica del trasporto e degli oneri connessi, cosicché, pur in presenza di esse, il trasferimento della proprietà e il passaggio dei rischi rimane disciplinato dalle norme comuni* » ¹¹. Tale qualificazione appare non soltanto “riduttiva”, ma addirittura “erronea”, posto che, se è ben vero che in una prima fase storica le clausole Incoterms erano dirette principalmente a regolare la distribuzione dei costi inerenti alle varie fasi della consegna (e, quindi, erano effettivamente mere clausole “di spesa”), nella successiva evoluzione esse hanno pacificamente assunto una portata più ampia, disciplinando direttamente anche il contenuto e le modalità di esecuzione dell'obbligazione di consegna del venditore (e, quindi, sono divenute anche clausole “di consegna”) ¹².

Insomma, vi è un sostanziale “scollamento” tra la prassi degli operatori internazionali e la (invero non condivisibile) visione della giurisprudenza italiana in materia di vendita internazionale, con la conse-

¹⁰ Così, da ultimo, Cass. 19 febbraio 2019, n. 4716.

¹¹ Cfr. ancora Cass. 19 febbraio 2019, n. 4716. Nello stesso senso cfr. Cass. 13 marzo 2013, n. 6239; Cass. 20 luglio 2011, n. 15905; Cass. S.U. 6 luglio 2005, n. 14208; Cass. 4 novembre 2002, n. 15389; Cass. S.U. 25 gennaio 1995, n. 892; Cass. 11 febbraio 1994, n. 1381; Cass. S.U. 17 agosto 1990, n. 8359; Cass. 15 gennaio 1985, n. 74; Cass. 6 maggio 1978, n. 2179; Cass. S.U. 21 febbraio 1974, n. 490.

¹² Così, esattamente, M. LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, cit., p. 61, il quale al riguardo richiama anche quanto affermato da M.J. BONELL, *Le regole oggettive del commercio internazionale*, cit., p. 26.

ANDREA LA MATTINA

guenza che le soluzioni e gli assetti immaginati dagli operatori stessi possono non trovare una concreta applicazione nel caso in cui insorgano controversie a valle dell'esecuzione del contratto.

Tutti questi profili di criticità non hanno trovato una soluzione neppure nei nuovi Incoterms 2020, con la conseguenza che gli operatori dovranno prestare particolare attenzione nell'esplicitare in modo chiaro le proprie esigenze e i propri effettivi assetti relativi alla allocazione dei rischi e delle responsabilità connesse al trasferimento dei beni oggetto di compravendite internazionali, *sia* in sede di redazione dei contratti di vendita, *sia* in sede di sottoscrizione delle coperture assicurative relative a tali beni, *sia* anche, infine, in sede di stipulazione dei contratti di trasporto/spedizione funzionali alla consegna all'acquirente degli stessi beni.