

ESEMPI DOCUMENTI DI TRASPORTO E CERTIFICATI VARI

SOMMARIO

- LETTERA DI INCARICO ALLO SPEDIZIONIERE
- LETTERA DI VETTURA CAMIONISTICA (CMR)
- LETTERA DI VETTURA AEREA (AIR WAY BILL-AWB)
- POLIZZA DI CARICO (BILL OF LADING-B/L)
- DOCUMENTO DI TRASPORTO MULTIMODALE
- LETTERA DI VETTURA MARITTIMA (SEA WAY BILL-SWB)
- CERTIFICATO DI PRESA IN CARICO (FORWARDING CERTIFICATE OF RECEIPT-FCR)
- POLIZZA ASSICURAZIONE DELLE MERCI
- CERTIFICATO DI ORIGINE
- CERTIFICATO EUR 1
- DICHIARAZIONE DI LIBERA ESPORTAZIONE
- DICHIARAZIONE DEL FORNITORE PER MERCI NON AVENTI CARATTERE ORIGINARIO PREFERENZIALE



LETTERA DI INCARICO ALLO SPEDIZIONIERE

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

A seconda che la spedizione della merce venga affidata ad uno spedizioniere o ad un vettore (o a uno spedizioniere-vettore) o a (o a uno spedizioniere-doganalista), verrà perfezionato dal mittente/mandante, cioè dal soggetto che richiede il servizio trasportistico, un accordo con il soggetto incaricato per l'esecuzione di tale servizio (mandatario), generando, così, un contratto di mandato stipulato dalle parti.

Nel caso in cui il soggetto incaricato sia uno spedizioniere, avremo una **Lettera di incarico allo spedizioniere** che rappresenta, per l'appunto, l'accordo (mandato) tra le parti (mittente e spedizioniere) nel quale vengono specificati tutti gli elementi di tale accordo (compiti, ruolo, obblighi, vincoli, esenzioni, responsabilità, prezzo, indicazioni sulla merce da spedire, ecc.).

CARATTERISTICHE

Il **Contratto di spedizione** presenta le seguenti caratteristiche:

- Rappresenta un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie alla spedizione della merce. Secondo quanto stabilito nel Cod. Civ. italiano Art. 1737 della spedizione.
- Formalizza per iscritto il conferimento del mandato e tutte le istruzioni impartite allo spedizioniere, dopo averle negoziate con quest'ultimo e, se debitamente accettate, costituisce il **contratto di spedizione** che si instaura tra il mandante e lo spedizioniere.
- Assunzione da parte dello spedizioniere, dell'obbligo di eseguire con scrupolo le istruzioni, relative al trasporto, contenute nel contratto di spedizione dallo stesso accettato. In mancanza di istruzioni specifiche al riguardo, lo spedizioniere dovrà, comunque, agire nel migliore interesse del mandante.
- Facoltà, salvo accordi diversi, di scegliere modalità, mezzi, soggetti, itinerari da utilizzare per assicurare l'esecuzione del contratto di spedizione nel modo migliore in base al **prezzo** concordato, alla **sicurezza** del trasporto, alla **qualità** del servizio e ai **tempi** per la sua realizzazione



CONTENUTI

- Dati esatti e completi del mandante che, a seconda della regola di consegna merce adottata (vale a dire a seconda dell'Incoterms® della ICC concordato), potrà essere l'esportatore/venditore o l'importatore/compratore.
- Riferimento del destinatario della spedizione e del *notify*, ossia la persona da contattare all'arrivo della merce.
- Descrizione della merce da spedire specificandone il peso netto, il peso lordo, il valore, la voce e la destinazione doganale della stessa.
- Numero dei colli, loro natura (casce, cartoni, pallets, containers, ecc.), marcatura e dimensioni.
- Avvertenze particolari relative al tipo di merce spedita e al tipo di imballaggio utilizzato per la spedizione.
- Termine di resa della merce, secondo gli Incoterms® 2020 della ICC o altra terminologia mercantile.
- Modalità di trasporto (via mare/aerea/camionistica/multimodale/intermodale/ferroviaria).
- Luogo, tempo e modi di consegna della merce allo spedizioniere.
- Data e luogo di partenza effettiva della merce, luogo e data prevista di consegna della merce al destinatario.
- Eventuali autorizzazioni o divieti ad effettuare trasbordi della merce.
- Eventuali vincoli alla consegna (COD, CAD, LC, ecc.) se presenti.
- Elenco dei documenti allegati, come ad esempio la Fattura commerciale, il *Packing list*, la fotocopia della lettera di credito documentario (nel caso di pagamento a mezzo credito documentario), ecc.
- Osservazioni o istruzioni particolari per la compilazione dei documenti e/o per eventuali visti/certificazioni consolari che si rendessero necessari.
- Istruzioni per la restituzione dei documenti vistati dalla dogana in uscita e in entrata (in caso di spedizioni extra UE).
- Prezzo determinato per la spedizione.
- Istruzioni particolari relative alla compilazione dei documenti (quelli di trasporto e/o certificativi) richiesti nel credito documentario, nel caso il pagamento sia in tal senso.

ATTENZIONI

- L'emittente la Lettera di incarico è il venditore/esportatore o il compratore/importatore (destinatario della merce) in base a chi si farà carico dell'organizzazione del trasporto, della stipula del contratto relativo e dei costi, a seconda dell'Incoterms® adottato in fase di conclusione del contratto.
- Ricordare che lo spedizioniere non è responsabile dell'esito positivo del trasporto (responsabilità che è in capo al vettore), ma solo delle scelte che egli farà in relazione al trasporto stesso e dallo stesso accettate.
- È bene ricordare che è sempre opportuno che l'incarico sia conferito allo spedizioniere in forma scritta (anche se la stessa non è obbligatoria per l'efficacia del mandato), e che il mandante ne riceva copia debitamente firmata per accettazione dello stesso spedizioniere. In



assenza, in caso di controversie, sarà difficile per il mandante far valere le proprie ragioni, mancando la prova documentale delle istruzioni e degli accordi riguardanti la spedizione della merce o l'accettazione degli stessi.

- Devono essere riportati con precisione gli eventuali vincoli alla consegna della merce al destinatario specificando quali documenti devono essere forniti dal destinatario a fronte della consegna della merce o quali altre condizioni devono perfezionarsi per la consegna della stessa.
- Nel caso la merce sia pagata mediante credito documentario è opportuno allegare una copia del credito documentario alla Lettera di istruzioni, indicando allo spedizioniere che dovrà predisporre/far predisporre conformemente a quanto indicato nel credito stesso i documenti rientranti nella sua sfera di competenza, inviando al beneficiario del credito documentario, la bozza degli stessi prima dell'emissione definitiva ai fini di un controllo circa la loro conformità.
- Tutte le informazioni devono essere riportate in modo chiaro, in particolare quelle relative all'assicurazione della merce, evitando, comunque, di lasciare allo spedizioniere troppa discrezionalità nelle scelte e nelle decisioni circa la spedizione da effettuare.
- È opportuno che le quotazioni preventive delle tariffe e tutte le condizioni economiche vengano riportate, al fine di evitare il rischio di costi aggiuntivi non preventivati.
- È di fondamentale importanza, soprattutto negli scambi internazionali, a causa delle distanze, della modalità di trasporti, delle operazioni di carico, scarico, stivaggio, fissaggio, deposito, custodia, movimentazione delle merci, uso di mezzi idonei a trasportare il bene oggetto del contratto di compravendita, dei rischi che le merci possono subire, durante il viaggio, degli aspetti doganali, documentali, di pagamento delle merci, assicurativi, di passaggio di costi, di rischi e di responsabilità dal venditore al compratore, non trascurare di fornire per iscritto l'incarico di spedizione secondo il Fac-simile di Modello riportato che rappresenta semplicemente una traccia senza alcuna pretesa di esaustività.

Norme di riferimento

- Condizioni generali stabilite dall'associazione di categoria cui lo spedizioniere appartiene.
- Condizioni contrattuali messe a punto dalla FIATA, l'Organizzazione Internazionale degli spedizionieri.
- Codice civile artt. 1703-1730 (Del mandato, Delle obbligazioni del mandante, Dell'estinzione del mandato) e artt. 1737-1741 (Della spedizione).



LETTERA DI INCARICO ALLO SPEDIZIONIERE

Ragione sociale
Mittente/mandante

LA LETTERA DI INCARICO ALLO SPEDIZIONIERE

Spett.le
Spedizioniere/mandatario

c.a.: -----

oggetto: Fornitura di -----

Seguito accordi telefonici del ----- con la presente Vi incarichiamo di concludere, in nome vostro e per nostro conto, il contratto di trasporto da ----- a ----- della merce di cui all'oggetto e di compiere le operazioni accessorie attenendoVi a quanto di seguito indicato:

Informazioni relative alla fornitura

- Destinatario: -----
- Notify: ----- persona da contattare: -----
- Trasporto a mezzo: ----- data di consegna: -----
- Valore della merce: ----- voce doganale: -----
- Colli (quantità e tipo): -----
- Marcatura: ----- dimensioni: -----
- Peso netto: ----- peso lordo: -----
- Resa della merce: ----- come da Incoterms® 2020 della CCI (Camera di Commercio Internazionale).
- Luogo ritiro merce: -----

Vincoli di consegna:

- nessuno
- -----

Documenti allegati

- Fattura commerciale n. ----- del ----- in copie -----;
- Packing list in n. ----- copie -----;
- Fotocopia Lettera di credito documentario emessa da ----- per l'importo di --

Istruzioni particolari

- Vogliate provvedere alla compilazione dei documenti richiesti nella lettera di credito documentario, secondo quanto richiesto nella stessa e conformemente a quanto stabilito dalle Norme ed usi uniformi relative ai crediti documentari, pubblicazione 600 della CCI (Camera di Commercio Internazionale).
- Vogliate restituirci i documenti vistati dalla dogana in uscita ed in entrata.

RingraziandoVi per la collaborazione Vi ricordiamo e Vi riterremo responsabili, ai sensi delle disposizioni di legge, in tutti i casi in cui il non rispetto delle istruzioni contenute nella presente causi danni alla nostra azienda.

Data, -----

Timbro e firma

Timbro e firma per accettazione



LETTERA DI VETTURA CAMIONISTICA (CMR)

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

È il documento di legittimazione del trasporto via camion (*International consignment note*), chiamato impropriamente CMR, dal nome della Convenzione che regola il contratto di trasporto internazionale delle merci su strada (*Convention internationale relative aux transports de Marchandise par Route*).

FUNZIONE

- Costituisce prova di **avvenuta presa in consegna delle merci e del loro stato** da parte del vettore e/o di agenti dello stesso.
- Rappresenta **prova** (anche se non l'unica) dell'**esistenza del contratto di trasporto internazionale**.
- La sua eventuale mancanza, o il suo smarrimento o eventuali irregolarità nella compilazione non pregiudicano, comunque, l'esistenza del contratto di trasporto.
- Costituisce l'**accordo delle parti** sulle cose da trasportare, sulle modalità di trasporto e sulle condizioni di trasporto, risultando le stesse assoggettate alla CMR.

CARATTERISTICHE

- **Non è titolo negoziabile**, nel senso che non consente di trasferire il possesso della merce durante il viaggio ad altri soggetti.
- **Non è titolo rappresentativo** di merci e, quindi, consente al destinatario indicato sul documento (anche se non è in possesso dell'originale), di disporre, comunque, della merce.
- Viaggia sempre assieme alla merce ("**in vettura**").
- Può essere emessa **un'unica Lettera di vettura camionistica (CMR)** per il singolo viaggio, se si tratta di trasporto a carico completo, "*Full Truck Load*" FTL, oppure da **più Lettere di vettura CMR**, quando vi siano più partite di merce sullo stesso camion nel caso di trasporto a carico parziale, in consolidata o groupage, "*Less than Truck Load*" LTL.
- Viene impiegata nel caso in cui debba essere "accertato" un **contratto di trasporto via camion**, quando sia espressamente richiesta all'interno di una lettera di credito o negli scambi intracomunitari in regime Intrastat.



- Contiene 24 caselle ed è composta da **tre esemplari originali più due copie** aventi colorazioni diverse, firmati dal mittente e dal vettore e/o suoi agenti
 - il primo esemplare è **per il mittente** (colore rosa);
 - il secondo accompagna la merce ed è **per il destinatario** (colore azzurro);
 - il terzo, trattenuto dal vettore e/o suoi agenti (colore verde), è **per il vettore**;
 - il quarto va inviato **per controllo** e ai fini statistici alla Direzione Generale della Motorizzazione Civile presso il Ministero dei Trasporti (colore bianco);
 - il quinto foglio è **per uso interno**.
- Il **modulo è standard** ed è approvato dai Paesi contraenti la Convenzione CMR; esso deve essere compilato al momento del carico delle merci dal **mittente** (numeri dall'1 al 15 compreso, oltre ai numeri 19 e 21 e alla casella 22 dove sottoscriverà il documento) e **dal vettore** (le caselle in grassetto e la casella 23 dove apporrà la sua firma). Pur potendo essere predisposto direttamente mittente, generalmente è prassi che il vettore compili egli stesso tutto il modulo CMR, ma il mittente dovrebbe almeno sincerarsi di quanto da lui affermato nei punti di sua competenza.

CONTENUTI

- Luogo e data della sua compilazione (Casella 21).
- Nome e indirizzo del mittente (Casella 1), del trasportatore (Casella 10) e del destinatario (Casella 2).
- Luogo e data della presa in carico della merce (Casella 4) e luogo previsto per la consegna (Casella 3).
- Numero dei colli (Casella 2), loro contrassegni e numeri (Casella 6), imballaggio (Casella 8).
- Peso lordo o quantità altrimenti espressa della merce e volume in metri cubi (Casella 11 e 12).
- Denominazione corrente della merce (Casella 9) e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta dalla normativa ADR (*Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route*) e relativo codice.
- Spese relative al trasporto (prezzo di trasporto, spese accessorie, diritti doganali e altre spese sopravvenienti a partire dalla conclusione del contratto di trasporto fino alla riconsegna).
- Istruzioni richieste per le formalità doganali e altre indicazioni.
- Riserve ed osservazioni del trasportatore, nel caso di difformità della merce e/o dell'imballaggio presa in carico e di quanto dichiarato dal mittente (Casella 18).
- Firma e timbro del mittente (Casella 22).
- Firma e timbro del trasportatore con numero targa motrice (Casella 23).
- Luogo e data di ricevimento della merce con firma e timbro del destinatario a trasporto ultimato (Casella 24).

ATTENZIONI

- **Deve essere compilata** in modo completo, affinché non vi siano omissioni che potrebbero comportare il mancato buon esito del trasporto e, quindi, il venir meno della responsabilità del vettore.



- All'atto della consegna delle merci è importante **verificare che i documenti** resi dal vettore **non contengano osservazioni o riserve** che non siano comprovate dai fatti.
- Il **mittente**, qualora effettui il caricamento ed eventualmente il centraggio e il fissaggio della merce, è **responsabile** nei confronti del vettore di tutte le spese ad esso causate (ad esempio, dall'imperfezione dell'imballaggio), e dei danni alle persone, al materiale o ad altre merci, che il vettore debba sopportare.
- Il **vettore** (trasportatore) si impegna, rilasciando l'esemplare della Lettera di vettura camionistica CMR al mittente, a riconsegnare le merci al destinatario entro i termini previsti dalla Convenzione o entro termini diversi (se indicati nel documento). Inoltre, ha l'obbligo, quando prende in carico la merce, di verificare la corrispondenza delle indicazioni contenute nella Lettera di vettura CMR con il numero effettivo dei colli e lo stato apparente delle merci e del relativo imballaggio. Qualora il controllo evidenziasse una non corrispondenza, il vettore può inserire delle riserve in ordine alla quantità, allo stato e alla idoneità degli imballi.
- Il **vettore è responsabile**, qualora abbia accettato il carico senza manifestare riserve, e risponde della perdita (anche se parziale), dell'avaria e/o del ritardo nella consegna delle merci, sempre che non riesca a dimostrare che tali accadimenti sono dovuti a fatti a lui non imputabili.

Norme di riferimento

- *Convention internationale relative aux transports de Marchandise par Route* (Ginevra, 1956).
- Art. 24 delle Norme ed Usi Uniformi relativi ai crediti documentari (pubbl. 600 della ICC).
- Paragrafi J1 J20 della Prassi Bancaria Internazionale Uniforme (pubbl. 821, ex 745 della ICC).



LETTERA DI VETTURA AEREA

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

Nota con il nome inglese **Air Way Bill** (AWB) chiamata anche *Air consignment note*, è il documento riguardante il trasporto aereo delle merci, caricate su aerei dedicato al solo trasporto di merci (all cargo) ma, in taluni casi, anche per merci stivate in aerei per traffico passeggeri.

FUNZIONE

- **attesta l'esistenza del contratto di trasporto** stipulato tra il mittente/caricatore e il vettore aereo e rappresenta la ricevuta di spedizione dall'aeroporto di partenza a quello di arrivo in essa indicato;
- **documento ufficiale di accompagnamento delle merci**;
- **certificato di assicurazione dei danni alle merci trasportate**, se il mittente richiede al vettore aereo la copertura dei rischi cui la merce è esposta durante il periodo di trasporto;
- **borderau per il pagamento del trasporto**, poiché riporta l'ammontare del nolo, sovrattasse e spese accessorie;
- **lettera di istruzioni**, inviata dal mittente o, per suo conto, dal caricatore al vettore, che riporta tutte le indicazioni necessarie per il trasporto e la consegna a destino della merce;
- **documento doganale**, poiché copia della AWB deve essere presentata alle autorità doganali in fase di espletamento delle relative formalità.

TIPOLOGIE

A seconda di chi risulta essere l'emittente, la Lettera di vettura aerea potrà essere:

- **Lettera di vettura aerea ordinaria** (*Air Way Bil-AWB*) quando ad emetterla è un vettore aereo o un suo agente che la sottoscrive in nome e per conto (*on behalf of the*) o che si qualifica come agente di (*as per agent for*).
- **Lettera di vettura aerea House** (*House Air Way Bill-HAXB*) impiegata, generalmente, quando le merci vengono "assemblate" a cura di un agente consolidatore aereo che organizza, così, il trasporto aereo con mezzi altrui e per conto della clientela, facendo da tramite con i diversi vettori aerei o con i loro agenti. Il consolidatore aereo, sulla base della Lettera di vettura (AWB) principale, rilasciata dal vettore e/o da un suo agente (che assumerà la denominazione di



Master), emetterà tante Lettere di vettura (chiamate appunto House) quanti sono i destinatari, in modo che ognuno di essi possa disporre di un documento separato di trasporto che riporti i dati della singola e specifica spedizione.

CARATTERISTICHE

- **Non è titolo negoziabile**, nel senso che non consente di trasferire il possesso della merce durante il viaggio ad altri soggetti.
- **Non è un titolo rappresentativo** di merci e, quindi, consente al destinatario indicato sul documento, anche se non è in possesso dell'originale, di disporre (ritirare), comunque, della merce.
- Uno degli originali con cui viene emessa **viaggia sempre assieme alla merce** ("in vettura").
- Può essere impiegato per il trasporto di **spedizioni singole dirette** oppure **spedizioni consolidate**. In quest'ultimo caso, la Lettera di vettura aerea prenderà il nome di *Master Air Waybill* (MAWB) e rappresenta il documento del vettore di fatto (*actual carrier*) rilasciato per la spedizione consolidata, cioè per spedizione cumulativa di più partite di merci.
- Si compone di **3 originali e 6 copie di colori differenti**, numerate progressivamente, a cui ogni vettore può, secondo le proprie esigenze, aggiungere altre copie extra, che viaggeranno, su prescrizione della IATA - International Air Transport Association, (l'Associazione Internazionale del trasporto aereo), insieme alla merce, per evitare il rischio di smarrimento. Il formulario elaborato dalla IATA si compone di **tre copie originali** (ciascuna delle quali riporta sul retro le condizioni del contratto di trasporto), che seguono la destinazione seguente:
 - il **primo originale (colore azzurro)** deve essere consegnato al mittente/*shipper* dopo la convalida dell'AWB, ovvero dopo l'apposizione della data e del luogo di stipulazione del contratto nonché della firma del mittente e/o del suo agente;
 - il **secondo originale (colore rosa)** firmato dal mittente e dal vettore, segue la merce fino a destino e viene rilasciato al destinatario designato (*consignee*) al momento della consegna delle merci;
 - il **terzo originale (colore verde)** rappresenta la copia contabile per il vettore/*carrier*, è firmato dal mittente e comprova l'avvenuta stipula del contratto di trasporto.
- Viene emessa, su rilascio di lettera di istruzioni del mittente o, per suo conto, del caricatore dal vettore aereo o da un agente accreditato, registrato presso la IATA, su **formulario standard** approvato dalla stessa IATA.
- **Viene rilasciata** all'atto della presa in consegna della merce da parte del vettore o di un suo agente e, quindi, prima che la merce sia caricata a bordo dell'aereo.
- A differenza delle spedizioni dirette, dove nella Lettera di vettura compare il reale destinatario della merce, nelle **consolidate** il mittente sarà il consolidatore/spedizioniere, che assumerà anche la veste di vettore contrattuale, mentre come destinatario vi sarà il suo corrispondente a destino.

EMISSIONE

La Lettera di vettura aerea viene emessa dal vettore aereo (*carrier*) o da suoi agenti, in tre originali, il primo dei quali riguarda l'indicazione "**per il vettore**" (*for carrier*) ed è firmato dal mittente o, per esso, dal



caricatore (*shipper*), il secondo originale riporta l'indicazione “**per il destinatario**” (*for consignee*) ed è firmato dal vettore e dal mittente e viaggia con la merce, mentre il terzo riporta l'indicazione “**per il caricatore**” (*for shipper*) ed è firmato dal vettore che lo consegna al mittente all'atto della presa in consegna della merce.

CONTENUTI

- Indicazione dell'emittente il documento (Casella *Air Waybill issued by*).
- Numero di conto attribuito al mittente da parte del vettore aereo emittente (Casella *Shipper's account Number*) e quello attribuito al destinatario da parte del vettore aereo che effettua la consegna (Casella *Consignee Account Number*).
- Numero e data del volo prenotato (ad uso esclusivo del vettore).
- Coordinate complete dello speditore o caricatore/mittente (Casella *Shipper's Name and Address*) e del destinatario (*Consignee's Name and Address*).
- Nome, città, numero di codice e numero di conto dell'agente IATA (Casella *Agent's IATA Code* e Casella *Nominated*), nonché il numero identificativo della spedizione (numero di AWB) nel caso di vettori aerei aderenti alla IATA.
- Valore dichiarato per il trasporto (Casella *Deferred Value for Carriage*), valore dichiarato per la dogana (Casella *Delivered Value for Customs*) e valuta in cui viene emesso il documento.
- Ammontare dell'assicurazione nel caso in cui il mittente richieda al vettore la copertura assicurativa (Casella *Amount of Insurance*).
- Aeroporto di partenza (Casella *Airport of Deptime*) e Aeroporto di destinazione (Casella *Airport of Destination*).
- Indicazione del numero e dei tipi di colli aggregati per tariffa, nonché delle marche e dei numeri che appaiono su di essi (Casella *No. of Place*).
- Peso tassabile e peso lordo effettivo (espresso in chilogrammi o libbre), vedasi (Casella *Gross Weight*).
- Descrizione dettagliata della merce (natura, quantità, dimensioni o volume) e, per merci pericolose, la denominazione RAR (*Restricted Article Regulation*), generalmente riconosciuta dalla normativa IATA e relativo codice (Casella *Nature and Quality of Goods*).
- Spese dovute al vettore e all'agente che gravano sulla spedizione (Caselle riguardanti *Carges*).
- Data e firma del mittente o del suo agente (Casella *Signature of Shipper or his Agent* e Casella *Signature of issuing Carrier or his Agent*).
- Informazioni e note concernenti il trasporto, come ad esempio il *notify* (Casella *Accounting Information*).

ATTENZIONI

- Il **caricatore/mittente è responsabile** nei confronti del vettore aereo per inesattezze, false dichiarazioni e omissioni nella Lettera di vettura aerea (ad esempio, deve indicare le merci con nome e classe di appartenenza, attenendosi all'elenco a disposizione presso l'agente IATA). Egli è obbligato a dichiarare il valore delle merci trasportate, tranne in alcuni tipi di transazione (ad esempio, nel caso di triangolazioni) e ad assicurare il carico quando la resa della merce lo preveda specificamente (nel caso di regola Incoterms® 2020: CIP).



- Il **vettore** (Compagnia aerea o agente IATA) deve compilare la Lettera di vettura, accertare lo stato apparente della merce e degli imballaggi, poiché è **responsabile** nei confronti del mittente o dell'avente diritto, per il perimento l'avaria e la ritardata consegna delle merci in sua custodia a causa di sinistri e risponde di tutti i danni relativi a distruzione.
- Il **vettore aereo**, che ha emesso la Lettera di vettura AWB, ha la facoltà di affidare il trasporto della merce ad un altro vettore, ma **risponderà** ugualmente in prima persona. Il vettore è chiamato a compilare il **manifesto di imbarco** e di sbarco contenenti i dati dell'aeromobile e delle Lettere di vettura ed è obbligato, quando la resa della merce lo prescrive, ad assicurare la merce stessa su istruzioni del mittente.
- Nel trasporto "**in consolidata**", il consolidatore/spedizioniere, unico rappresentante della merce nei confronti del vettore, risponde al mittente/caricatore per eventuali danni o mancanze.
- Il vettore ha facoltà di scegliere l'**instradamento/rotta (routing)** ritenuta più opportuna ma il mittente ha facoltà di richiedere un instradamento specifico con relativa prenotazione.
- In un **credito documentario**, che preveda la presentazione del documento di trasporto aereo con merce indirizzata direttamente all'ordinante (*applicant*) dello stesso, il venditore (*beneficiary*) perde ogni controllo sulla merce in quanto il documento di trasporto aereo, non essendo né negoziabile, né rappresentativo delle merci in esso indicate, permette all'ordinante di ritirare la merce giunta a destino, indipendentemente da eventuali irregolarità riscontrate dalle banche. Da ciò la necessità, in tali casi, di riuscire, da parte del beneficiario del credito documentario a produrre documenti conformi al fine di ottenere la prestazione promessa dalla banca emittente, designata e/o confermando evitando così di trovarsi nella spiacevole situazione di merce ritirata dall'ordinante senza aver ricevuto il pagamento a causa delle discordanze rilevate in fase di esame dei documenti presentati ad utilizzo del credito documentario.

Norme di riferimento

- Codice della Navigazione, per i trasporti nazionali.
- *Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air* Varsavia, 1929, modificata con Protocollo a Montreal, 1999.
- Art. 23 delle Norme ed Usi Uniformi relativi ai crediti documentari (pubbl. 600 della ICC).
- Paragrafi H 1 - H 27 della Prassi Bancaria Internazionale Uniforme (PBIU) pubbl. 821 della ICC.



LETTERA DI VETTURA AEREA ORDINARIA

FREIGHT FORMS TTCS LTD. 0908-313656

STAPLE DOCUMENTS ABOVE PERFORATION

Set your tabulator stops here

Line-up here

Shipper's Name und Address		Shipper's account Number		Not negotiable Air Waybill Issued by								
Consignee's Name und Address		Consignee's account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity								
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting information		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.								
Agent's IATA Code		Account No.										
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing												
to	By the Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency	PROG COL	WT/VAL COL	Other COL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date	For Carrier Use only		Flight/Date		Amount of Insurance	INSURANCE: If Carrier offers insurance and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance.				
Handling information												SCI
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg to	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)					
			Commodity Item No.		Charge							
Prepaid			Weight Charge	Collect	Other Charges							
Valuation Charge												
Tax												
Total other Charges Due Agent			Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.									
Total other Charges Due Carrier												
Total prepaid			Total collect			Signature of Shipper or his Agent						
Currency Conversion Rates			in Charges in local Currency			Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent						
For Carriers Use only at Destination			Charges at Destination			Total collect Charges						

Original 3 (for Shipper)

COMFOTEC, D-87080 Siegen, Tel. 02 71 / 36 62 70, Telex 02 71 / 35 53 88



LETTERA DI VETTURA AEREA HOUSE

*** H.A.W.B. ***

020 MXE 61590000060002060002

Shipper's Name and Address

Shipper's Account Number

Not Negotiable
Air Waybill
Issued by

Consignee's Name and Address

Consignee's Account Number

Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity

Issuing Carrier's Agent Name and City

Accounting Information
Notify:

Agent's IATA Code

Account No.

Non vale fattura ai fini I.V.A

Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and Requested Routing
VERONA

Codice Fiscale / Partita IVA del Mittente

Imprenditore ☐ PF
Non Imprenditore ☐ SD

ToBy First CarrierRouting and DestinationTo by To by

CurrencyCHG CodeWTTVAL CodePPD COLLPPD COLLDeclared Value for CarriageDeclared Value for Customs

EURPPEPMDNCV

Airport of destination
CHENNAI

Flight/DateFor Carrier Use OnlyFlight/Date
LH7535LH8412

Amount of Insurance

Handling Information
ENCLOSED SHIPPING DOCUMENTS
Attached one envelope containing:

SCI

No of Pieces RCP	Gross Weight	Kg lb	Rate Class Commodity	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
6	210,50	K		211,00			
PLEASE NOTIFY UPON ARRIVAL							
6	210,50						1 28x19x21 1 60x26x42 2 28x22x45 2 89x67x75 CBM. 1,026

PrepaidWeight ChargeCollectOther ChargesP.B.A.Fee

Valuation ChargeInsurance Premium

Tax

Total Other Charges Due agent

Total Other Charges Due Carrier

Total PrepaidTotal Collect

Currency Conversion RatesCC Charges in Dest. Currency

For Carriers Use OnlyCharges At DestinationTotal Collect Charges

Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations

Il mittente dichiara che le indicazioni contenute sul fronte della LTA sono esatte, e che qualora una parte della spedizione contenga merci pericolose, tale parte è debitamente indicata ed è nelle condizioni richieste ai fini del trasporto per via aerea secondo le norme sulle Merci Pericolose.

Signature of Shipper or his Agent

AS AGENT OF CARRIER

Executed on (Date) at ((Place)

060002

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)



POLIZZA DI CARICO

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

La **Polizza di carico**, conosciuta anche come *Bill of lading* (B/L) o *Connaissance* (in francese), è il documento principale in uso nel **trasporto via mare** o via acque interne, che attesta il trasporto della merce, da un porto di partenza ad un porto di sbarco designati, su una nave specificamente indicata.

FUNZIONE

- Certifica la **presa in carico delle merci** da parte del vettore e/o di un suo agente (*agenty*);
- comprova l'**esistenza** e il contenuto del **contratto di trasporto** riguardante la merce in essa descritta
- attribuisce al detentore della Polizza di carico il **possesso delle merci** e il potere di trasmettere tale possesso ad altri soggetti attraverso il suo trasferimento, che si perfeziona mediante girata;
- funge, inoltre, da **borderau per il pagamento del trasporto** quando riporta l'ammontare del nolo, sovrattasse e spese accessorie (c.d. polizza "liquidata").

TIPOLOGIE

A seconda del momento in cui viene emessa, la **Polizza di carico** potrà essere:

- Polizza "**ricevuta per l'imbarco**" (*received for shipment*) se viene rilasciata dalla Compagnia di Navigazione (vettore o un suo agente) al caricatore (su sua richiesta) al momento della consegna delle merci non ancora caricate a bordo della nave (vedi art. 458, 1° c., del Codice di Navigazione), attestando la ricezione della merce per il successivo trasporto. Nella pratica non viene mai rilasciata in quanto si limita ad attestare la consegna della merce nell'area portuale e non il caricamento sulla nave.
- Polizza per "**merce a bordo**" (*shipped on board*), denominata anche "ordinaria", se viene rilasciata al caricatore dal vettore o dal comandante della nave o da un loro agente a caricamento avvenuto (vedi art. 458, 2° c., del Codice di Navigazione). Viene, quindi, rilasciata ad avvenuto imbarco della merce sulla nave, con apposizione sul documento di frasi quali "**Shipment on board**", oppure "**shipped**" o, ancora "**on board**".



CARATTERISTICHE

- **È titolo rappresentativo** delle merci descritte nel documento, che consente al legittimo possessore (o portatore in buona fede) e solo a lui, il ritiro delle merci a destino su presentazione di uno degli originali del titolo stesso.
- **È assimilabile ad un titolo di credito** contenente, quindi, tutte le caratteristiche dei titoli di credito come, ad esempio quelle previste nell'ordinamento giuridico italiano, sulla cambiale. È, infatti, titolo **autonomo** e **astratto** avente valore ed efficacia indipendentemente dal contratto sottostante, è titolo **letterale** in quanto vale per quanto è riportato e contiene diverse dichiarazioni non suscettibili di interpretazioni. Contrariamente, però, alla cambiale, è titolo **causale**, perché specifica la causa e i dati relativi al trasferimento.
- **È titolo negoziabile**, che si presta, cioè, al trasferimento a terzi dei diritti sulle merci (anche durante il viaggio della stessa) mediante una semplice “girata”. Chi presenta legittimamente la Polizza di carico debitamente girata (*duly endorsed*) al vettore, al comandante della nave o ad un loro agente, può ritirare la merce.
- **È un titolo frazionabile**, perché se il carico, anche durante il viaggio, viene rivenduto ad uno o più compratori, il vettore, il comandante della nave o loro agenti, possono, su richiesta dello speditore, frazionare la Polizza di carico in tanti ordini di consegna (*delivery orders*), a seconda di quanti saranno i destinatari della merce.
- **Viaggia separatamente dalla merce**, in quanto titolo rappresentativo della stessa e, quindi, perviene al destinatario o a una banca nel paese di destinazione con il vincolo di consegna solo a certe condizioni, consentendo, così, di svincolare direttamente il carico al suo arrivo in porto: ad esempio, il vincolo di pagamento nel caso di lettere di credito e/o di incassi documentari.
- Viene emessa in almeno **due originali** (art. 463 v. Codice della Navigazione), anche se solitamente sono tre, i quali vengono numerati progressivamente. Hanno tutti lo stesso valore, fino a quando il primo originale non venga presentato al ricevitore per il ritiro merce (“*one of which being accomplished, the others to stand void*”) e vengono spediti (solitamente) in tempi e con modi diversi, insieme ad alcune copie “non negoziabili” per lo più ad uso interno amministrativo.
- Viene rilasciata, su richiesta del caricatore, dal **vettore** (*carrier*), dal **comandante della nave** (*master*) o da **loro agenti** (*agents*).
- L'emissione della Polizza di carico si realizza con la consegna, da parte del caricatore, della “**ricevuta di bordo**” (*Mate's receipt*) al vettore e presuppone il possesso della merce da parte del vettore stesso. Ciò significa che lo stesso si impegna a riconsegnare la merce solo in cambio di uno degli originali della Polizza di carico.

EMISSIONE

La Polizza di carico deve essere **datata e sottoscritta** dal vettore (*Carrier*) oppure dal comandante (*Master*) o, ancora, da un agente (*agent*) indicato nominativamente per il vettore o per il comandante o per conto di questi e può essere emessa:



1. al **portatore** (art. 2003 Cod. Civ.), quando nella casella “*consignee*” della Polizza di carico viene riportato semplicemente il termine “*to the order*”. In tal caso il possessore del titolo, mediante semplice consegna del titolo stesso, può ritirare la merce con apposizione sul retro della Polizza di carico della firma di girata in bianco (*blank endorsed*). Si tratta di un documento che può essere soggetto a furto o smarrimento e, quindi, l'emissione “al portatore” (*to the order*) non risulta molto utilizzata;
2. all'**ordine** (art. 2008 Cod. Civ.), quando nella casella “*consignee*” della Polizza di carico viene riportato il termine “*to the order*” seguito dal nome del soggetto a cui è destinata la merce al porto di destinazione. Tale soggetto può essere:
 - la banca emittente un credito documentario (*of issuing bank*);
 - il compratore/ordinante un credito documentario (*of applicant*);
 - la banca del beneficiario di un credito documentario (*of Beneficiary's bank*).
3. **nominativa** (art. 2022 Cod. Civ. e art. 467 Codice di Navigazione), quando la Polizza di carico viene emessa a favore di un determinato nominativo, il quale ha la disponibilità della merce e può trasferirla solo con girata piena, datata e firmata.

GIRATA

Nei casi di **Polizza di carico emessa all'ordine di un nominativo**, il ritiro della merce avviene con la consegna al ricevitore di un originale della Polizza di carico da parte:

- dello stesso soggetto indicato nella casella “*consignee*” all'ordine del quale la Polizza di carico risulta essere stata emessa, che si limiterà ad apporre la firma di girata in bianco (*blank endorsed*);
- di un soggetto diverso da quello che appare indicato nella casella “*consignee*” che potrà presentarsi al ricevitore per il ritiro della merce consegnando un originale della Polizza di carico debitamente firmata per girata dal “*consignee*”. **Girata** che potrà essere “**in pieno**”, cioè con indicazione del soggetto che si presenterà al ricevitore per ritirare la merce, con una frase del tipo: “*per me consegnate la merce all'ordine di oppure “in bianco”, che sta a significare che sul retro della Polizza di carico viene apposta semplicemente la firma di girata del “consignee”, a cui quest'ultimo ha consegnato la Polizza di carico per permettergli il ritiro della merce, senza, quindi, il nome del giratario.*

CONTENUTI

- Indicazione del nome e domicilio del vettore (*carrier*) e del caricatore.
- Indicazione dello *shipper* (chi consegna la merce alla nave o conclude il contratto di trasporto con il vettore) e sua sottoscrizione.
- Indicazione del *consignee* (destinatario della merce).
- Data e luogo di emissione (*date and place of issue*).
- Data e luogo di consegna (*date and place of delivery*).
- Indicazione che le merci sono state caricate o spedite a mezzo di una determinata nave.
- Nome della nave su cui la merce è stata imbarcata (*vessel*), numero di iscrizione ed ufficio di iscrizione della nave al registro navale.



- Indicazione del *notify* (soggetto cui avvisare l'arrivo della merce).
- Indicazione del Porto di carico e di scarico della merce (*port of loading e port of discharge*).
- Indicazione di eventuale luogo di presa in carico della merce (*place of receipt*) e di scarico (*place of delivery*).
- Descrizione della merce con riferimento alla qualità, quantità, marcatura/numerazione, (*marks and number*) tipo imballaggio (*packages*) e natura dei colli, peso lordo (*Gross weight*) della stessa, ecc. e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta dalla normativa IMO - IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*) e relativo codice.
- Gioco completo (full set) degli originali emessi e numero di originali che, solitamente sono 3/3 più una o più copie non negoziabili.
- Pagamento ed ammontare del nolo (*Freight details charges, etc.*).
- Indicazione dello stato apparente delle merci e degli imballaggi.
- Indicazione della resa della merce (*Delivery terms*).
- Indicazione che la merce (interamente o parzialmente) non viaggia “sopra coperta” (*on deck*).
- Non deve recare l'indicazione che la merce è soggetta ad un contratto di noleggio.
- Sigla e/o timbro apposto da colui che appare essere il sottoscrittore della Polizza di carico stessa, in corrispondenza di eventuali alterazioni o correzioni.
- Indicazione del numero del credito e della banca emittente se è stato previsto un pagamento tramite credito documentario.

ATTENZIONI

- Il **caricatore** (o in suo luogo lo spedizioniere) deve presentare una dichiarazione contenente le indicazioni circa la natura, la qualità e la quantità delle merci da trasportare, il numero dei colli, le marche e deve vigilare sul caricamento della merce a bordo della nave, per evitare di trovarsi annotata una o più “riserve” (annotazione apposte dal vettore o dal comandante della nave o da loro agenti sullo stato della merce e/o dell'imballaggio) che pregiudicano, ad esempio, l'incasso di un credito documentario rendendo la Polizza di carico non più “*clean*” (netta, senza annotazioni).
- La mancanza di annotazione sullo stato difettoso delle merci e/o dell'imballaggio, rende la Polizza di carico “**pulita**” e netta (*clean*). In tali casi, la natura delle merci descritte in polizza, la quantità e qualità, il numero dei colli con relativa marcatura, si presumono conformi alle indicazioni riportate nella Polizza di carico (art. 462 Cod. Navigazione) ponendo, così in capo al vettore la responsabilità nel caso di perdite o avaria delle merci durante il tragitto.
- Il **vettore risponde** della veridicità delle dichiarazioni contenute nella Polizza di carico e, prima di rilasciare la stessa, dovrà verificare se quanto descritto nel documento corrisponde a quanto realmente imbarcato o altrimenti dovrà annotare sul documento stesso le sue “riserve”, cioè anomalia dell'imballaggio e/o della merce così descritta nella stessa.



- Il **vettore** è **responsabile** della perdita o avaria delle merci dal momento in cui le prende in carico fino a quello in cui le riconsegna, salvo che provi che tale perdita o avaria sia occorsa antecedentemente alla consegna o sia dovuta a cause a lui non imputabili.
- Il **vettore** o, in alternativa, il suo rappresentante, deve rilasciare, su richiesta del caricatore, nel momento della consegna delle merci, una Polizza di carico “ricevuta per l'imbarco” che, attraverso la menzione dell'avvenuto imbarco della merce sulla nave, (apposizione della dicitura “*goods on board*” o simile), trasforma il documento in Polizza di carico per merce imbarcata, cioè già a bordo della nave.
- Il **compratore** deve verificare che il venditore abbia presentato, ovvero immesso in circolazione, tutti gli originali della Polizza di carico, in modo tale che, possedendo il gioco o giro completo (full set) delle stesse (3/3 - tre originali), l'acquirente potrà ritenersi il vero e unico titolare della merce.
- La **firma** deve essere apposta dal vettore o dal comandante o da loro agenti indicati nominativamente o per conto di ... (*carrier or master or a nemed agent for or on behalf of the carrier/master*).

Norme di riferimento

- Codice Civile, artt.2003,2008e2022
- Codice della Navigazione artt.458 - 467
- Regole dell'Aja-Visby, sottoscritte a Bruxelles, 1924, modificate con Protocolli aggiuntivi a Bruxelles, nel 1968 e 1979
- Regole di Amburgo, Amburgo,1978
- Regole di Rotterdam, Rotterdam, 2009
- Art. 20 Norme ed Usi Uniformi relativi ai crediti documentari, pubbl. 600 ICC
- Parag. E1-E28 Prassi Bancaria Internazionale Uniforme, pubbl. 821 ICC



DOCUMENTO DI TRASPORTO MULTIMODALE

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

È un documento relativo ad almeno **due diverse modalità di trasporto** (quali, ad esempio, quella via camion e via nave), denominato in inglese (*Multimodal Transport Documents*) (Documento di trasporto Multimodale) che viene, generalmente, emesso in corrispondenza di un trasporto containerizzato quando, per esempio, riempito il container, lo stesso viene trasportato via camion dallo stabilimento del produttore fino al porto di imbarco per il suo caricamento sulla nave ed eventualmente, giunta al porto di destinazione, caricata su di un altro mezzo per farla arrivare alla destinazione finale.

Trattasi, quindi, di un documento di trasporto che **copre cumulativamente tutti i modi di trasporto** adottati per trasportare la merce da un luogo di partenza da un luogo di destinazione.

FUNZIONE

La sua funzione è, quella di attestare il trasporto delle merci quando vengono utilizzate diverse modalità di trasporto.

Pur interessando nella quasi totalità dei casi, un trasporto il cui tragitto è prevalentemente via mare, lo stesso copre, infatti, una **pluralità di modi di trasporti** (per via terrestre, per via marittima, per via aerea, ecc.) regolati da un unico contratto di trasporto, che implica l'esistenza di più contratti conclusi dall'operatore di trasporto multimodale (*Multimodal Transport Operator – MTO*) con i singoli vettori, che sono responsabili in solido nei confronti degli aventi diritto.

Denominato, oltre che “*multimodal*” anche “*combined*”, è stato creato per permettere agli utenti di avere un'unica **controparte che si assuma l'incarico del trasporto delle merci** dal luogo di partenza fino a quello di destinazione.

Generalmente, quando una delle modalità di trasporto avviene via mare, viene emesso utilizzando Modelli di *Bill of Lading* denominati *Multimodal Transport or Port to Port Shipment* o, ancora *Multimodal/ Combined Bill of Lading* e, in tali casi, presenta le medesime caratteristiche e la stessa efficacia della Polizza di carico ordinaria (*Bill of Lading*).

CARATTERISTICHE

- È caratterizzata dal fatto che l'operatore di trasporto Multimodale, intrattiene singoli ed autonomi rapporti contrattuali con i vari vettori con i quali entrerà in contatto per l'esecuzione del mandato ricevuto dal caricatore/venditore o dal ricevente/compratore, emettendo nei confronti del mandante un unico contratto di trasporto (rappresentato dal Documento di



trasporto Multimodale), che copre cumulativamente tutti i modi di trasporto che verranno utilizzati per trasportare la merce dal luogo di partenza a quello di destinazione.

- È caratterizzato dal fatto di essere rappresentato da un unico documento che riassume tutto il tragitto delle merci dalla partenza alla destinazione convenuta senza tener conto delle diverse modalità di trasporto adottate.
- Viene impiegato unicamente nel trasporto multimodale e, in particolare, nel trasporto containerizzato, coprendo l'intero tragitto dello stesso.
- Riporta, a differenza ed in aggiunta rispetto alla Polizza di carico (che indica il porto di imbarco e quello di sbarco), il luogo/punto di carico iniziali (*place of receipt*) e quello di destinazione finale (*place of delivery*).
- Non è un titolo rappresentativo delle merci (come lo è, invece, la Polizza di carico) ma, quando viene emesso con i Modelli predisposti dalla Fiata "FBL - *Negotiable Fiata Multimodal Transport Bill of Lading*", assoggettata alle Norme UNCTAD della Camera di Commercio Internazionale (ICC) di Parigi, relativi ai *Multimodal Transport Documents (Publication 481)*, oppure sui Modelli di emissione della *Bill of Lading* denominati *Multimodal/Combined Bill of Lading*, presenta le stesse caratteristiche di una Polizza di carico (in inglese *Bill of Lading*) marittima/oceanica, riconosciuta anche dall'ABI - Associazione Bancaria Italiana, assumendo, così, le stesse caratteristiche di un titolo rappresentativo delle merci in esso indicate, negoziabile mediante girata, rimettendo così al legittimo portatore di presentarlo al ricevitore della merce, per il ritiro della stessa, a meno che non venga chiaramente indicata la dicitura "*non negotiable*".
- È di uso comune nei pagamenti a mezzo credito documentario dove viene disciplinato dalle Norme ed Usi Uniformi (NUU) della Camera di Commercio Internazionale (CCI) di Parigi, all'art. 19 della pubbl. 600 e trattato nella Prassi Bancaria Internazionale Uniforme (PBIU) della ICC, pubbl. 821 ai paragrafi D1 – D 25.

CONTENUTI

- Riporta il numero identificativo del documento e dal numero di originali emessi (es. 3/3 Full set 3/3).
- Indicazione dello *shipper* (chi conclude il contratto di trasporto con il vettore) e sua sottoscrizione.
- Indicazione del *consignee* (destinatario della merce).
- Indicazione del *notify* (soggetto cui avvisare l'arrivo della merce).
- Nome della nave su cui la merce è stata imbarcata (*vessel*) e riferimento viaggio (*voy no*).
- Luogo di presa in carico della merce (*place of receipt*) e di scarico (*place of delivery*).
- Porto di carico e di scarico della merce (*port of loading* e *port of discharge*).
- Descrizione della merce (qualità, quantità, marcatura, numerazione, tipo imballaggio e natura dei colli, peso lordo della stessa, misure, ecc.) e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta dalla normativa IMO – IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*) e relativo codice.
- Indicazione della regola di consegna della merce (Incoterms®).



- Pagamento ed ammontare del nolo (*Freight details charges, ecc.*).
- Indicazione del numero del credito e della banca emittente se è stato previsto un pagamento a mezzo credito documentario.
- Data e luogo di emissione (*place and date of issue*)
- Sigla e/o timbro apposto da colui che appare essere il sottoscrittore del Documento Multimodale, in corrispondenza di eventuali alterazioni o correzioni.

ATTENZIONI

Uno spedizioniere che agisce come MTO o come vettore marittimo emettendo una FBL è responsabile per l'adempimento del trasporto. Lo spedizioniere si assume non solo la responsabilità di consegnare le merci a destino ma anche quella per tutti i vettori e le terze parti da lui scelti per l'adempimento dell'intero trasporto.

Quando lo spedizioniere emette una FBL dovrebbe assicurarsi:

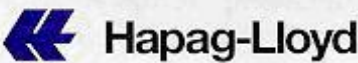
1. di aver preso in carico le merci in essa specificate e che il diritto di disporre sia di sua esclusiva pertinenza;
2. che le merci siano apparentemente in ordine ed in buone condizioni;
3. che le informazioni riportate sul documento corrispondano alle istruzioni ricevute;
4. che la responsabilità per la copertura sia stata concordata con il mittente;
5. che venga chiaramente specificato quante FBL originali vengono emesse.

NORMATIVA

- Regole UNCTAD/ICC n. 481/1992 Rules for *Multimodal Transport Documents* ispirate alla Convenzione delle Nazioni (Norme relative al Documento per il Trasporto Multimodale).
- Regole di Rotterdam Convenzione delle Nazioni Unite sui contratti per il trasporto internazionale di merci interamente o parzialmente per mare (New York, 11 dicembre 2008) firmata a Rotterdam nel 2009.
- Art. 19 delle Norme ed Usi Uniformi relativi ai crediti documentari (NUU) pubbl. 600 della ICC.
- Parag. D1 - D25 della Prassi Bancaria Internazionale Uniforme (PBIU), pubbl. 821 della ICC.



POLIZZA DI CARICO MULTIMODALE

Carrier: Hapag-Lloyd Container Linie GmbH, Hamburg		Bill of Lading		Multimodal Transport or Port to Port Shipment	
Shipper:					
Consignee or Order:		Carrier's Reference:	B/L-No.:	Page:	
Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify; see clause 20 (1) hereof):		Export References:			
Precarrying Vessel:		Forwarding Agent:			
Voyage-No.:		Consignee's Reference:			
Ocean Vessel(s):		Place of Receipt:			
Voyage-No.:		Place of Delivery:			
Port of Loading:					
Port of Discharge:					
Container Nos., Seal Nos., Marks and Nos.:		Number and Kind of Packages, Description of Goods:		Gross Weight:	Measurement:
Shipper's declared Value [see clause 7(1) and 7(2)]:		Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier [see clause 11(1) and (2)]			
Total No. of Containers received by the Carrier:		RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the Goods or a delivery order. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.			
Movement:		IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.			
Currency:		Place and date of issue:			
Charge	Rate	Basis	W/Vol/Wgt	P/C	Amount
Freight payable at:		Number of original Bs/L:			
Total Freight Prepaid		Total Freight Collect		Total Freight	



FIATA Bill of Lading (FBL)

Facsimile della «FIATA – combined transport bill of lading»

39

Test authorized by FIATA. COPYRIGHT FIATA / Zurich - Switzerland 2.82

Consignor

Emblem of National Association

FBL

No.

Country Code

**NEGOTIABLE FIATA
COMBINED TRANSPORT
BILL OF LADING**

ICC

Issued subject to ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC publication 298).

Consigned to order of

Notify address

Place of Receipt

Place of Delivery

Marks and numbers; Number and kind of packages; Description of goods Gross weight Measurement

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Combined Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Combined Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		



LETTERA DI VETTURA MARITTIMA

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

Nota come *Sea Waybill (SWB)*, o *Not negotiable Waybill*, oppure anche come *Express Bill of lading*, è un documento mediante il quale il vettore (carrier), il comandante (master) o un agente (agent), certificano l'esistenza di un contratto di trasporto marittimo o multimodale, per il trasporto delle merci in esso descritte, per il cui svincolo a destinazione non è richiesto all'avente diritto la presentazione dell'originale del documento.

CARATTERISTICHE

- **Non è titolo negoziabile**, nel senso che non consente di trasferire il possesso della merce durante il viaggio ad altri soggetti.
- Viaggia, generalmente, assieme alla merce (“**in vettura**”).
- **Non è un titolo rappresentativo** di merci e, quindi, consente al destinatario indicato sul documento (il *consignee*), anche se non è in possesso dell'originale, di disporre (ritirare), comunque, della merce.
- **È nominativa**, poiché in essa viene indicato, fin dal momento del suo rilascio, il nome del soggetto legittimato a pretendere la riconsegna del carico dopo l'arrivo della merce nel porto di destino.
- Viene impiegata, generalmente, nel caso di **trasporti marittimi brevi** con navi veloci e porti più efficienti, permettendo, così, di ritirare direttamente la merce non appena la nave giunge in porto, contrariamente a quanto accade, spesso, per le Polizze di carico (*Bill of lading*) che, generalmente, viaggiano separatamente dalla merce e che rappresentano lo strumento necessario per la riconsegna della merce da parte del legittimo portatore della medesima.
- **Necessità di trasferire il possesso delle merci** durante il trasporto anche senza la presentazione dell'originale, evitando, così, l'emissione di un titolo rappresentativo e negoziabile per i beni oggetto della transazione commerciale.
- Viene impiegata nei **traffici marittimi** con partner commerciali di provata affidabilità o per l'esistenza di altre tutele o garanzie del pagamento della merce trasportata.
- Presenta una **struttura simile alla Polizza di carico**, ed è costituita da un unico foglio, riportante sul retro i propri termini e condizioni.
- Fornisce **la prova dell'esistenza di un contratto di trasporto** e del ricevimento della merce, da parte del vettore, del comandante o di un agente, per il trasferimento della stessa alla destinazione convenuta, senza vincolarne la consegna all'esibizione di un esemplare originale del documento.



- Viene emessa da Compagnie di Navigazione/vettori (*carrier*) o dal comandante (*master*) o da loro agenti (*agents*) a seguito della conclusione di un **contratto di trasporto di merci via mare**.

CONTENUTO

Contiene tutti i dati necessari in una normale Polizza di carico (*Bill of lading*).

- Il **caricatore**, o in suo luogo lo **spedizionario**, è tenuto a presentare al vettore una dichiarazione indicante natura, qualità e quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano. Il caricatore deve garantire la corrispondenza dei particolari da lui forniti relativamente alle merci e sarà tenuto ad indennizzare il vettore per qualsiasi perdita, danno o spesa risultante da ogni eventuale discrepanza.
- Il **vettore marittimo** o il suo rappresentante devono consegnare le merci al ricevitore che deve identificarsi in modo appropriato. Il vettore si libera dall'obbligo di riconsegna e dalle conseguenti responsabilità solo se prova di essersi comportato con quella diligenza "media" che può pretendersi da un vettore nell'identificazione del soggetto che a lui si presenta quale destinatario.

Norme di riferimento

- Codice della Navigazione e Convenzioni internazionali (vds normativa circa la Polizza di carico).
- Art. 21 delle Norme ed Usi Uniformi relative ai crediti documentari (NUU), pubbl. 600 della ICC.
- Parag. da F1) a F25) della Prassi Bancaria Internazionale Uniforme (PBIU), *non negotiable sea waybill*, pubbl. 821 della ICC.

זימ זימ		SEAWAYBILL זימ חברה היםישראלית בע"מ ZIM ISRAEL NAVIGATION COMPANY LTD.		זימ שירות מכולות ZIM CONTAINER SERVICE			
SHIPPER / EXPORTER (NAME & ADDRESS)		BOOKING No.		WAYBILL No.			
SPECIAL AGREEMENT: Delivery pursuant to this non-negotiable waybill will be made to the Consignee named, or his agent, on production of proof of identity at the Port of Destination or final Destination (if contracted for), whichever applicable without surrender or delivery of this waybill.							
CONSIGNEE (NAME & ADDRESS)		FORWARDING AGENT F.M.C. No.					
(NON-NEGOTIABLE)		POINT AND COUNTRY OF ORIGIN (FOR SHIPPER'S REFERENCE ONLY)					
NOTIFY (NAME & ADDRESS)		REMARKS / EXPORT OR OTHER INSTRUCTIONS					
INITIAL CARRIAGE BY (MODE)		PLACE OF RECEIPT OF GOODS * (IF CONTRACTED FOR)		FURTHER ROUTING (AT SHIPPER'S EXPENSE, RISK AND RESPONSIBILITY)			
LOADING VESSEL *		VOY.		PORT OF LOADING *			
PORT OF DESTINATION *		FINAL DESTINATION * (IF CONTRACTED FOR)					
PARTICULARS AS FURNISHED BY SHIPPER							
MKS & NOS. / CONT. NOS.		DESCRIPTION OF GOODS		WEIGHT	MEASUREMENT		
		WAYBILL NOT NEGOTIABLE		TOTAL			
				PER	RATE	FREIGHT	
				AMOUNT	PREPAID	COLLECT	
AD VALOREM FREIGHT							
SHIPPER'S DECLARED VALUE OF GOODS: If shipper enters a value, Carriers "package" limitation of liability shall not apply and ad valorem freight will be charged (See Clause 23)				TOTAL			
NOTE: Received in apparent good order and condition, unless otherwise stated herein, for shipment on board the means of transportation (vessel, truck, rail or air) as named herein, the goods or packages or containers said to contain goods specified herein for carriage from the port of loading named herein or place of receipt of goods as named herein, if contracted for, on a voyage as described and agreed by this waybill and discharge at the port of destination or final destination named herein; if contracted for such carriage discharge or delivery being always subject to the terms, exceptions, limitations, conditions and liberties hereinafter agreed. Weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value as declared by Shipper but unknown to the Carrier. In accepting this waybill the shipper expressly accepts and agrees to be bound by all these terms, stipulations, exceptions, limitations, liberties and conditions stated herein, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated on the front and/or reverse side hereof as well as the provisions of the Carrier's published Tariff Rules, Regulations and Schedules, without exceptions, as fully as if they were all signed by the shipper, and the Carrier's undertaking to carry the goods is made on the basis of the shipper's acceptance and agreements as aforesaid.				IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said vessel has signed this waybill. All of this tenor and date.			
The shipper's attention is drawn to the fact that the terms of the waybill are continued on reverse side hereof and include limitations of liability in respect of loss or damage to the goods or/and delay, and special settlement of claim clause. The package limitation mentioned in Clause 23 will not be applicable in the event that contents are carefully declared, itemised, valued by the shipper's prior to loading and Ad Valorem Freight is paid or contracted for. Goods carried in containers are carried in accordance with and subject to Carrier's container relay service (see Cl. 1 overleaf) and Carrier's Container Rules and Tariffs (see Clauses 10, 11, 12 & 19 overleaf).				FREIGHT PAYABLE AT PLACE AND DATE OF ISSUE			



CERTIFICATO DI PRESA IN CARICO DELLO SPEDIZIONIERE

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

Il **Certificato di presa in carico dello spedizioniere**, conosciuto con l'acronimo inglese **FCR** da *Forwarder's Certificate of Receipt*, è un documento attestante la presa in carico di una determinata partita di merce da parte di uno spedizioniere, con l'impegno ad organizzare la spedizione della stessa per farla pervenire, conformemente alle istruzioni ricevute, in un determinato luogo di destinazione

FUNZIONE

Al fine di dare la possibilità agli spedizionieri internazionali di fornire al mittente (venditore o compratore o loro rappresentanti) una ricevuta/documento ufficiale di presa in carico della merce, FIATA, sigla dell'organizzazione non governativa che riunisce le federazioni nazionali a livello mondiale del settore trasporti, logistica e spedizioni, ha introdotto tale Certificato chiamato, per l'appunto FIATA FCR.

Con il rilascio al mittente del documento FIATA FCR viene confermata e riconosciuta la presa in carico di una determinata merce in buone e/o apparenti buone condizioni esteriori o con indicazione di eventuali apparenti anomalie della stessa, con le istruzioni di spedirla ad un destinatario indicato nel documento o di conservarla presso i magazzini a disposizione dello stesso.

Di fatto con il rilascio del Certificato FCR lo spedizioniere certifica di aver ritirato una determinata merce (espressamente indicata nello stesso) con indicate le istruzioni per la riconsegna al destinatario o la conservazione della stessa in attesa di disposizioni da parte del destinatario.

CARATTERISTICHE

- Non è un documento di trasporto, limitandosi a certificare che una determinata merce è stata presa in carico con l'impegno di spedirla in un luogo di destinazione convenuto secondo le istruzioni ricevute dal committente. Potremmo considerarlo, per così dire, un documento "cautelativo" emesso prima che venga organizzato il trasporto e, di conseguenza, prima dell'emissione del documento di trasporto.
- Non è un documento rappresentativo e negoziabile, in quanto rappresenta semplicemente ed esclusivamente l'attestazione della presa in consegna della merce da parte dello spedizioniere.
- Viene impiegato quando non è ancora possibile emettere il documento di trasporto, poiché la spedizione verrà effettuata in un momento successivo, con modalità di trasporto che possono



essere via aerea, marittima, terrestre, multimodale oppure quando trattasi di merce a groupage consegnata allo spedizioniere da più speditori diversi.

- È composto da un originale numerato cui si aggiungono tre copie, che presentano, stampate sul retro, le “Condizioni Generali praticate dalla Federazione nazionale degli spedizionieri nazionali (FEDESPEDI) per le spedizioni internazionali”, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 66 del 10 marzo 1975 e, successivamente, aggiornate il 07 settembre 1992.
- Rappresenta un Certificato che, oltre ad attestare la presa in carico della merce, certifica l'assunzione di responsabilità circa la merce presa in carico e l'impegno a spedirla al destinatario o di tenerla a sua disposizione.
- Può essere richiesto tra i documenti da presentare ad utilizzo di un credito documentario in sostituzione del documento di trasporto, soprattutto nei casi in cui le parti di una compravendita (venditore e compratore) concordino una regola Incoterms® 2020 FCA. In tali casi il Certificato FCR dovrà riportare quanto sarà prescritto nel testo del credito documentario come, ad esempio, il nome del vettore (carrier) incaricato dal compratore/ordinante il credito documentario, ad organizzare il trasporto della merce.
- Può essere utilizzato come documento che vincola il ritiro della merce soltanto al ricevimento del pagamento a favore del venditore.

CONTENUTI

- Contiene la descrizione dettagliata delle merci, delle marche, numeri, natura dei colli, contenuto e peso lordo/netto dichiarato, il destinatario, lo spedizioniere e la sua sottoscrizione, il luogo e la data di emissione, le condizioni di resa della merce ed eventualmente il valore della merce.
- Riporta il nome della persona che potrà disporre della merce.
- Può contenere anche indicazioni circa i costi, i noli e ulteriori altre informazioni o istruzioni particolari.

ATTENZIONI

- Nel trasporto multimodale, lo spedizioniere-vettore che opera come Operatore di Trasporto Combinato (*Multimodal Transport Operator - MTO*), non appena ha ricevuto la merce, deve verificarne le apparenti condizioni esteriori.
- Al ricevimento della merce lo spedizioniere, dovrà fornire al venditore il FIATA FCR emesso conformemente alle istruzioni impartitegli e, in particolare nel caso rappresenti un documento da presentare ad utilizzo di un credito documentario, il venditore/beneficiario dovrà fornire per tempo allo spedizioniere, una copia del credito documentario per permettergli di emettere il documento conformemente alle prescrizioni contenute nello stesso.
- Con l'emissione del FIATA FCR, lo spedizioniere dovrà garantire al consegnatario della merce che lo stesso è l'unico soggetto autorizzato a trattare la merce affidatagli per la spedizione o per la conservazione secondo le istruzioni ricevute.
- Nel caso debba essere presentato ad utilizzo di un credito documentario dovrà, tra le altre indicazioni e se così prescritto nello stesso, riportare il riferimento del credito stesso.



CERTIFICATO DI PRESA IN CARICO DELLO SPEDIZIONIERE (FORWARDER'S CERTIFICATE OF RECEIPT - FCR)

– Forwarder's Certificate of Receipt			
Fornitore o mandante dello spedizioniere <i>Supplier or Forwarding Agent's Principal</i>		FIATA FCR Certificato di presa in consegna <i>Forwarders Certificate of Receipt</i>	
		COPIA <i>COPY</i>	Ref. N° <i>Ref. N°</i>
Destinatario <i>Consignee</i>			
Marche e Numeri <i>Marks and numbers</i>	Quantità e natura dell'imballaggio e della merce <i>Quantity and kind of packages and description</i>	Peso lordo <i>Gross weight</i>	Dimensioni <i>Measurement</i>
			
Contenuto, peso e dimensioni secondo la dichiarazione del mittente <i>Contents, weight and measurements according to sender's declaration</i>			
Confermiamo con il presente di aver preso in consegna la spedizione sopraindicata in apparenti buone condizioni esteriori. <i>We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition.</i> con l'istruzione irrevocabile* <i>with irrevocable instructions*</i> Osservazioni particolari: <i>Special remarks.</i> Istruzioni per nolo e spese <i>Instructions as to freight and charges.</i> a disposizione del destinatario sopraindicato <i>at the disposal of the consignee</i> di essere spedita al destinatario sopraindicato. <i>to be forwarded to the consignee</i> *) L'ordine per l'invio può venir annullato o modificato soltanto verso restituzione del certificato e soltanto in quanto e fin tanto che lo spedizioniere che lo ha emesso sia ancora in diritto di disporre della spedizione. L'ordine di messa a disposizione di un terzo può venir annullato o modificato soltanto verso restituzione del certificato originale e fintanto che la disposizione da parte del terzo non sia ancora pervenuta allo spedizioniere emittente. <i>*) Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration. Instructions authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority.</i>			
Luogo e data d'emissione <i>Place and date of issue</i>		Timbro e firma legalmente valida <i>Stamp and authorized signature</i>	



POLIZZA DI ASSICURAZIONE DELLE MERCI

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

Consiste in un contratto di assicurazione del trasporto delle merci mediante il quale la Compagnia assicurativa, entro massimali prestabiliti e con condizione di garanzia prefissate, copre tutte le merci che l'assicurato intende movimentare in un periodo di tempo prefissato, indipendentemente dalla quantità della merce oppure, a seconda dei casi, con copertura di singole spedizioni di merci.

CARATTERISTICHE

- Viene rilasciata da una Compagnia di assicurazione, o da un'assicuratore o da loro agenti o procuratori, su richiesta di un operatore economico.
- Ha, generalmente, la durata di un anno e prevede il rinnovo automatico, salvo disdetta.
- Non prevede l'indennizzo per perdite dovute a danni indiretti (es., danni dovuti a ritardi).
- Può essere emessa in Abbonamento (**Polizza in abbonamento**), nei casi di soggetti che hanno esigenze assicurative con carattere continuativo e non saltuario o sporadico, oppure per singolo viaggio (**Polizza singola**) quando non sussiste la convenienza per l'utilizzo di una Polizza in abbonamento.
- La Compagnia assicurativa si impegna a mettere in copertura tutte le merci che vengono spedite durante tutta la durata del contratto e a risarcire all'assicurato i danni per le merci di cui egli non conosceva il rischio o ne è venuto a conoscenza quando lo stesso si è presentato (Polizza in abbonamento).
- L'assicurato si impegna a dichiarare e ad inserire nel contratto assicurativo tutte le merci che saranno oggetto di vendita od acquisto durante il periodo considerato, incluse quelle che giungono a destinazione e per le quali, l'assicurato, non era a conoscenza vi fossero dei rischi.
- L'assicurato dovrà corrispondere alla Compagnia il premio trimestralmente o semestralmente, a ricezione dell'estratto conto dei premi, riassuntivo della movimentazione delle merci (nel caso di Polizza in abbonamento).
- Nel caso di Polizza singola, la stessa può essere emessa al portatore, all'ordine o per conto di chi spetta (*to whom it may concern*).
- Chiunque la presenti (essendone il legittimo portatore) ha il diritto di essere risarcito del danno.



- La Compagnia assicuratrice è liberata da ogni responsabilità nei confronti di terzi che reclamano il diritto al risarcimento quando la stessa abbia risarcito colui che si è presentato con la Polizza.
- Nel caso di richiesta, la Compagnia rilascia un **Certificato di assicurazione** (vedasi Facsimile/Draft più avanti riportato), che rappresenta la dichiarazione circa l'esistenza di un contratto assicurativo delle merci riportante tutti i dati indicati in Polizza (eccetto il conteggio del premio).

CONTENUTI

- La firma apposta da compagnie di assicurazione (*insurance company*), assicuratori (*underwriters*), loro agenti (*agents their*), loro procuratori (*their proxies*), apposta sul documento;
- il gioco completo se emesso in più di un originale;
- il tipo di assicurazione richiesto, i rischi coperti, il riferimento alle merci fatturate ed i dettagli della spedizione;
- una data di inizio della copertura assicurativa che non sia successiva alla data di emissione del documento di trasporto;
- la data di emissione che non deve essere posteriore alla data di spedizione indicata sul documento di trasporto, salvo che dal documento di assicurazione appaia che la copertura decorra al più tardi dalla data di spedizione;
- l'importo della copertura assicurativa;
- il valore minimo di copertura assicurativa pari al 110% dell'importo CIF o CIP (Incoterms® 2020) della fattura quando a quest'ultima deve farsi riferimento;
- la descrizione della merce in termini che non siano in contrasto con quelli della fattura e l'identificazione della stessa attraverso i numeri e le marche apposte in fattura e negli altri documenti;
- il nome dell'assicurato;
- gli estremi del viaggio, vale a dire il punto e luogo di inizio del trasferimento delle merci, nonché il luogo di consegna delle stesse, il tragitto gli eventuali trasbordi e la data a partire dalla quale ha iniziato la copertura assicurativa;
- la tipologia della merce e dell'imballaggio;
- il mezzo prescelto per il trasporto: in caso di trasporto marittimo, si dovrà indicare il nome della nave con indicazione della nazionalità, dell'anno di costruzione e della stazza (tonnellaggio) – dati reperibili su Lloyd's Shipping Index – onde consentire all'assicuratore l'applicazione degli eventuali sovrappremi legati all'aumento del rischio in funzione della bandiera o della maggiore età della nave;
- le condizioni generali o speciali di copertura (eventuali clausole aggiuntive per rischi speciali o politici);
- il premio determinato;



- l'indicazione del numero del Credito documentario e della banca emittente, nel caso di pagamento in tal senso, salvo che questo non sia espressamente vietato.

NORMATIVA

- Codice Civile, libro IV, Titolo II, Cap. XX, Dell'assicurazione, art. 1882 e seguenti.
- Codice della Navigazione, parte prima, libro III, Titolo V, Delle assicurazioni artt. 514-547.
- Polizza italiana di assicurazione merci trasportate ANIA, edizione 1983 e 1998.
- Lloyd's of London Institute Cargo Clause (A, B, C) edizione 2009 e clausole correlate.
- Norme ed Usi Uniformi (NUU) relative ai crediti documentari della Camera di Commercio Internazionale (CCI) di Parigi, pubbl. 600 art. 28.
- Prassi Bancaria Internazionale Uniforme (PBIU) della Camera di Commercio Internazionale (CCI) di Parigi, pubbl. 821, parag. dal K1 a K 23 (ex PBIU 745).



CERTIFICATO DI ASSICURAZIONE DELLE MERCI

		CERTIFICATE OF INSURANCE		Page 1 of 1	
		Ins. Cert. No.	396	Client Ref:	11 60
		Issued Date:	14-Feb-2011	Shipped On or About:	14-Feb-2011
This is to certify that VENDITORE SRL have been issued with an Open Policy and this certificate conveys all rights of the policy (for the purpose of collecting any loss or claim) as fully as if the property were covered by a special policy direct to the holder of this certificate but if the destination of the goods is outside the United Kingdom this certificate may require to be stamped within a given period in order to comply with the laws of the country of destination. Notwithstanding the description of the voyage stated herein, provided the goods are at risk of the Assured this insurance shall attach from the time of leaving the warehouse, premises or place of storage in the interior.		 CNA Insurance Company Limited Registered in England number 950 Registered office International House, 1 St. Katharine's Way, London E1W 1UN CNA Insurance Company Limited is Authorised and Regulated by the Financial Services Authority (number 202777). www.cnaeurope.com			
Place of Origin INLAND ITALY / DOOR Italy	Port of Loading VADO LIGURE ITALIAN PORT Italy	Conveyance B. M.	Amount 77000.00 EUR		
Port of Discharge BEIRUT PORT, LEBANON Lebanon	Final Destination INLAND LEBANON / DOOR Lebanon	Insured Value (so valued) SEVENTY SEVEN THOUSAND AND 00/100 Euros			
Shipping Marks & Container Numbers: GOODS STOWED INTO 1X40'H.C. XYZ 123456789		Number and Kind of Packages: 2 CASES GWK 1715 CBMS 13.65			
Description of Goods: SEE BELOW		IMPORTANT PROCEDURE IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE FOR WHICH UNDERWRITERS MAY BE LIABLE LIABILITY OF CARRIERS, BAILEES OR OTHER THIRD PARTIES It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss to ensure that all rights against Carriers, Bailees or other third parties are properly preserved and exercised. In particular, the Assured or their Agents are required: 1. To claim immediately on the Carriers, Port Authorities or other Bailees for any missing packages. 2. In no circumstances except under written protest, to give clean receipts where goods are in doubtful condition. 3. When delivery is made by Container, to ensure that the Container and its seals are examined immediately by their responsible official. If the Container is delivered damaged or with seals broken or missing or with seals other than as stated in the shipping documents, to cause the delivery receipt accordingly and retain all defective or irregular seals for subsequent identification. 4. To apply immediately for survey by Carriers' or other Bailees' Representatives if any loss or damage be apparent and claim on the Carriers or other Bailees for any actual loss or damage found at such survey. 5. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within three days of delivery if the loss or damage was not apparent at the time of taking delivery. 6. NOTE: The Consignees or their Agents are recommended to make themselves familiar with the regulations of the Port Authorities at the port of discharge. SURVEY AND CLAIM SETTLEMENT Refer to Survey and Claims settlement clause below. DOCUMENTATION OF CLAIMS To enable claims to be dealt with promptly, the Assured or their Agents are advised to submit all available supporting documents without delay, including when applicable: 1. Original policy or certificate of insurance. 2. Original or copy shipping invoices, together with shipping specification and/or weight notes. 3. Original Bill of Lading and/or other contract or carriage. 4. Survey report or other documentary evidence to show the extent of the loss or damage. 5. Landing account and weight notes at final destination. 6. Correspondence exchanged with the Carriers and other Parties regarding their liability for the loss or damage.			
Termination of Transit Clause (Terrorism) POLICY NUMBER: 00123456		DRAFT			
MODULAR PLATFORM VEGAPLUS LF300 SERVO-DRIVEN MACHINE, BRAND VENDITORE SRL YEAR 2011 AS PER SALES CONTRACT NO. 033 DD. 23.07.2010					
CIF BEIRUT PORT, LEBANON (INCOTERMS 2000) VALUE OF THE GOODS EUR 100.000,-LESS EUR 30.000,- DOWN PAYMENT OUTSIDE THE LETTER OF CREDIT INSURANCE CERTIFICATE IN TWO FOLD ISSUED TO THE ORDER OF THE BENEFICIARY AND BLANK ENDORSED FOR THE TOTAL CIF VALUE OF THE GOODS PLUS 10 0/0, MARKED PREMIUM PAID CLAIMS, IF ANY, PAYABLE IN LEBANON AND COVERING THE FOLLOWING RISKS: .INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) 1.1.1982 .INSTITUTE STRIKED CLAUSES (CARGO) 1.1.1982 .INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)					
CONDITIONS Subject to the Institute Cargo Clauses (A) or (Air) as applicable, Institute War and Strikes Clauses, Institute Classification Clause if applicable, Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause, Institute Replacement Clause if applicable. The clauses mentioned are those current at the date of the issue of the policy. Full copies of clauses, terms and conditions applicable to this policy are available upon request or on-line. SURVEY AND CLAIMS SETTLEMENT CLAUSE In the event of loss or damage which may give rise to a claim under this Policy, notice must be given immediately to the undernoted agents so that he/they may appoint a surveyor if he/they so desire Survey Agent Agent: Black&White Road, Beirut, Lebanon, PH: (961) XXXXXXXX FX: (961) XXXXXXXX CLAIMS In the event of a claim arising under this Policy it is agreed that it shall be settled in accordance with English Jurisdiction Law and Practice and shall be so settled by the above agent if authorised by CNA Insurance Company Limited.					
This certificate is not valid unless countersigned		Dated			
		Signed			

The original certificate must be produced when a claim is made and must be surrendered on payment.
If there is a difference between the details printed on this certificate and the details contained in the cnacargo.com database, the information in the cnacargo.com database shall be deemed correct.



CERTIFICATO DI ORIGINE

di Antonio Di Meo

CHE COS'E'

Il Certificato di Origine è il documento, rilasciato dalla Camera di Commercio, che attesta l'origine non preferenziale (Made in) delle merci esportate in via definitiva ed è richiesto da alcuni Paesi extracomunitari per le formalità doganali di importazione.

Origine non preferenziale della merce

Identifica il Paese di fabbricazione di un bene o il luogo dove è avvenuta l'ultima trasformazione sostanziale. È inoltre uno degli elementi che possono essere richiesti per la dichiarazione doganale in un'operazione di importazione e/o di esportazione, durante la fase di espletamento delle procedure presso l'Ufficio doganale.

FUNZIONE

- Ha lo scopo di conferire l'origine della merce mediante attestazione di un Ente Pubblico che, solitamente, è la Camera di Commercio (CCIAA).
- La sua finalità non è volta all'ottenimento di un beneficio daziario (a differenza di documenti, quale ad esempio l'EUR1, relativi all'origine preferenziale della merce), bensì ha valenza esclusivamente probatoria in merito al singolo Paese di origine della merce.
- È utilizzabile come elemento giustificativo nel rilascio di ulteriori certificati di origine rilasciati da altre Camere di Commercio.
- È un documento richiesto in via obbligatoria da alcuni Paesi extracomunitari ai fini dell'immissione in libera pratica della merce nel Paese di destinazione; in questa casistica il soggetto esportatore ha la necessità di procedere con la richiesta di emissione. La mancata emissione del certificato può comportare alcune criticità all'importazione della merce, quali il



blocco della merce presso l'Ufficio doganale di destino e l'eventuale riesportazione della stessa verso il Paese di spedizione.

EMISSIONE

- È necessario inoltrare la richiesta del Certificato di Origine alla Camera di Commercio competente per luogo di produzione della merce oppure dove l'impresa ha la sede legale, sede operativa o un'unità locale.
- I formulari dei certificati di origine sono composti da un originale, tre copie e la domanda di rilascio.
- La domanda di rilascio del certificato di origine deve essere presentata, a partire dal 1° giugno 2019, obbligatoriamente in modalità telematica, salvo rare eccezioni.
- La procedura di rilascio del Certificato di Origine, attuata dalla Camera di Commercio, prevede i seguenti passaggi:
 1. Richiesta di rilascio del Certificato di origine da effettuarsi dal titolare di impresa individuale o dal legale rappresentante della società, attraverso la piattaforma **Cert'O**, con indicazione obbligatoria del Paese di destinazione.
 2. Acquisizione da parte della CCIAA della domanda in modalità telematica.
 3. Rilascio del certificato di origine in originale al richiedente dopo averlo vidimato oppure in caso di utilizzo della modalità di "Stampa in azienda", trasmette il file validato e firmato digitalmente all'impresa richiedente attraverso la piattaforma digitale in uso. Tale procedura è, però, riservata ai soggetti che abbiano l'Autorizzazione AEO (Operatore Economico Autorizzato) oppure lo status di "Esportatore Autorizzato" o, ancora, la Registrazione alla banca dati REX (Esportatore Registrato).
 4. Richieste aggiuntive con il rilascio di eventuali copie, visti su fattura e/o legalizzazioni, possono essere trasmesse al soggetto richiedente al momento della domanda, con le stesse modalità di recapito del certificato di origine connesso.

Stampa in azienda

Procedura operativa che consente alle imprese di stampare in azienda sia il Certificato di Origine che i documenti che necessitano di visti, previa trasmissione della richiesta telematica, evitando così la necessità di doversi recare presso la Camera di Commercio per la consegna fisica dei documenti.



CONTENUTI

Di seguito viene proposta una disamina delle caselle che compongono il certificato di origine (da 1 a 7). I campi vengono compilati a seconda delle indicazioni che vengono fornite dal richiedente durante la domanda telematica.

Casella 1: Speditore

Lo speditore è colui che emette la fattura di vendita della merce. Nel caso in cui lo speditore non sia direttamente colui che emette la fattura di vendita, nella casella 1 della domanda di rilascio deve essere menzionato il nominativo di colui che provvede alla spedizione e la dicitura "per conto di" seguita dal nominativo di colui che emette la fattura di vendita all'estero.

In presenza di operazioni triangolari che coinvolgono un partner comunitario sono possibili due distinte modalità operative, a seconda del ruolo che il cliente comunitario ritiene di assumere nella transazione:

- a. Qualora il cliente comunitario dovesse emettere fattura nei confronti di un cliente situato in un Paese extracomunitario e avesse intenzione di comparire nella casella "Speditore" del certificato emesso in Italia, dove presumibilmente si trovano le merci in spedizione, tale soggetto dovrebbe rilasciare all'impresa italiana una delega ad effettuare la spedizione per suo conto all'indirizzo del destinatario.
- b. Nel caso in cui il cliente comunitario avesse intenzione di far parte della transazione come primo destinatario delle merci (casella 2 del Certificato) con menzione ulteriore del destinatario finale del Paese terzo, sarebbe sufficiente che nella fattura tra il fornitore italiano ed il cliente comunitario risulti chiaramente espressa la destinazione delle merci nel Paese terzo con il relativo indirizzo.

In entrambi i casi il principio da salvaguardare è che il soggetto comunitario sia al corrente della transazione in atto per poter essere citato nel certificato emesso in Italia.

Casella 2: Destinatario

Vanno indicati i dati completi del destinatario (inteso come compratore della merce) riportanti la denominazione sociale, l'indirizzo completo ed il Paese di destinazione.

In caso di operazione triangolare è possibile indicare la menzione "all'ordine", seguita eventualmente dal nome del Paese di destinazione finale se conosciuto, o il nome del Paese di prima destinazione seguito dalla menzione per ulteriore riesportazione.

Casella 3: Paese d'origine della merce

Indicazione del Paese di origine riportando la dicitura "Unione Europea" seguita dal nome del Paese membro (Esempio: Unione Europea - Italia).

In caso di necessità, è possibile indicare più Paesi di origine nella casella 3, specificando nella casella 6 "descrizione della merce" il Paese di origine a fianco di ogni singolo articolo menzionato e separando in maniera evidente le merci di origine comunitaria da quelle di origine extracomunitaria.

Casella 4: Informazioni riguardanti il trasporto

Viene indicata la modalità via terra, mare, aerea o trasporto multimodale.



Casella 5: Osservazioni

Vengono inserite delle informazioni aggiuntive che non possono essere indicate negli altri campi del certificato quali, ad esempio, il riferimento al credito documentario (se del caso), con indicazione del numero, della data di emissione e della banca emittente o, ancora, il riferimento ad eventuali licenze e/o autorizzazioni ministeriali.

Casella 6: Numero d'ordine, marche, numeri, quantità e natura dei colli, denominazione delle merci

La descrizione della merce deve essere riportata in modo sintetico ma chiaro tale da consentire l'identificazione della stessa. Al riguardo non sono sufficienti indicazioni generiche quali, ad esempio, "prodotti chimici", "macchinari" o "pezzi di ricambio"

Allo stesso modo, in caso di denominazione in lingua straniera, è raccomandata una traduzione in italiano.

Se lo spazio non è sufficiente la descrizione della merce può essere riportata in modo più analitico rimandando alla Fattura commerciale (secondo Fattura allegata n. del) la quale, in tal caso, dovrà essere allegata e anch'essa vistata (costituendo un'appendice del Certificato d'origine). Vanno riportate, inoltre, le marcature, la quantità, la natura dei colli cui il Certificato fa riferimento.

In caso di pagamento a mezzo credito documentario occorre prestare attenzione a riportare tale descrizione della merce così come riportato nello stesso, seppur con una descrizione generica che, però, non sia incompatibile con la descrizione del credito. In tal caso val la pena verificare preventivamente con la CCIAA la possibilità di inserire tale descrizione merce conformemente a quanto prescritto nel credito documentario.

Casella 7: Quantità

Può essere espressa in varie unità di misura, secondo la natura del prodotto esportato. Normalmente in questa casella si indicano il peso lordo e netto della merce oggetto della spedizione.

Casella 8: Spazio riservato alla Camera di Commercio

La compilazione di tale casella è riservata alla Camera di commercio e all'interno del campo viene apposto il **timbro e la firma del funzionario camerale autorizzato**. Per i certificati trasferiti alle imprese in modalità digitale, nel caso di stampa in azienda, possono essere utilizzati timbri ufficiali a stampa e firme olografe dei dipendenti camerali incaricati (evidenza necessaria per le Autorità destinatarie), convalidati dalla firma digitale, quale sottoscrizione formale dell'atto, ai sensi dell'ordinamento nazionale.

In taluni casi non è sufficiente il normale visto della locale CCIAA in quanto alcuni Paesi (vedi ad esempio, i Paesi arabi) richiedono che il Certificato di origine sia vistato anche dal proprio Consolato e/o Ambasciata presente in Italia. In questo caso la tipologia di visto che l'esportatore deve richiedere che venga apposto sul Certificato di origine della CCIAA, è il cosiddetto "visto legalizzazione" che va aggiunto al visto della locale CCIAA, da parte dell'Ufficio Brevetti e Marchi (ex ufficio UPICA).



ATTENZIONI

1. Il **retro del modulo di richiesta del certificato di origine** è dedicato alla dichiarazione d'origine delle merci esportate, che deve essere sottoscritta digitalmente dal rappresentante legale della società o da un suo delegato. In particolare deve essere riportato sullo stesso l'effettiva origine della merce che potrà essere:
 - a. **di origine interamente italiana o di altro Paese membro comunitario:** in tal caso è opportuno indicare il nome del fabbricante e il luogo di effettiva fabbricazione della merce (non l'indirizzo della sede legale o dell'ufficio amministrativo del produttore). Nel caso in cui la merce sia stata acquistata da un rivenditore intermedio, e non direttamente dal fabbricante, il richiedente deve farsi rilasciare dal venditore una dichiarazione attestante il Paese di origine della merce o altra documentazione giustificativa dell'origine, che dovrà conservare per eventuali accertamenti. Anche in quest'ultima casistica, la CCIAA deve comunque essere informata sull'effettivo produttore della merce ed il relativo indirizzo;
 - b. **di origine extracomunitaria:** è necessario allegare alla domanda i documenti che giustificano l'origine della merce. I **documenti** considerati **idonei** in tal senso:
 - I Certificati di origine emessi da altri organismi abilitati al rilascio.
 - Le certificazioni di qualità e sanitarie rilasciate da Enti pubblici abilitati, a condizione che in essi vi sia chiaramente indicato il Paese d'origine.
 - Le dichiarazioni presentate presso una dogana comunitaria per l'accesso ad un regime doganale in territorio comunitario (importazione definitiva, temporanea, deposito doganale), dalla quale risulti espressamente indicata l'origine.
 - Le polizze di carico indicanti specificatamente l'origine.
2. **Non sono ammesse fotocopie dei documenti giustificativi dell'origine.** Le Camere di Commercio possono, tuttavia, accettare una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi dell'art. 47 del DPR 445/2000, a firma del legale rappresentante, che attesti e giustifichi i motivi della mancata presentazione del documento originale.
3. Le **dichiarazioni rilasciate** al fine dell'ottenimento del certificato di origine **hanno valore di dichiarazioni rese a pubblico ufficiale**, con le conseguenti responsabilità del dichiarante in merito al loro contenuto, ai sensi dell'articolo 47 del dpr 445/2000.
4. In caso di controlli a campione sulle dichiarazioni rese ai fini del rilascio del certificato di origine, alle imprese interessate è concesso un **periodo di 30 giorni per produrre prova della correttezza di quanto dichiarato**.
5. Relativamente alla conservazione della documentazione fornita in Camera di Commercio, l'**obbligo di conservazione** è di almeno due anni dal giorno in cui il certificato di origine è stato rilasciato; tale obbligazione vale per l'emissione di certificati cartacei e telematici.
6. La modalità di **domanda in forma cartacea** con presentazione allo sportello camerale è ammessa solamente nei seguenti casi:
 - Persone fisiche e soggetti non iscritti al Registro delle imprese.
 - In casi eccezionali, imprese autorizzate dalla Camera di Commercio, per particolari motivi di urgenza o nell'impossibilità di utilizzare gli strumenti tecnologici necessari per temporanei problemi di ordine tecnico.



Norme di riferimento

- Regolamento (CEE) n. 2913/92 e n. 2454/93
- Circolare n. 3362/c del 20 febbraio 1995 del Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato
- Regolamento (CE) n. 1875/2006 n. 450/2008
- Nota di Unioncamere e Ministero dello Sviluppo Economico n. 75361 del 26 agosto 2009 (e successive modifiche ed integrazioni)
- Regolamento (UE) n. 1063/2010
- Art. 14 delle Norme ed Usi Uniformi relativi ai crediti documentari (NUU), pubbl. 600 della ICC
- Parag. L1-L8 della Prassi Bancaria Internazionale Uniforme (PBIU) della ICC pubblicazione 821



CERTIFICATO EUR 1

a cura della Redazione

CHE COS'E'

Il certificato di circolazione EUR 1 (ATR per la Turchia) è il principale documento che attesta l'origine preferenziale della merc.

È utilizzato, da parte delle aziende comunitarie (cedenti), per conferire la “preferenzialità” nei confronti degli importatori (cessionari), stabiliti nei “**Paesi accordisti**”, cioè quei Paesi che, in base alla sottoscrizione di un accordo di libero scambio con l'Unione Europea potranno usufruire dei benefici derivanti dall'attribuzione dell'origine preferenziale alla merce oggetto della movimentazione tra operatori residenti in ambito unionale e nei “Paesi accordisti”.

Origine preferenziale della merce

L'origine preferenziale della merce ha come obiettivo quello di conferire un vantaggio daziario, definito per l'appunto”. La merce che ottiene lo status di origine preferenziale comunitaria potrà essere sdoganata, all'atto dell'importazione nel Paese di destinazione, con un beneficio daziario, che si sostanzia nella pratica in una riduzione o una totale esenzione del dazio all'importazione.

FUNZIONE

- La sua finalità è attestare l'origine comunitaria preferenziale delle merci esportate e fornire una prova di tale status, in modo che il soggetto importatore abbia la possibilità di ottenere un beneficio daziario al momento dello sdoganamento della merce.
- In alcuni Paesi extracomunitari (ad esempio in Messico) l'attestazione della preferenzialità delle merci consente non solo di usufruire delle agevolazioni daziare, ma anche di uno sdoganamento più celere della merce. Nelle casistiche in oggetto, quindi, il certificato svolgerebbe una funzione ulteriore rispetto a quella primaria di riduzione daziaria.



CARATTERISTICHE

- L'utilizzo del certificato EUR1 (ATR per la Turchia) ai fini dell'attestazione dell'origine preferenziale della merce è obbligatorio per tutte le spedizioni di valore superiore ai 6000,00 euro verso Paesi Accordisti.
- Nel caso di spedizioni di valore inferiore ai 6.000,00 o nei casi di soggetti che abbiano acquisito lo Status Esportatore Autorizzato (AEO), quand'anche il valore della spedizione sia superiore ai 6.000,00 euro l'esportatore può conferire la "preferenzialità" della merce senza la presentazione del Certificato EUR 1, ma con una dichiarazione in fattura.
- Per la presente disamina saranno prese in considerazione esclusivamente le operazioni di esportazione, le quali prevedono la movimentazione della merce dall'Unione Europea verso un Paese di destinazione extracomunitario.

Esportatore Autorizzato

L'Esportatore Autorizzato è il soggetto che beneficia di un'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia delle Dogane che, qualora sia previsto dai singoli accordi stipulati fra l'UE e gli Stati terzi, permette di dichiarare l'origine preferenziale della merce tramite la semplice dicitura in fattura o in altro documento commerciale. Tale facoltà viene riconosciuta a prescindere dall'importo della spedizione, permettendo così un risparmio in termini di tempistiche e costi, dal momento che anche per le spedizioni superiori ai 6000 euro sarà possibile utilizzare tale dicitura in fattura al posto del certificato EUR1.

EMISSIONE

Per richiedere il certificato è necessario presentare domanda alle autorità doganali del Paese comunitario di spedizione della merce. Solitamente la richiesta viene inoltrata tramite spedizioniere doganale, il quale si occupa di inoltrare uno specifico formulario presente negli allegati all'interno dei singoli accordi di libero scambio.

Di norma il documento deve essere rilasciato prima dell'espletamento delle pratiche doganali di esportazione, tuttavia in casi particolari (a titolo di esempio, errori involontari) è possibile richiederne il rilascio in un momento successivo all'esportazione della merce.

Il certificato, che viene emesso per la singola spedizione di merce dal soggetto esportatore, viene ricevuto dall'Ufficio doganale di importazione e, una volta comprovata la validità dello stesso, consente al soggetto importatore di effettuare lo sdoganamento della merce in esenzione o riduzione daziaria (a seconda del Paese di destinazione della merce).



PROCEDURA DI RILASCIO DIGITALE

Tramite la Circolare n. 12 del 29 marzo 2022, l'Agenzia delle Dogane ha ridefinito le procedure di rilascio dei certificati di circolazione EUR.1 (oltre che EUR.MED ed A.TR), in particolare stabilendo il **superamento, a partire dal 1^a aprile 2022, della semplificazione procedurale** che per svariato tempo è stata rappresentata dalla possibile previdimazione degli stessi.

Ad oggi, è dunque in pieno regime l'applicazione del sistema basato sulla procedura digitalizzata del rilascio dei certificati di circolazione che, sebbene regolata già dalla **Determinazione Direttoriale n. 23641/RU del 21 gennaio 2021**, era stata più volte posticipata in relazione allo stato di emergenza connesso alla pandemia da Covid-19.

Con la fine dello stato di emergenza causato dal COVID-19, l'Agenzia ha stabilito come non fosse più possibile prorogare ulteriormente l'utilizzo della previdimazione, e come debba essere obbligatoriamente utilizzata la procedura digitalizzata, con le modalità previste dalla Determinazione sopra citata.

Dalla data del 1^a **aprile 2022**, dunque, le possibili modalità che gli operatori economici potranno utilizzare ai fini della richiesta e del rilascio dei certificati EUR.1, EUR.MED ed A.TR sono tre, di seguito esposte:

1. Procedura Ordinaria

Il soggetto esportatore richiede il certificato di circolazione indicando nella casella 44 della dichiarazione doganale di esportazione (DAU) uno dei corrispondenti codici previsti dall'art. 3 della citata Determinazione Direttoriale a seconda che la richiesta riguardi il Certificato EUR 1, oppure l'ATR o, ancora, l'EUR-MED.

A seguito del download dei dati e la stampa del certificato, quest'ultimo deve essere trasmesso all'Ufficio doganale in cui è stata registrata la dichiarazione doganale di esportazione, ai fini dell'**apposizione del timbro e della firma**.

2. Procedura Facilitata

L'utilizzo di tale procedura è riservato ai soggetti A.E.O. (Esportatori Autorizzati) che siano titolari di autorizzazione a Luogo Approvato e che abbiano dimostrato oggettive difficoltà operative, correlate, ad esempio, alla distanza rispetto all'Ufficio delle Dogane di esportazione o all'effettuazione delle operazioni di esportazione in orari differenti da quelli di operatività dell'Ufficio stesso.

Solamente in tali casistiche l'esportatore ha la possibilità di stampare il certificato su un modello in proprio possesso **già validato** in precedenza dall'Ufficio doganale competente con timbro e firma.

3. Procedura Full Digital

Tale procedura, a partire dal 1° Marzo 2021, è ad oggi utilizzata in relazione al progetto **"EUR.1 full digital"** consentito esclusivamente per il rilascio dei certificati di circolazione EUR.1 relativi ad operazioni di **esportazione verso la Confederazione Svizzera**. La procedura prevede la possibilità di effettuare la stampa del certificato direttamente in azienda, **senza la necessità che quest'ultimo venga firmato e timbrato** da parte dell'Ufficio doganale di riferimento.

In considerazione di quanto finora riportato, è importante sottolineare come l'ottenimento dello status di Esportatore Autorizzato possa risultare di rilevanza strategica in ottica di semplificazione delle procedure in oggetto.



CONTENUTI

È opportuno segnalare l'importanza di prestare adeguata attenzione alla corretta compilazione del certificato EUR1, sulla base di quanto stabilito dai singoli accordi di libero scambio, in quanto errori in materia potrebbero comportare la non accettazione del documento da parte delle autorità doganali del Paese di destinazione della merce.

- **Casella 1 - “Esportatore”**: occorre indicare il nome o la ragione sociale, l'indirizzo completo e il Paese dell'esportatore.
- **Casella 2 - “Certificato utilizzato negli scambi preferenziali tra”**: occorre indicare il nome del Paese esportatore comunitario (o più semplicemente “Unione Europea”) e il nome specifico del Paese di destinazione delle merci.
- **Casella 3 - “Destinatario”**: indicare il nome o la ragione sociale, l'indirizzo completo e il Paese del destinatario. La compilazione di questa casella è facoltativa.
- **Casella 4 - “Paese, gruppo di paesi o territorio di cui i prodotti sono considerati originari”**: se “Comunità Europea” non è prestampato, indicare il nome del Paese esportatore comunitario o “Unione Europea”.
- **Casella 5 - “Paese, gruppo di paesi o territorio di destinazione”**: indicare il nome del Paese di destinazione delle merci.
- **Casella 6 - “Informazioni riguardanti il trasporto”**: vanno indicate le informazioni di cui l'esportatore è a conoscenza riguardanti il trasporto (la compilazione di tale casella è facoltativa).
- **Casella 7 - “Osservazioni”**: devono essere riportate, quando necessario, indicazioni quali, ad esempio, “duplicato”, “emesso a posteriori” ecc.
- **Casella 8 - “N. d'ordine, marche, numeri, numero e natura dei colli, descrizione delle merci”**: occorre indicare il numero d'ordine progressivo (1, 2, 3, ecc.) dei differenti tipi di merce, le marcature e i numeri che appaiono sui colli e li identificano, il numero e la natura dei colli (scatole, cartoni, pallets, ecc.) e la descrizione delle merci. Le merci devono essere descritte in modo sufficientemente dettagliato, inserendo la classificazione tariffaria delle merci stesse almeno a livello di voce doganale (codice di 4 cifre).
- **Casella 9 - “Massa lorda o altra misura”**: va indicato il peso lordo o altre misure utilizzando unità di misura metrico decimali (chilogrammi, litri, ecc.), anche se è accettato l'impiego di unità di misurazione anglosassoni (pounds, gallons, ecc.).
- **Casella 10 - “Fatture”**: indicare il numero e la data di emissione della/e fattura/e commerciale/i (l'indicazione in oggetto è facoltativa).
- **Casella 11 - “Visto della Dogana”**: viene compilata dall'ufficio doganale comunitario di esportazione e contiene il luogo, la data di rilascio del certificato, il timbro e la firma dell'autorità doganale.
- **Casella 12 - “Dichiarazione dell'esportatore”**: l'esportatore, firmando tale casella, dichiara, anche ai fini penali, che le merci per cui è emesso il certificato EUR 1 soddisfano i requisiti d'origine richiesti che giustificano l'emissione del certificato medesimo.



ATTENZIONI

- I certificati, una volta emessi, hanno una durata limitata nel tempo. Infatti tali documenti devono essere presentati, all'ufficio doganale di destino, entro un determinato periodo, variabile a seconda dell'accordo di libero scambio di riferimento. Ad esempio, all'interno dell'accordo di libero scambio sottoscritto fra Unione e Area Paneuromediterranea tale periodo corrisponde a 4 mesi. Trascorso tale termine i certificati cessano la propria validità, tuttavia possono essere accettati dalle autorità del Paese di importazione, ai fini dell'applicazione del trattamento preferenziale, quando l'inosservanza del termine è dovuta a circostanze eccezionali.
- Al fine di facilitare la procedura per la dichiarazione dell'origine e di evitare il costo per il rilascio dei certificati EUR1, è possibile omettere l'emissione di questi ultimi qualora si entri in possesso dello status di Esportatore Autorizzato.
- Nel caso il Certificato EUR 1 (ATR per la Turchia) sia tra i documenti da presentare ad utilizzo di un credito documentario, lo stesso dovrà riportare nella Casella 7, i riferimenti del credito documentario (numero, banca emittente) ed eventuali altri dati espressamente richiesti, così come nella Casella 8 la descrizione della merce, pur potendola riportare in termini generici rispetto a quanto riportato nel testo di emissione del credito, non deve essere in contrasto con la stessa.

Norme di riferimento

- Regolamento (CEE)n.2913/92en.2454/93
- CircolareADMn.12/Ddel2022
- DeterminazioneDirettorialeADMn.23641/RUdel21gennaio2021
- DecisionedelConsigliodel26marzo2012(2013/94/UE)



CERTIFICATO EUR 1 DI CIRCOLAZIONE DELLE MERCI

CERTIFICATO DI CIRCOLAZIONE DELLE MERCI			
1. Esportatore (nome, indirizzo completo, paese)		EUR.1 N. L 197919	
3. Destinataria (nome, indirizzo completo, paese) (indicazione facoltativa)		Prima di compilare il formulario consultare le note al retro 2. Certificato utilizzato negli scambi preferenziali tra e (indicare i paesi, gruppi di paesi o territori di cui trattasi)	
		4. Paese, gruppo di paesi o territorio di cui i prodotti sono considerati originari	5. Paese, gruppo di paesi o territorio di destinazione
6. Informazioni riguardanti il trasporto (indicazione facoltativa)		7. Osservazioni	
8. N. d'ordine; marche, numeri, numero e natura dei colli ⁽¹⁾ ; designazione delle merci		9. Peso lordo (kg) o altra misura (l, m ³ , ecc.)	10. Fatture (indicazione facoltativa)
11. VISTO DELLA DOGANA Dichiarazione certificata conforme Documento d'esportazione ⁽²⁾ modello n. del Ufficio doganale Paese o territorio in cui il certificato è rilasciato A, addì (Firma)		12. DICHIARAZIONE DELL'ESPORTATORE Io sottoscritto dichiaro che le merci di cui sopra soddisfano alle condizioni richieste per ottenere il presente certificato. Fatto a, addì (Firma)	

⁽¹⁾ Per le merci non imballate, indicare il numero degli oggetti o indicare « alla rinfusa ».

⁽²⁾ Da riempire solo quando le norme nazionali del paese o territorio d'esportazione lo richiedono.

Timbro



Oggetto: dichiarazione di libera esportazione

Il sottoscritto, in qualità di, dichiara sotto la propria responsabilità che tutta la merce (riferimento ai prodotti esportati e destinazioni) relativa alla nostra fattura del destinata a.....:

- non rientra tra quelle protette dalla Convenzione di Washington, come da **Regolamento CE 338/97** e successive modifiche ed integrazioni, relativo alla protezione di specie della flora e fauna selvatiche mediante il controllo del loro commercio.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Allegato I del Regolamento UE 821/2021** e successive modifiche ed integrazioni, che istituisce un regime comunitario di controllo sulle esportazioni di prodotti e tecnologie a duplice uso.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento CE 116/09** e successive modifiche ed integrazioni, relativo all'esportazione di beni culturali.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 125/2019** e successive modifiche e integrazioni, relativo al commercio di determinate merci che potrebbero essere utilizzate per la pena di morte, per la tortura o per altri trattamenti o pene crudeli, inumani o degradanti.
- non rientra nell'elenco dei beni che saranno utilizzati da personale militare o civile di uno Stato membro, se tale personale partecipa a un'operazione di mantenimento della pace o di gestione di una crisi dell'UE o delle Nazioni Unite nel Paese terzo di destinazione o a un'operazione basata su accordi tra Stati membri e Paesi terzi nel settore della difesa, come da **Regolamento UE 125/2019** e successive modifiche e integrazioni, relativo al commercio di determinate merci che potrebbero essere utilizzate per la pena di morte, per la tortura o per altri trattamenti o pene crudeli, inumani o degradanti.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 649/2012** e successive modifiche e integrazioni, relativi all'esportazione e importazione di sostanze chimiche pericolose.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Decisione PESC 512/2014** e successive modifiche e integrazioni, concernente misure restrittive in considerazione delle azioni nei confronti della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 509/2012** e da **Regolamento UE 1332/2013** e successive modifiche e integrazioni, concernente misure restrittive in considerazione della situazione in Siria.
- Non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 267/2012** del Consiglio, concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran.
- Non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 44/2016**, concernente misure restrittive in considerazione della situazione in Libia.
- Non rientra nelle casistiche come da **Regolamento CE 1210/2003**, relativo a talune specifiche restrizioni alle relazioni economiche e finanziarie con l'Iraq.



- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento CE 1523/2007** e successive modifiche e integrazioni, che vieta la commercializzazione, l'importazione nella Comunità e l'esportazione fuori della Comunità di pellicce di cane e di gatto e di prodotti che le contengono.
- Non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento CE 1005/2009** e successive modifiche e integrazioni, sulle sostanze che riducono lo strato di ozono.
- Non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento CE 842/2006** e successive modifiche e integrazioni, su taluni gas fluorurati ad effetto serra.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento CE 1013/2006** e successive modifiche e integrazioni, relativo alle spedizioni di rifiuti.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 852/2017** e successive modifiche e integrazioni, concernente il mercurio.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento CE 1005/2008** e successive modifiche e integrazioni, che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 258/2012** e successive modifiche e integrazioni, che attua l'articolo 10 del protocollo delle Nazioni Unite contro la fabbricazione e il traffico illeciti di armi da fuoco, loro parti e componenti e munizioni, addizionale alla convenzione delle Nazioni Unite contro la criminalità transnazionale organizzata (protocollo delle Nazioni Unite sulle armi da fuoco).
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 1793/2019** e successive modifiche e integrazioni, relativo all'incremento temporaneo dei controlli ufficiali e delle misure di emergenza che disciplinano l'ingresso nell'Unione di determinate merci provenienti da alcuni Paesi terzi.
- non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 1509/2017** e successive modifiche e integrazioni relativo a misure restrittive nei confronti della Repubblica Popolare Democratica di Corea.
- Non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 833/2014** e successive modifiche e integrazioni, concernente misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina.
- Non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento CE 765/2006** e successive modifiche e integrazioni, relativo a misure restrittive nei confronti del presidente Lukashenko e di determinati funzionari della Bielorussia.
- Non rientra nell'elenco dei beni come da **Regolamento UE 692/2014** e successive modifiche e integrazioni concernente restrizioni sulle importazioni nell'Unione di merci originarie della Crimea o Sebastopoli, in risposta all'annessione illegale della Crimea e di Sebastopoli.
- Non rientra nell'elenco delle persone fisiche o giuridiche, entità, organismi nei territori specificati come da **Regolamento UE 263/2022** e successive modifiche e integrazioni, concernente misure restrittive in risposta al riconoscimento delle zone delle Oblast di Donetsk e Lugansk dell'Ucraina non controllate dal governo e all'invio di forze armate russe in tali zone

Data

Firma



Dichiarazione

DICHIARAZIONE

Il sottoscritto, fornitore delle merci descritte nel presente documento, che sono regolarmente inviate a⁽¹⁾, dichiara che:

1. Per la fabbricazione di queste merci sono stati utilizzati nell'Unione europea i seguenti materiali che non hanno carattere originario preferenziale:

Descrizione delle merci fornite ⁽²⁾	Descrizione dei materiali non originali utilizzati	Codice SA dei materiali non originari utilizzati ⁽³⁾	Valore dei materiali non originari utilizzati ⁽⁴⁾
			Totale:

2. Tutti gli altri materiali utilizzati nell'Unione europea per fabbricare queste merci sono originari di⁽⁵⁾ e rispettano le norme di origine che disciplinano gli scambi preferenziali con⁽⁶⁾, e

dichiara:⁽⁷⁾

☐ Cumulo applicato con (nome del paese/dei paesi)

☐ Cumulo non applicato

La presente dichiarazione vale per tutti gli invii di detti prodotti dal al⁽⁸⁾.

Si impegna a informare immediatamente della perdita di validità della presente dichiarazione.

Si impegna a presentare alle competenti autorità doganali tutta la necessaria documentazione giustificativa.

.....⁽⁹⁾

.....⁽¹⁰⁾

.....⁽¹¹⁾