



# CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica  
<https://rivista.camminodiritto.it>



## LA FUNZIONE DEGLI INCOTERMS E LE NOVITÀ INTRODOTTE CON L'AGGIORNAMENTO DEL 1 GENNAIO 2020

*Gli International Commercial Terms o Inconterms, istituiti dalla Camera di Commercio Internazionale nel 1936, sono sigle contenenti regole contrattuali il cui inserimento, nel contratto di compravendita, garantiscono le parti sulla natura e la disciplina del rapporto contrattuale. Gli Incoterms 2020 hanno ottenuto grande apprezzamento dagli operatori del settore avendo operato una riorganizzazione, anche visiva, dei vari set delle regole che ne permettono una rapida individuazione e ne diminuiscono gli errori applicativi; tuttavia non mancano criticità ritenute che in materia di compravendita nulla prevedono in tema di legge e giurisdizione applicabile al contratto, questione di non poco rilievo se consideriamo che le regole Incoterms operano in un contesto internazionale*

**di Francesco Giordano**  
IUS/13 - DIRITTO INTERNAZIONALE  
Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile  
**Raffaele Giaquinto**

Publicato, Lunedì 28 Febbraio 2022

 Abstract ENG

*The International Commercial Terms or Incoterms, established by the International Chamber of Commerce in 1936, are initials containing contractual rules whose inclusion, in the sales contract, guarantees the parties on the nature and discipline of the contractual relationship. The Incoterms 2020 have obtained great appreciation from operators in the sector having carried out a reorganization, also visually, of the various sets of rules that allow them to be quickly identified and reduce application errors; however, there is no shortage of criticalities, considering that in the matter of buying and selling there is nothing in the law and jurisdiction applicable to the contract, a matter of no small importance if we consider that the Incoterms rules operate in an international context*

---

**Sommario:** 1. Introduzione; 2. Gli incoterms; 3; Le novità introdotte dall'aggiornamento 2020; 4. Conclusioni.

## 1. Introduzione

Il commercio ha svolto un ruolo determinante nello sviluppo della civiltà umana, permettendo, attraverso lo scambio e la diffusione di merci, anche l'influenza di usi e costumi appartenenti a differenti culture; proprio tramite il commercio, in particolar modo quello marittimo, si è avviata la prima forma di globalizzazione attraverso gli scambi con terre remote.

Nella storia del commercio possono distinguersi tre periodi nel corso dei quali è possibile notare il progressivo aumento del volume e del raggio di scambio.

Inizialmente, dall'antichità sino all'età medievale, abbiamo un commercio svolto in grandi quantità e per brevi distanze, tra città e regioni, acque interne e mari territoriali. Sulle grandi distanze viaggiavano solo merci di pregio e in piccole quantità.

Con le grandi scoperte geografiche abbiamo il secondo periodo durante il quale assistiamo allo sviluppo di traffici marittimi e di commerci oceanici tra regioni lontane non più limitato alle sole merci di pregio.

Nel terzo periodo, che caratterizza tutt'oggi il commercio, assistiamo ad una espansione su raggio mondiale del commercio delineato dallo sviluppo dell'industria, della navigazione<sup>[1]</sup> marittima, aerea e multimodale.

Lo sviluppo del commercio e dei trasporti su ampio raggio ha posto l'esigenza di formulare in maniera corretta i contratti frequentemente stipulati da vettori e spedizionieri, tali contratti vanno stipulati con la massima attenzione e perizia al fine di massimizzare il risultato, garantire l'economicità e ridurre il rischio di vanificare gli investimenti e gli sforzi organizzativi.

Nel processo del trasferimento fisico dei beni su grandi distanze e tra ordinamenti diversi sorge l'esigenza di comprendere la legge applicabile dalla quale deriva l'interpretazione, la disciplina del contratto e le relative patologie che possono comportare controversie in occasione delle quali è necessario individuare la giurisdizione competente. Si ritenne, quindi, utile l'utilizzo di sigle contrattuali uniformi che consentisse agli operatori di poter formulare in maniera corretta e adeguata con i vettori e gli spedizionieri, il contratto di trasporto e il mandato di spedizione.

Per far fronte a tale esigenza, già in tempi più remoti, si approntò un sistema di autoregolamentazione basato su di una disciplina uniforme derivante da regole consuetudinarie fissate da coloro che appartenevano a determinati settori commerciali, questo diritto spontaneo prese il nome di *lex mercatoria*<sup>121</sup>, a ragione definita, nelle finalità, l'antesignana dei moderni Incoterms, avendo con questi ultimi non solo l'esigenza di una disciplina condivisa ma anche la necessità di prevenire eventuali controversie e, laddove fossero già insorte, la risoluzione in tempi brevi delle stesse.

Lo *Ius mercatorum* vide il suo fiorire nel tardo medioevo per essere "accantonato" dalle politiche protezionistiche adottate da alcuni Stati europei tra il XVI e il XVII secolo, per ottenere in seguito una nuova considerazione, da parte degli addetti al settore, verso il XVIII secolo in coincidenza con la rivoluzione industriale e il nuovo assetto economico delineatosi.

## 2. Gli Incoterms

Nel commercio internazionale gli istituti giuridici della compravendita, trasporto, mandato di spedizione, assicurazione, si misurano con legislazioni differenti, lingue differenti e usi commerciali locali diversi nei vari paesi.

Gli operatori economici o traders sentirono pertanto l'esigenza di regole uniformi che consentissero in modo chiaro ed inequivocabile la conclusione di reciproche obbligazioni, ossia chi dovesse provvedere al contratto di trasporto e di assicurazione, all'imballaggio allo sdoganamento ecc....

Questi contratti sono da considerarsi parte del contratto di compravendita e come tali vanno affrontati nel contratto con la massima attenzione e perizia al fine di evitare che vengano accentuati i rischi derivanti dal commercio internazionale.

Per far fronte alle predette necessità la Camera di commercio internazionale<sup>[3]</sup>, fondata nel 1919 con l'obiettivo di offrire sostegno alle imprese attraverso la promozione del commercio e degli investimenti, apertura dei mercati di beni e servizi e libertà dei flussi di capitale, realizzò una serie di clausole che il cui inserimento, nel contratto di compravendita, garantiscono le parti sulla natura e la disciplina del rapporto contrattuale, le parti sono tenute, tuttavia, alla loro inclusione, ed invero essendo facoltative il loro richiamo in un contratto internazionale non è automatico, e pertanto il ricorso agli stessi deve essere chiaramente indicato, così come deve essere indicata anche l'edizione cui le sigle/regole appartengono<sup>[4]</sup> e ciò in ragione del fatto che le parti contrattuali potrebbero aderire a vecchie edizioni come tali non più operative.

È bene precisare che gli Incoterms (International Commercial Terms) appartengono al solo contratto di compravendita con evidenti effetti nei contratti di assicurazione e trasporto, e invero le clausole FOB e CIF prevedono come le parti siano tenute a specifici comportamenti universalmente accettati<sup>[5]</sup>.

La prima raccolta organicamente articolata fu realizzata dalla camera di commercio internazionale nel 1936, successivamente vi furono ulteriori necessari aggiornamenti avvenuti nel 1953, nel 1967, nel 1980, nel 1990, nel 2010 e in ultimo nel 2020.

Riportiamo schematicamente gli interventi di aggiornamento più recenti operati negli Incoterms 1990, 2000 e 2010.

L'edizione del 1990 giunge dopo un decennio dalla precedente ed interviene eliminando alcune terminologie ritenute superflue e non più rispondenti alle nuove tecniche di trasporto<sup>[6]</sup>, e per tali motivi aboliti, tali sigle erano: Free on rail/Free on truck (FOR/FOT) e FOB Airport (FOA), una menzione in particolare merita la regola FOA, quest'ultima prevedeva la cessazione della responsabilità del venditore al momento della consegna delle merci nell'aeroporto concordato, tuttavia questa indicazione, per la sua genericità, poteva indurre ad incertezze interpretative, non è infatti chiaro in quale punto dell'aeroporto andava fatta la consegna, questione di particolare rilievo ritenuto che conoscere con certezza il luogo di consegna è un elemento determinante per accertare la divisione di rischi e oneri tra venditore e compratore.

Si aggiunga, inoltre, che la clausola FOA avendo in sé i caratteri della FOB costituiva un

impedimento per il caricatore al quale veniva impedito l'accesso alle aree aeroportuali. Per risolvere i problemi interpretativi si ritenne unificare la regola FOA dal termine FOA al termine FCA ossia Free carrier, franco vettore avendo quest'ultimo una maggiore flessibilità interpretativa.

Gli Incoterms oggetto di revisione nella versione del 2000 riguardano i termini FCA, FAS, CFR/CIF, DEQ, ed alcune precisazioni operate sulle operazioni di scaricazione contenute nei termini DAF, DDU e DDP.

Queste sigle/regole nascono ancora una volta dalla condivisa esigenza di stabilire dei precetti chiari per comprendere la ripartizione di diritti e doveri e chi debba accollarsi le diverse spese, ciò ha determinato coniazione di una serie di sigle, divise in gruppi, ben specifici:

Gruppo E (da "Ex", partenza): EXW. Ex Works (località) Gruppo F (da "Free", franco): FCA. Free Carrier (località) FAS. Free Alongside Ship (porto specifico di partenza) FOB. Free On Board (porto specifico di partenza) Gruppo C (da "Cost" o "Carriage"): CFR. Cost and Freight (porto specifico di arrivo) CIF. Cost, Insurance and Freight (porto specifico di arrivo) CPT. Carriage Paid To (punto specifico di arrivo) CIP. Carriage and Insurance Paid to (punto specifico di arrivo) Gruppo D (da "Delivered", consegnato): DAF. Delivered At Frontier (confine specifico) DES. Delivered Ex Ship (porto specifico) DEQ. Delivered Ex Quay (porto specifico) DDU. Delivered Duty Unpaid (località) DDP. Delivered Duty Paid (località) Tra le superiori sigle mi soffermerei brevemente sulla novità introdotta nella clausola FAS che pone al venditore l'obbligazione doganale di esportazione. In maniera analoga alla clausola FAS anche la DEQ prevede il trasferimento dell'obbligazione doganale nel Paese di destinazione nelle mani del compratore. L'introduzione delle clausole DAF, DDU e DDP con riguardo alle operazioni di scaricamento nel luogo di scaricamento convenuto, assegna al compratore oneri e rischi.

La revisione Incoterms 2010 è intervenuta ponendo la divisione dei termini in due gruppi, utilizzabili in ragione al mezzo di trasporto utilizzato, nella precedente revisione la classificazione era suddivisa in quattro gruppi, in ragione delle suddivisioni dei costi tra venditore e acquirente.

Le sigle FAS, FOB, CFR e CIF sono destinate in esclusiva all'uso nei trasporti marittimi mentre le restanti possono essere utilizzate anche per qualsiasi altro tipo di trasporto, questa

Di particolare interesse, tra le novità introdotte con l'edizione 2010, sono gli interventi di riorganizzazione di quello che era il gruppo "D" con l'abolizione delle sigle DAF, DES,

DEQ e DDU e l'introduzione delle nuove DAP (Delivered At Place) e DAT (Delivered At Terminal) che le sostituiscono.

Queste regole debbono ritenersi valide per ogni tipo di mezzo e tipo di trasporto (trasporto multimodale) e assicurazione richiesta:

EXW - Ex Works FCA - Free Carrier CPT - Carriage Paid To CIP - Carriage And Insurance Paid To (livello di copertura assicurativa richiesta: livello C delle Institute Cargo Clauses, ovvero il livello minimo, sul 110% del valore della merce) DAP - Delivered At Place (dal 2010) DAT - Delivered At Terminal (dal 2010) DDP - Delivered Duty Paid Regole valide per il solo trasporto marittimo (marittimo, fluviale, lacustre):

FAS - Free Alongside Ship FOB - Free On Board CFR - Cost and Freight CIF - Cost, Insurance and Freight (livello di copertura assicurativa richiesta: livello C sul 110% del valore della merce). **3. Le novità introdotte dall'aggiornamento Incoterms 2020**

Gli Incoterms 2020 trovano applicazione in tutti i contratti di compravendita stipulati dal 1° gennaio 2020 in poi, ovvero dalla loro entrata in vigore.

È molto interessante l'intervento operato dall'I.C.C., la quale ha voluto fornire un nuovo strumento di rapida individuazione delle sigle convenzionali da adottare, circostanza questa che agevola gli operatori economici nella scelta più appropriata alla transazione che intendono concludere.

Gli interventi operati sugli Incoterms sono, sia di restyling, mediante una rappresentazione visiva che permette l'immediata individuazione della sigla all'utenza, sia di intervento e aggiornamento di alcune sigle, che rimangono confermate nel numero complessivo di 11.

Nello specifico gli interventi degli Incoterms 2020 sono stati applicati: alla regola FCA (franco vettore), la quale ha presentato nel tempo alcune criticità operative nelle compravendite internazionali, che l'I.C.C. ha ritenuto giustamente di dover risolvere.

Nella clausola FCA il venditore assolve alla propria obbligazione di consegna, tramite la rimessa della merce al vettore nel luogo concordato, ciò avviene in un momento antecedente all'effettiva caricazione a bordo nave. Non è inusuale, per il venditore, incontrare la mancanza di collaborazione del vettore nell'ottenimento della documentazione, c.d. "bill of lading", indispensabile per l'ottenimento, da parte della banca delegataria del pagamento del prezzo.

Trattandosi di un elemento fondamentale per la transazione, l'I.C.C. ha inteso affrontare e risolvere il problema riconoscendo la facoltà alle parti di inserire un'indicazione specifica nel contratto, ossia prevedere che il compratore, onerato dell'organizzazione del trasporto, si obblighi, a proprio rischio e spese, a fornire al venditore la polizza di carico che attesti l'effettiva rimessa a bordo nave della merce.

Un altro intervento, sul quale occorre soffermarsi, è rappresentato dalla sostituzione della regola DAT con la regola DPU.

È opportuno osservare come, negli Incoterms 2010, il discrimine tra le due regole, nell'individuazione del luogo di consegna, si sostanziava, nel DAT nel momento di scaricazione della merce del mezzo di trasporto nel luogo indicato dalle parti, nel DAP<sup>[7]</sup> nel momento di messa a disposizione del compratore della merce, e precisamente nel momento in cui giunge il mezzo di trasporto nel luogo convenuto dalle parti a merce non ancora scaricata.

L'innovazione operata dall'I.C.C. negli Incoterms 2020 è così intervenuta:

Il termine DAT (“delivered at terminal”) è stato sostituito dal termine DPU (“delivered at place unloaded”)<sup>[8]</sup> la definizione del luogo di consegna non è più limitato ad un “terminal” ma deve intendersi scaricato al luogo di destinazione.

L'ordine espositivo dei termini è stato invertito DAP – DPU in ragione del restyling degli Incoterms che riflette la progressiva ripartizione di oneri e rischi tra venditore e compratore.

Ancora di particolare interesse sono gli interventi operati riguardo all'assicurazione, soltanto due regole Incoterms si occupano degli obblighi assicurativi e precisamente CIF e CIP ed imponevano al venditore di assicurare le merci viaggianti attraverso la copertura di cui alle Institute Cargo Clause “C”<sup>[9]</sup> (c.d. “named perils basic”).

Le novità introdotte sul punto con gli Incoterms 2020 si possono cogliere nella comparazione con le regole Incoterms 2010, ed invero il precedente set di regole prevedeva l'obbligo assicurativo incombente sul venditore, il quale lo doveva assolvere mediante la stipulazione di una polizza a copertura “minima” che copre un numero precisato di rischi. Laddove il compratore desiderava avere una protezione assicurativa più ampia, era tenuto ad accordarsi espressamente con il venditore o provvedere direttamente alla stipula di un'assicurazione integrativa.

Nella nuova formulazione vi è una differenziazione, mentre nel termine CIF è sufficiente la copertura assicurativa minima I.C.C. “C” salvo diversa disposizione delle parti, la regola CIP richiede al venditore una copertura assicurativa massima di tipo I.C.C. “A”, ossia “All risks”, che riporti clausole appropriate al mezzo di trasporto utilizzato. L’assicurazione “All risks” consente agli interessati al carico di non dover dare dimostrazione che la perdita o l’avaria sia stata determinata da uno specifico rischio assicurato.

Tale distinzione si giustifica tenendo presente il contesto nel quale vengono richiamati i due termini sopra menzionati: il CIF è un termine “marittimo”, normalmente impiegato nei trasporti bulk che hanno generalmente un modico valore; il termine CIP è solitamente impiegato nell’ambito dei trasporti multimodali, aventi ad oggetto la vendita di lavorati e semi-lavorati di valore più significativo.

#### 4. Conclusioni

Gli Incoterms sono l’esempio di come il diritto pattizio, c.d. soft law, riesca a trovare una più rapida uniformazione dei modelli di comportamento, dimostrando di essere un utile incentivo commerciale.

Come si è avuto modo di notare il set degli Incoterms subisce periodicamente un necessario aggiornamento in ragione della necessità di fornire uno strumento sempre più operativo e scevro da incertezze applicative e interpretative. In quest’ottica gli Incoterms 2020 hanno ottenuto grande apprezzamento dagli operatori del settore avendo operato una riorganizzazione, anche visiva, dei vari set delle regole che ne permettono una rapida individuazione e ne diminuiscono gli errori applicativi; tuttavia non mancano criticità ritenute che in materia di compravendita nulla prevedono in tema di legge e giurisdizione applicabile al contratto, questione di non poco rilievo se consideriamo che le regole Incoterms operano in un contesto internazionale<sup>[10]</sup>.

In Italia esistono interpretazioni della giurisprudenza di legittimità<sup>[11]</sup> che creano un divario con la prassi applicativa in materia di vendita internazionale, ed invero, secondo la Suprema Corte, gli Incoterms non vanno considerati come clausole di consegna, ma solo come clausole di spesa, ritenendo che le regole elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale sono da intendersi: “previsioni relative all’incidenza economica del trasporto e degli oneri connessi, cosicché, pur in presenza di esse, il trasferimento della proprietà e il passaggio dei rischi rimane disciplinato dalle norme comuni”.

Come si può comprendere, tale concezione interpretativa, è di ostacolo alla effettiva applicazione delle regole laddove sorgano controversie nell'esecuzione del contratto, circostanza questa che non ha trovato soluzione negli Incoterms 2020, quindi ancora una volta gli operatori dovranno prestare attenzione alle loro esigenze, ai rischi e alle responsabilità connesse al trasferimento di beni aventi ad oggetto compravendite internazionali, sia in occasione della stipula di contratti di vendita, sia in occasione della stipula dei relativi contratti di assicurazione, financo la stipula dei contratti di trasporto/spedizione funzionali alla consegna del bene.

---

## Note e riferimenti bibliografici

---

[1] Secondo autorevole dottrina, A. SCIALOJA, “la navigazione va intesa nel senso di trasporto, nella sua duplice accezione di trasporto in senso stretto, o commerciale, che concreta il trasferimento di persone o cosa da un luogo ad un altro e di trasporto in senso lato, o in senso tecnico, che comprende sia il trasporto commerciale sia ogni altro movimento per acqua o per aria di un mezzo galleggiante o volante adibito a svolgere, con le persone e le cose necessarie all’uopo, una qualsiasi attività”. Tratto da: A. SCIALOJA, “Corso di diritto della navigazione”, Roma, 1943 pag. 51.

[2] Si veda al riguardo: R. DAVID, *Il diritto del commercio internazionale: un nuovo compito per i legislatori nazionali o una nuova lex mercatoria?*, in Riv. dir. civ., 1976, I, p. 577 ss.; U. DRAETTA, *La cosiddetta lex mercatoria*, in Foro pad., 1987, II, p. 53 ss.; A. GIARDINA, *La lex mercatoria e la certezza del diritto nei commerci e negli investimenti internazionali*, in Riv. dir. int. priv. e proc., 1992, p. 461 ss.;

[3] La Camera di commercio internazionale, in inglese I.C.C. (International Chamber of Commerce), è la più grande e rappresentativa business organization internazionale. L’I.C.C. ha sede a Parigi ed ha come scopo quello di promuovere gli investimenti, l’apertura dei mercati di beni e servizi e la libera circolazione dei capitali. La sua attività si svolge principalmente su 3 settori:

Creazione di norme standard per il commercio internazionale; Risoluzione delle controversie tramite le ADR (Alternative dispute resolution); Policy advocacy. [4] E’ sempre consigliabile l’indicazione del set di appartenenza dell’acronimo usato (Incoterms, Trade Terms, Revised American Foreign Trade Definitions, Centra Terms, GAFTA, Timber Trade, Schnittholzhandel, ecc.) e ciò in ragione del fatto che potrebbero sussistere differenze interpretative tra organismi o nell’ambito dello stesso organismo tra edizioni differenti, con gravi conseguenze per le parti del contratto.

[5] Si osserva come, le aziende nord americane, nelle loro transazioni con l’estero, sono ancora legate in buona parte al codice commerciale americano usato nelle transazioni internazionali. Le leggi commerciali raccolte nell’Uniform Commercial Code, riporta i Revised American Foreign Trade Definitions quali termini di resa. Al riguardo l’articolo 9 della Convenzione ONU riferito ai contratti di compravendita internazionale di merci, i contraenti devono osservare gli usi e le regole locali o applicabili in particolari circostanze. Negli Stati Uniti si continua a fare riferimento ai Revised American Foreign Trade Definitions, adottati dalla Camera di Commercio degli Stati Uniti dal 1941, spesso confusi con gli Incoterms. Confronta: M. FAVARO, “I trasporti internazionali”, Ipsoa, Milano 2009. Per approfondimenti: A. ANTONINI, *Le clausole di ripartizione del rischio nella vendita con trasporto tra imprese (dal criterio della proprietà a quello della consegna)*, in Dir. trasp., 2016, p. 674 ss.; M. BIANCHI, *Contratti internazionali di compravendita e di somministrazione*, Milano, 2019, p. 82 ss.

[6] Si veda in approfondimento: G. TELLARINI, *I nuovi Incoterms 2010 della Camera di Commercio Internazionale*, in Riv. dir. nav., 2010, p. 665 ss.; F. BORTOLOTTI, *Incoterms 2010, Norme Uniformi sulle garanzie, Principi UNIDROIT 2010 e Regolamento arbitrale CCI del 2012*, in Giur. it., 2012, p. 1700 ss

[7] *Delivered at place* ossia “reso al luogo di destinazione”, tale regola prevede che il venditore effettua la consegna mettendo la merce a disposizione del compratore sul mezzo di trasporto di arrivo pronta per la scaricazione nel luogo di destinazione convenuto. Il venditore sopporta tutti i rischi connessi al trasporto della merce al luogo convenuto.

[8] *Delivered at Place Unloaded* ossia “reso al luogo di destinazione scaricato”, questa regola dispone che il venditore effettua la consegna mettendo la merce scaricata a disposizione del compratore nel porto o luogo concordato. Il luogo in questione fa riferimento ad ogni spazio, coperto o scoperto, come una banchina, un magazzino, un piazzale per container, un terminal stradale, ferroviario o aeroportuale. Il venditore sopporta tutti i rischi connessi al trasporto e alla scaricazione della merce nel porto o luogo di destinazione convenuto.

[9] Gli Incoterms sono suddivisi in gruppi, il gruppo “C”, conferisce alla lettera due diversi significati a seconda che si tratti di trasporto marittimo (vedasi regole CFR o CIP) o trasporto generico o multimodale. Nel primo caso la lettera “C” sta per Cost, sostenuto in via d’eccezione dal venditore successivamente alla consegna nel luogo convenuto. Il secondo significato da attribuire alla lettera “C” è Carriage, in tal caso si fa riferimento a qualsiasi

mezzo di trasporto dotato di ruote in un sistema multimodale (CTP/CIP).

[10] G. C. BERNAL, “Incoterms: Guida pratica alle operazioni di commercio internazionale”, Sapienza, Roma, 2020

[11] Confronta: Cass., sez. III, 19 febbraio 2019, n. 4716; Cass., sez. III, 13 marzo 2013, n. 6239; Cass., sez. III, 20 luglio 2011, n. 15905; Cass., SS.UU., 6 luglio 2005, n. 14208.

### **Bibliografia**

ANTONINI A., “Le clausole di ripartizione del rischio nella vendita con trasporto tra imprese (dal criterio della proprietà a quello della consegna)”, in *Dir. trasp.*, 2016, p. 674 ss.;

BIANCHI M., “Contratti internazionali di compravendita e di somministrazione”, Giuffrè, Milano, 2019, p. 82 ss.

BERNAL G. C., “Incoterms: Guida pratica alle operazioni di commercio internazionale”, Sapienza, Roma, 2020.

BORTOLOTTI F., “Incoterms 2010, Norme Uniformi sulle garanzie, Principi UNIDROIT 2010 e Regolamento arbitrale CCI del 2012”, in *Giur. it.*, 2012, p. 1700 ss

CAMERA DI COMMERCIO INTERNAZIONALE, sez. italiana, “Incoterms 2000”, Roma, 2000, pp. 2-69.

CAMERA DI COMMERCIO INTERNAZIONALE, sez. italiana, “Incoterms 1990”, Roma, 1990.

DAVID R., “Il diritto del commercio internazionale: un nuovo compito per i legislatori nazionali o una nuova lex mercatoria?”, in *Riv. dir. civ.*, 1976, I, p. 577 ss.;

DRAETTA U., “La cosiddetta lex mercatoria”, in *Foro pad.*, 1987, II, p. 53 ss.;

FAVARO M., “Operazioni con l'estero”, Ipsoa, Milano 2020.

FAVARO M., “I trasporti internazionali”, Ipsoa, Milano 2009.

FAVARO M., “Gestire i rischi nei trasporti internazionali”, Ipsoa, Milano 2004.

FAVARO M., “Assicurazione trasporti e Incoterms 2000”, Ipsoa, Milano 2001.

GALGANO F., “Lex Mercatoria”, Il Mulino, Bologna 2001.

GIARDINA A., “La lex mercatoria e la certezza del diritto nei commerci e negli investimenti internazionali”, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 1992, p. 461 ss.;

MARRELLA F., “La nuova lex mercatoria” Principi di Unidroit ed usi dei contratti del commercio internazionale, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia*, CEDAM, Padova 2003.

---

\* Il simbolo {https/URL} sostituisce i link visualizzabili sulla pagina:

<https://rivista.camminodiritto.it/articolo.asp?id=8102>