

INCOTERMS® 2020

PROFILI APPLICATIVI

PREPARED BY
DR. DOMENICO DEL SORBO

TRADE FINANCE SPECIALIST
ICC ACADEMY INCOTERMS®2020 CERTIFICATE (INCO)

INCOTERMS® 2020: PROFILI APPLICATIVI

Cosa sono e a cosa servono gli Incoterms®

Gli Incoterms® (acronimo di International Commercial Terms) individuano una serie di undici termini commerciali, individuati da tre lettere (es. FCA, FOB, CPT, DAP) che riflettono le business-to-business practices nei contratti di vendita e di acquisto di merce. Tali termini, proposti dalla International Chamber of Commerce di Parigi (ICC), possono essere utilizzati dagli operatori per operazioni di commercio internazionale ma anche per operazioni domestiche.

Obligations – Risk - Costs

Gli Incoterms® descrivono:

- **Obblighi:** chi fa cosa tra venditore e acquirente, ad es. chi organizza il trasporto o l'assicurazione della merce o chi ottiene documenti di spedizione e licenze di esportazione o importazione;
- **Rischio:** dove e quando il venditore “consegna” la merce, in altre parole quando si trasferisce il rischio dal venditore all'acquirente;
- **Costi:** quale parte è responsabile dei costi, ad esempio costi di trasporto, imballaggio, carico o scarico della merce e controllo o costi relativi alla sicurezza.



Gli Incoterms® coprono queste aree in una serie di dieci articoli, numerati A1/B1 ecc., gli articoli A rappresentano le obbligazioni del venditore mentre gli articoli B rappresentano le obbligazioni dell'acquirente:

A1/B1 General obligations

A2/B2 Delivery/taking delivery

A3/B3 Transfer of risks

A4/B4 Carriage

A5/B5 Insurance

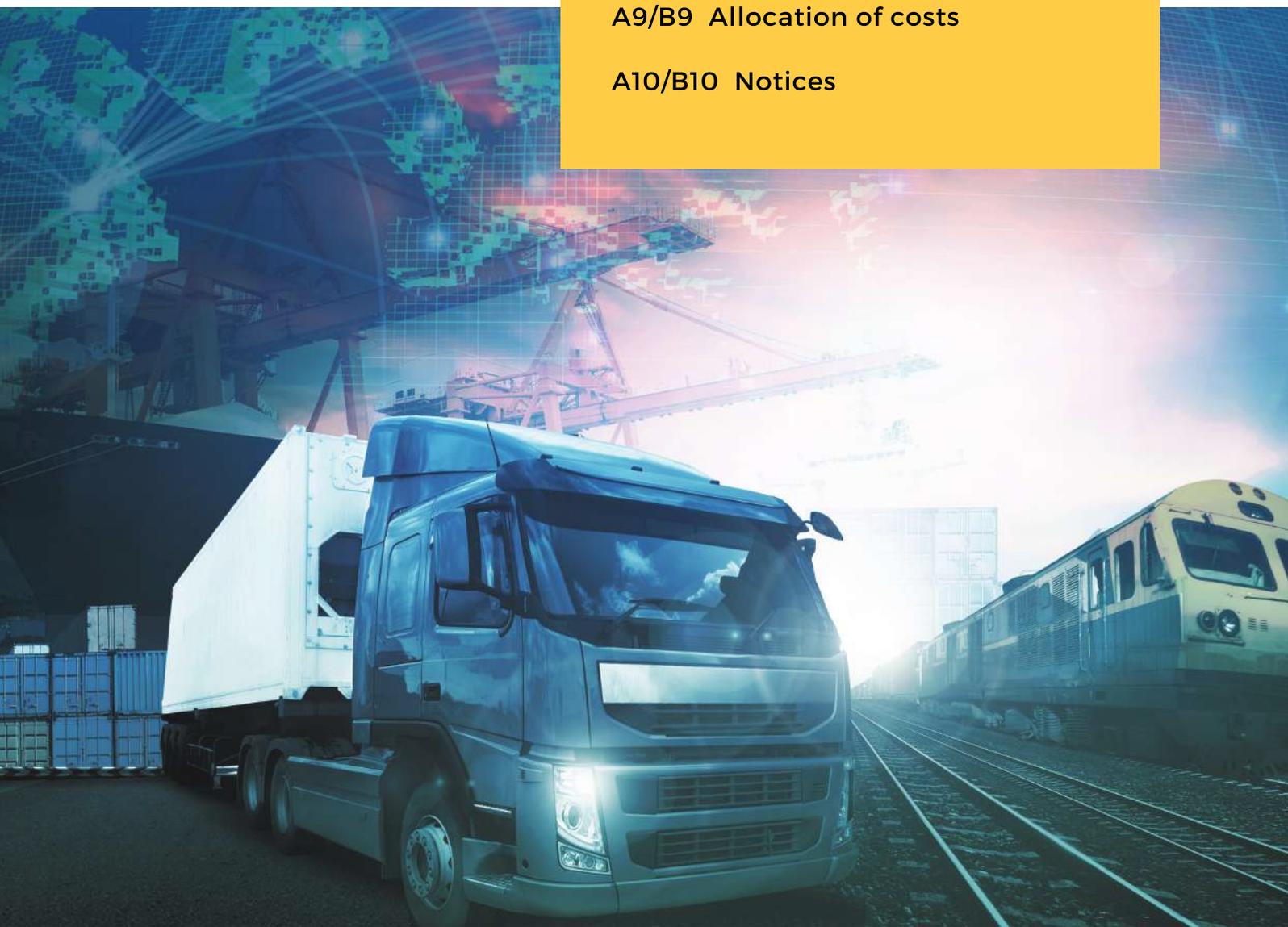
A6/B6 Delivery/transport document

A7/B7 Export/import clearance

A8/B8 Checking/packaging/marking

A9/B9 Allocation of costs

A10/B10 Notices



Gli Incoterms®: un po' di storia

1923: primo interesse dell'ICC per i termini commerciali

Dopo la creazione dell'ICC nel 1919, una delle sue prime iniziative fu quella di facilitare le operazioni di commercio internazionale. All'inizio degli anni '20 l'organizzazione mondiale delle imprese iniziò a comprendere i termini commerciali utilizzati dagli operatori. Ciò fu realizzato attraverso uno studio limitato a sei termini comunemente usati in soli 13 paesi. I risultati furono pubblicati nel 1923, mettendo in evidenza le disparità di interpretazione.



1928: chiarezza migliorata

Per esaminare le disparità di interpretazione identificate nel sondaggio iniziale, fu condotto un secondo studio. Questa volta, il campo di applicazione fu esteso all'interpretazione dei termini commerciali utilizzati in oltre 30 paesi.

1936: linee guida globali per gli operatori di commercio internazionale

Sulla base dei risultati degli studi, fu pubblicata la prima versione delle regole Incoterms®. I termini includevano FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship ed Ex Quay.

1953: incremento del trasporto ferroviario

A causa della seconda guerra mondiale, ulteriori revisioni delle norme Incoterms® furono sospese e non ripresero più fino agli anni '50. La prima revisione delle norme Incoterms® fu quindi pubblicata nel 1953. Furono introdotto tre nuove termini per il trasporto non marittimo. Le nuove regole comprendevano DCP (Delivered Costs Paid), FOR (Free on Rail) and FOT (Free on Truck)



1967: correzione errori di interpretazione ICC lanciò la terza revisione degli Incoterms®, per eliminare le interpretazioni errate della versione precedente. Furono aggiunti due nuovi termini DAF (Delivered at Frontier) e la consegna a destino (DDP).

1974: crescita del trasporto aereo

Il crescente utilizzo del trasporto aereo impose una nuova revisione dei termini. La nuova edizione riportò il nuovo termine FOB Airport (Free On board Airport). Questo termine aveva l'obiettivo di eliminare confusione rispetto al termine marittimo FOB (Free on Board).

1980: sviluppo del traffico di merci in container

Con l'espansione del trasporto di merci in containers, fu avvertita l'esigenza di un'altra revisione. Con questa edizione si introdusse il termine FRC (Free Carrier ... Named at Point), che indicava merci non ricevute "alongside ship", ma in un punto interno, come in una container-yard.

1990: una revisione completa

La quinta revisione ha semplificato e ottimizzato i c.d. Free-Carrier terms eliminando i termini per ogni tipo di trasporto (FOR-Free on Rail, FOT-Free on Truck e FOB Airport-Free on board Airport), ritenendo sufficiente utilizzare il termine generico FCA (Free Carrier ... at Named Point).

2000: modifica degli obblighi di sdoganamento Ottimizzazione degli aspetti doganali nei termini FAS e DEQ

2010: riflessioni sul panorama commerciale contemporaneo La revisione del 2010 consentì l'ottimizzazione delle c.d. "D-rules", con l'eliminazione dei termini DAF (Delivered at Frontier), DES (Delivered Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) e DDU (Delivered Duty Unpaid) e con l'aggiunta dei termini DAT (Delivered at Terminal) e DAP (Delivered at Place). Furono anche previste modifiche nelle c.d. "string-sales".

Le novità della revisione 2020, che andrà in vigore l'1.1.2020, sono riportate in un apposito paragrafo del presente lavoro.

Incoterms®: Come riportarli correttamente nel contratto di compravendita

Almeno tre sono le indicazioni da riportare nel contratto di compravendita internazionale:

- il termine Incoterms® scelto
- il "named port, place or point"
- il richiamo agli Incoterms® 2020

Es. Delivery Terms:

- CIF Tokio Port Incoterms® 2020
- DAP Via Italia, 100 Rome, Italy Incoterms® 2020
- FCA 33 avenue Président Wilson, Paris, France, Incoterms® 2020

Ad avviso di chi scrive, è opportuno riportare le seguenti ulteriori indicazioni nei termini di seguito indicati:

- EXW "named place/point" Incoterms® 2020
 - Delivery date or delivery period...
- FCA "named place" Incoterms® 2020
 - Shipped by (buyer or third-party carrier)
 - Delivery date or delivery period*...
 - Mode of transport to be used: road/rail/air/sea
- FAS "named port of shipment" Incoterms® 2020
 - Delivery date or delivery period**...
- FOB "named port of shipment" Incoterms® 2020
 - Delivery date or delivery period**.....
- CPT/CIP "named place of destination" Incoterms® 2020
 - Shipped from named place/point of delivery
 - Delivery date or delivery period...
- CFR/CIF "named port of destination" Incoterms® 2020
 - Shipped from named port of shipment
 - Delivery date or delivery period.....
- DAP/DPU/DDP "named place" Incoterms® 2020
 - Shipped by (seller or third-party carrier)
 - Delivery date or delivery period.....

*FCA: "The seller must deliver the goods 1. on the agreed date or 2. at the time within the agreed period notified by the buyer under B10(b) or, 3. if no such time is notified, then at the end of the agreed period." - B10 (b): "The buyer must notify the seller of the selected time, if any, within the period agreed for delivery when the carrier or person nominated will receive the goods;"

**FAS/FOB: The seller must deliver the goods 1. on the agreed date or 2. at the time within the agreed period notified by the buyer under B10 or, 3. if no such time is notified, then at the end of the agreed period and 4. in the manner customary at the port. B10 The buyer must give the seller sufficient notice of any transport related security requirements, the vessel name, loading point and, if any, the selected delivery date within the agreed period



INCOTERMS® 2020: GLI 11 TERMINI

Gli 11 termini disciplinati dall'edizione 2020 degli Incoterms®, possono essere classificati per cumulo di obbligazioni in capo al venditore:

- Gruppo E: EXW (termine che individua le minori obbligazioni in capo al venditore)
- Gruppo F: FCA – FAS - FOB (trasporto principale a carico del compratore)
- Gruppo C: CPT – CIP – CFR - CIF (il venditore paga il trasporto ma il rischio è del compratore)
- Gruppo D: DAP – DPU - DDP (il venditore consegna a destino. Trasporto e rischi a suo carico)

Di seguito una breve analisi di ogni singolo termine:

EXW - "EX WORKS"

Il venditore consegna quando mette la merce a disposizione dell'acquirente presso la sede del venditore (o in un altro luogo indicato, ad esempio, fabbrica, magazzino, ecc.). Il venditore non è tenuto a caricare o sdoganare la merce per l'esportazione. Le parti devono specificare con precisione il punto all'interno del luogo di consegna indicato, poiché tutti i costi e i rischi fino a quel momento sono a carico del venditore. Successivamente l'acquirente sostiene tutti i costi e i rischi del trasporto.

FCA "FREE CARRIER"

Il venditore consegna la merce all'acquirente in due modi: Quando il luogo indicato è la sede del venditore, le merci vengono consegnate quando vengono caricate sul mezzo di trasporto messo a disposizione dall'acquirente. Quando il luogo di consegna è un altro luogo rispetto alle seller's premises, le merci vengono consegnate quando, dopo essere state caricate sul mezzo di trasporto del venditore, raggiungono l'altro luogo indicato e sono pronte per lo scaricamento dal mezzo di trasporto del venditore e a disposizione del vettore o di un'altra persona nominata dall'acquirente.

FAS - "FREE ALONGSIDE SHIP"

Con il termine FAS, il venditore consegna quando le merci vengono posizionate lungo il bordo della nave (ad es. su una banchina o una chiatta) nominata dall'acquirente nel porto di spedizione indicato.

FOB - "FREE ON BOARD"

Con il termine FOB, il venditore consegna le merci posizionandole a bordo della nave nominata dall'acquirente nel porto di spedizione indicato o quando "procures the goods already so delivered".

CPT - "CARRIAGE PAID TO"

Con il termine CPT, il venditore consegna le merci - e trasferisce il rischio - all'acquirente consegnandole al primo vettore incaricato dal venditore o quando "procures the goods already so delivered". Il venditore è tenuto a stipulare il contratto di trasporto pagando le spese di trasporto necessarie per portare le merci nel luogo di destinazione indicato.

CIP - "CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO"

Con il termine CIP, il venditore consegna le merci - e trasferisce il rischio - all'acquirente consegnandole al primo vettore incaricato dal venditore o quando "procures the goods already so delivered". Il venditore è tenuto a stipulare il contratto di trasporto pagando le spese di trasporto necessarie per portare le merci nel luogo di destinazione indicato. Il venditore è tenuto anche a stipulare un contratto per una copertura assicurativa contro il rischio dell'acquirente di perdita o danneggiamento della merce durante il trasporto. Il venditore è tenuto a stipulare una copertura assicurativa per coprire rischi come Institute Cargo Clauses (A) o simili (massima copertura), tenendo conto anche delle modalità di trasporto.

CFR - "COST AND FREIGHT"

Con tale termine, il venditore consegna le merci a bordo della nave o quando "procures the goods already so delivered". Il rischio di perdita o danneggiamento delle merci passa quando le merci si trovano a bordo della nave. Il venditore deve, inoltre, stipulare un contratto di trasporto e pagare i relativi costi per trasportare la merce nel porto di destinazione indicato.

CIF - "COST, INSURANCE AND FREIGHT"

Con tale termine, il venditore consegna le merci a bordo della nave o quando "procures the goods already so delivered". Il venditore deve, inoltre, stipulare un contratto di trasporto e pagare i relativi costi per trasportare la merce nel porto di destinazione indicato. Il rischio di perdita o danneggiamento delle merci passa quando le merci si trovano a bordo della nave. Il venditore è tenuto anche a stipulare un contratto per una copertura assicurativa contro il rischio dell'acquirente di perdita o danneggiamento della merce durante il trasporto. Il venditore è tenuto a stipulare una copertura assicurativa per coprire rischi come Institute Cargo Clauses (C) o simili (copertura minima), Qualora l'acquirente desideri avere una maggiore protezione assicurativa, dovrà accordarsi espressamente con il venditore o stipulare contratti assicurativi aggiuntivi.

DAP - "DELIVERED AT PLACE"

Con tale termine, il venditore consegna - e trasferisce il rischio - all'acquirente quando la merce, pronta per essere scaricata dal mezzo di trasporto in arrivo, è messa a disposizione dell'acquirente in un luogo di destinazione concordato o nel punto concordato all'interno di quel luogo, se tale punto viene concordato. Il venditore si assume, pertanto, tutti i rischi connessi al trasporto della merce nel luogo di destinazione indicato o nel punto concordato all'interno di quel luogo.

DPU - "DELIVERED AT PLACE UNLOADED"

Con tale termine, il venditore consegna - e trasferisce il rischio - all'acquirente quando la merce è messa a disposizione dell'acquirente scaricata in un luogo di destinazione concordato o nel punto concordato all'interno di quel luogo, se tale punto viene concordato. Il venditore si assume, pertanto, tutti i rischi connessi al trasporto della merce nel luogo di destinazione indicato o nel punto concordato all'interno di quel luogo.

DDP - "DELIVERED DUTY PAID"

Con tale termine, il venditore consegna - e trasferisce il rischio - all'acquirente quando la merce, pronta per essere scaricata dal mezzo di trasporto in arrivo, è messa a disposizione dell'acquirente in un luogo di destinazione concordato o nel punto concordato all'interno di quel luogo, se tale punto viene concordato. Il venditore si assume, pertanto, tutti i rischi connessi al trasporto della merce nel luogo di destinazione indicato o nel punto concordato all'interno di quel luogo. Il venditore, inoltre, ha l'obbligo di sdoganare la merce, non solo per l'esportazione ma anche per l'importazione.

Inoltre: in tutti i termini, tranne l'EXW, il venditore è tenuto ad effettuare le operazioni di sdoganamento per l'esportazione. In tutti i termini, tranne il DDP, il compratore è tenuto ad effettuare le operazioni di sdoganamento all'importazione. In tutti i termini, tranne l'EXW, il venditore è tenuto a caricare la merce a bordo del mezzo di trasporto. In tutti i termini, tranne il DPU, il compratore è tenuto a scaricare la merce.

IL CONCETTO DI “TAKING DELIVERY”

Gli articoli “B2”, denominati "taking delivery" sono praticamente identici in tutti i termini Incoterms®: l'acquirente "deve prendere in consegna la merce" quando il venditore effettua la consegna come da articolo “A2”. Questa affermazione può essere considerata come una dichiarazione dell'ovvio. È importante, tuttavia, affermare espressamente che una volta che il venditore ha fatto tutto il necessario per consegnare la merce in relazione allo specifico termine Incoterms® utilizzato, non si può più tornare indietro: l'acquirente "must take delivery", ovvero tutto ciò che accade dopo quel momento è a rischio dell'acquirente, indipendentemente dal fatto che l'acquirente prenda effettivamente possesso fisico delle merci. In effetti, nella maggior parte delle regole di Incoterms®, l'acquirente non è obbligato nei confronti del venditore a prendere possesso fisico della merce: la posizione è semplicemente che se l'acquirente sceglie di non farlo la merce rimane a suo rischio anche dopo il momento della consegna: è in questo senso che l'acquirente “must take delivery”. Vi sono, tuttavia, quattro termini Incoterms® (CPT, CIP, CFR e CIP) in cui l'acquirente è tenuto a prendere possesso fisico della merce. In tutti i termini C, infatti, “the buyer owes the seller a duty to receive the goods from the carrier”. In questi termini, il venditore avrà assunto specifici impegni con un vettore per trasportare la merce fino alla destinazione indicata: se l'acquirente non riesce effettivamente a prendere possesso fisico della merce dal vettore, il venditore potrebbe essere responsabile nei confronti del vettore, in riferimento al contratto di trasporto sottostante, per eventuali perdite causate da ritardi a destino. Proprio per evitare tale situazione, nei termini C viene imposto al compratore di prendere fisicamente possesso della merce a destino.



GLI INCOTERMS® 2020 E LA CONTAINERIZZAZIONE DELLE MERCI

Gli Incoterms® 2020 disciplinano 11 termini, di cui 7 multimodali (Rules for any mode or modes of transport) e 4 marittimi (Rules for sea and inland waterway transport).

I 7 termini multimodali sono i seguenti:

- 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)

Mentre i 7 termini marittimi sono i seguenti:

- FAS (Free Alongside Ship)
- FOB (Free on Board)
- CFR (Cost and Freight)
- CIF (Cost Insurance and Freight)



La scatola che ha cambiato il mondo, il container, è stata inventata negli anni '50 da Malcolm McLean. Prima dell'introduzione dei containers, la merce, e più in generale le c.d. commodities, veniva spesso consegnata utilizzando i termini marittimi: FAS (letteralmente: lungo il bordo della nave), o FOB (a bordo nave) o CFR (a bordo nave ma con nolo pagato dal venditore) o CIF (a bordo nave ma con insurance e nolo pagati dal venditore). Tali termini, come abbiamo già notato, venivano già utilizzati a fine '800 ben prima dell'introduzione dei containers. Fino agli anni '50, dunque, era diffuso il legittimo utilizzo di tali termini, in linea con la logistica dell'epoca.





Con l'introduzione dei containers, e dunque con lo sviluppo del trasporto intermodale, non vi è più l'esigenza di utilizzare i termini marittimi. I containers, infatti, non possono essere "consegnati" lungo il bordo della nave (FAS) o a bordo nave (FOB/CFR/CIF), ma vengono posizionati nella container yard di un porto. E' la merce che deve essere consegnata, non certo il containers che la contiene! Pertanto, è del tutto scorretto l'utilizzo dei termini marittimi per merce che viaggia in containers! Tali termini, attualmente, sono di fatto destinati solo agli operatori che compravendono commodities come minerale di ferro, granaglie, carbone, petrolio, ecc. Gli operatori che compravendono "manufactured cargoes" dovrebbero utilizzare i termini multimodali, dovendo preferire al FAS/FOB il termine FCA, il termine CPT al CFR e il termine CIP al CIF. Beninteso, sarebbe scorretto utilizzare il termine FCA indicando, per es., FCA Napoli Port Incoterms® 2020 in quanto al porto di Napoli viene consegnato un containers e non la merce! E' necessario, pertanto, identificare il luogo in cui la merce (e ribadisco non il container) viene consegnata al vettore, indicando, per es. quanto segue: FCA (seller's premises) Incoterms® 2020. Con l'utilizzo dei termini multimodali, oltre ad essere in linea con la ratio degli Incoterms®, gli operatori potrebbero ottimizzare i processi logistico-assicurativi individuando correttamente il luogo di consegna e le relative obbligazioni fra le parti.

Incoterms® 2020: quali cambiamenti?

La ICC di Parigi ha pubblicato la nuova edizione degli Incoterms® lo scorso 10 Settembre 2019. Gli Incoterms® 2020 andranno in vigore l'1.1.2020. Si ricorda, ad ogni modo, che gli Incoterms® 2010 (così come ogni precedente edizione dei termini di resa), restano comunque validi e teoricamente applicabili. Questo lavoro intende focalizzare l'attenzione solo sulle novità rispetto alla precedente edizione del 2010. I principali cambiamenti sono i seguenti:

FCA e Bills of Lading

Nell'ambito delle vendite FCA con trasporto via mare, può capitare che il venditore, magari beneficiario di un credito documentario, sia interessato ad ottenere una Bill of Lading con una on board notation. (Si ricorda che l'art. 20 UCP 600 ICC che disciplina i crediti documentari richiede, al punto a ii quanto segue: "A bill of lading, however named, must appear to: indicate that the goods have been shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit by: pre-printed wording, or an on board notation indicating the date on which the goods have been shipped on board"). Nel termine FCA, però, la consegna della merce si perfeziona prima che la stessa venga caricata a bordo della nave e il vettore sarebbe obbligato ad emettere una "shipped" Bill of Lading o una "received" Bill of Lading con una on board notation solo quando la merce viene effettivamente caricata a bordo nave. Per risolvere tale criticità, nel termine FCA Incoterms® 2020 è prevista una nuova opzione: le controparti commerciali possono concordare che il compratore instruirà il suo vettore ad emettere e consegnare una on board Bill of Lading al venditore - dopo il carico della merce a bordo nave - e il venditore sarà obbligato a inoltrare la Bill of Lading al compratore utilizzando (di solito) il canale bancario. Con tale indicazione, la ICC ha riconosciuto una esigenza del mercato pur rilevando una teorica incongruità fra il punto di "delivery" previsto dal termine FCA e la richiesta di una on board Bill of Lading. La ICC sottolinea, infine, l'opportunità di utilizzare il termine FCA per la vendita di merce containerizzata (manufactured cargoes) evitando il FOB in quanto, tale termine, dovrebbe essere utilizzato esclusivamente per la vendite di merce non containerizzata, come ad esempio le commodities (granaglie, petrolio, minerale di ferro, ecc.)



Costi, dove sono elencati

Negli Incoterms® 2020, i costi appaiono nelle sezioni A9/B9 (sezione A The Seller's Obligation, sezione B The Buyer's Obligation - A9/B9 Allocation of costs) di ciascuna regola Incoterms®. In sostanza, con la nuova impostazione, l'identificazione dei costi a carico di ciascuna controparte è decisamente più immediata rispetto all'edizione precedente degli Incoterms®. Si segnala, comunque, che i riferimenti ai c.d. costi, sono comunque riportati nei rispettivi articoli: ad esempio i costi relativi all'ottenimento dei documenti nella resa FOB appaiono sia nelle sezioni A9/B9 che nelle sezioni A6/B6.

Differenti livelli di copertura assicurativa nei termini CIP e CIF

Negli Incoterms® 2010 il venditore era obbligato, nell'ambito di vendite con resa CIP o CIF, a "to obtain at its own expense cargo insurance complying at least with the minimum cover as

provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association/International Underwriting Association 'LMA/IUA') or any similar clauses." Si ricorda che le Institute Cargo Clauses (C) coprono un numero definito di rischi mentre le Institute Cargo Clauses (A) coprono tutti i rischi "all risks" (in entrambi i clausolari sono comunque previsti alcune "exclusions"). Nei nuovi Incoterms® sono previsti differenti livelli di copertura assicurativa richiesti nei termini CIP e CIF. Nel CIF rimane l'obbligo, in capo al venditore, unless otherwise agreed, "to obtain, at its own cost, cargo insurance complying with the cover provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses". Nel CIP, invece, l'obbligo, in capo al venditore è quello di, unless otherwise agreed, "to obtain, at its own cost, cargo insurance complying with the cover provided by Clauses (A) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses as appropriate to the means of transport used".



Organizzazione del trasporto con mezzi propri del venditore o dell'acquirente nei termini FCA, DAP, DPU e DDP

Negli Incoterms® 2020 è prevista la possibilità, a differenza della precedente edizione dei termini di resa, che il trasporto nelle rese FCA/DAP/DPU e DDP venga effettuato non con third-party carriers ma utilizzando mezzi di trasporto propri di venditore (nei termini D) e compratore (nel termine FCA).

Modifica nelle “three-letter initials”: dal DAT al DPU

Negli Incoterms® 2010, l'unica differenza fra il termine DAT e il termine DAP era che nel DAT il venditore consegnava la merce “once unloaded from the arriving means of transport into a “terminal”; mentre, nel termine DAP il venditore consegnava la merce “when the goods were placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport for unloading”. Negli Incoterms® 2020 sono state apportate due modifiche. E' stato invertito l'ordine in cui i termini vengono presentati (nell'edizione degli Incoterms® 2020 il DAP viene riportato prima del DPU, mentre negli Incoterms® 2010 il DAT veniva riportato prima del DAP). E' stato, inoltre, modificato il nome del termine da DAT (Delivered at Terminal) a DPU (Delivered at Place Unloaded). Con tale modifica si intende sottolineare che il luogo di destinazione può essere qualsiasi posto e non necessariamente un terminal. Ovviamente, se il luogo di destino non è un terminal, il venditore deve assicurarsi che vi sia la possibilità tecnica di scaricare la merce.

Inserimento delle c.d. “security-related requirements” within carriage obligations and costs

Le c.d. “security-related obligations” sono state aggiunte alle sezioni A4 e A7 di ogni Incoterms®. Inoltre, i costi relativi a tali “requirements” sono meglio evidenziati nelle sezioni dei costi A9/B9.



Explanatory Notes for Users

Le “Guidance Notes” riportate all'inizio di ogni Incoterms® nell'edizione 2010, ora sono indicate come Explanatory Notes for User. Tali note riportano i “fundamentals” di ogni Incoterms® 2020, indicando quando il termine può essere utilizzato, quando si trasferiscono i rischi e come sono ripartiti i costi fra le parti. L'obiettivo dichiarato è quello di aiutare gli operatori ad utilizzare correttamente gli Incoterms® 2020.

A CURA DEL DR. DOMENICO DEL SORBO
TRADE FINANCE SPECIALIST
ICC ACADEMY INCOTERMS®2020 CERTIFICATE (INCO)

Per informazioni in merito all'utilizzo del trademark e del copyright si rimanda a questo link: <https://iccwbo.org/incoterms-copyright/>

Per approfondimenti si rimanda alla pubblicazione ufficiale degli Incoterms® 2020. Incoterms® and the Incoterms® 2020 logo are trademarks of ICC. Use of these trademarks does not imply association with, approval of or sponsorship by ICC unless specifically stated above. The Incoterms® Rules are protected by copyright owned by ICC. Further information on the Incoterm® Rules may be obtained from the ICC website iccwbo.org.

Articolo pubblicato sulla rubrica Diritto24 de Il Sole 24 Ore il 28.10.2019