



LO SPEDIZIONIERE MARITTIMO

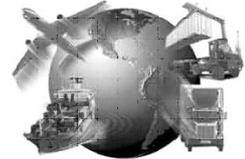
LEZIONE TENUTA
ALLA LIUC DI
CASTELLANZA A
NOVEMBRE 2009 DA
PAOLO FEDERICI



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

1

Per TRASPORTARE
lo spedizioniere si
avvale di vari MEZZI
DI TRASPORTO



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

2

I principali mezzi di
trasporto "oggi"
sono:



- il camion
- il treno
- la nave
- l'aereo

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

3

Ogni MEZZO di
trasporto ha
bisogno di una
VIA di
comunicazione



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

4

Il camion va sulla
strada, il treno sulle
rotaie, la nave per mare
e l'aereo per aria



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

5

Ma quale è stata
la VIA utilizzata
per prima?



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

6

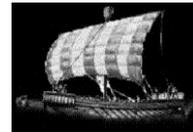
L'acqua (via mare, via fiume, via lago)



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

7

I primi commercianti trasportavano le loro merci per via d'acqua, infatti la civiltà si è sempre sviluppata sul bordo del mare o di un fiume (in Mesopotamia, in Egitto, a Roma)



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

8

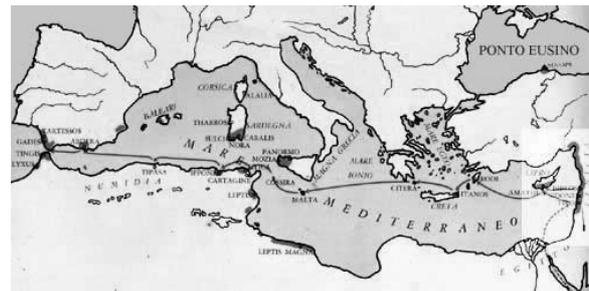
Parliamo del trasporto VIA MARE! Che è il più antico ma, ancora oggi, il più interessante!



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

9

I Fenici



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

10

OGGI I PRINCIPALI PORTI ITALIANI SONO:

- ANCONA
- BARI
- CAGLIARI
- GENOVA
- GIOIA TAURO
- LA SPEZIA
- LIVORNO
- MARINA DI CARRARA
- MILANO
- MONFALCONE
- NAPOLI
- PALERMO
- RAVENNA
- SALERNO
- SAVONA
- TARANTO
- TRIESTE
- VADO LIGURE
- VENEZIA



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

11

• TRASPORTO MARITTIMO

- Terminal Container > 100.000 TEU
- ▣ Porti Transhipment > 3.500.000 TEU
- Porti Ferries & Ro-Ro > 730.000 (solo Adriatico)



"Il sistema portuale"

In Italia vi sono 27 porti significativi, con ruoli ben specifici, molto spesso ancorati al territorio: traffico container, traffico Ro-Ro, rinfuse solide, rinfuse liquide, merci varie

i sistemi di trasporto delle merci

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

12

• TRASPORTO MARITTIMO

Tipologie di navi

Navi "RO-RO"
(Roll-on Roll-off)



120 in + 120 out : tempi di
scalo circa 6 ore

I sistemi di trasporto delle merci



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

13

SCelta DEL PORTO

Anche se spesso è legata alla scelta di una certa compagnia in quanto operante solo presso uno scalo particolare, quando si deve scegliere fra Trieste e Livorno, La Spezia e Viareggio, Venezia e Chioggia, Rotterdam e Amburgo è importante tenere ben presenti tutti i punti critici di una scelta razionale.

Oggi, infatti, esistono tali squilibri nelle tariffe di imbarco, ad esempio, che un imbarco da Anversa, nonostante il maggior percorso, può risultare più conveniente di un imbarco da Genova.

L'esportatore si trova quindi spesso nell'opportunità di imbarcare da porti diversi da quelli tradizionali e talvolta anche molto più lontani, mentre il porto di sbarco viene solitamente scelto dal ricevitore estero. Valutare la convenienza complessiva di una certa scelta di rottura rispetto all'itinerario classico rende necessaria l'analisi, naturalmente da compiere insieme agli spedizionieri, di un certo numero di aspetti molto importanti per l'economicità e la riuscita complessiva dell'operazione.

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

14

Il trasporto marittimo, per sua natura, è piuttosto lento, ma a determinare il tempo di resa complessivo di una spedizione molto spesso, più della velocità di esercizio della nave, vengono a pesare altri fattori.

Vi sono i tempi morti, innanzitutto, in attesa dell'imbarco, i quali possono protrarsi anche per settimane (o mesi, nei casi più sfortunati) quando si tratta di spedire verso porti esteri poco serviti.

Succede infatti che una certa compagnia annunci la partenza, ma che la rinvii anche diverse volte a causa della carenza di carico per quello scalo, per il protrarsi delle operazioni in corso oppure per suoi cambiamenti di programma.

L'itinerario è poi fondamentale poiché, ad esempio, è possibile raggiungere New York in soli 10 giorni se il viaggio è diretto mentre possono occorrere anche 3 mesi per far arrivare ad Abidjan una spedizione imbarcata a Trieste; supponete che la nave tocchi successivamente Napoli, Livorno, Genova, Marsiglia, Valencia (dopo settimane si troverà ancora nel Mediterraneo) per poi raggiungere la Costa d'Avorio solo dopo aver scalato numerosi altri porti dell'Africa occidentale, alcuni dei quali magari congestionati ed ecco spiegato il perché.

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

15

MAGGIORI INFORMAZIONI
VISITANDO IL SITO

WWW.INFORMARE.IT



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

16

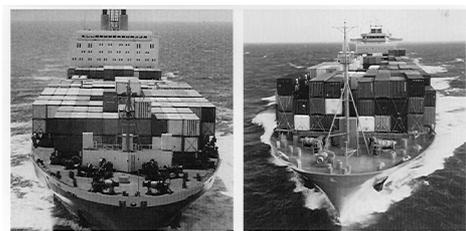


E allora ditemi: quale è stata la grande INVENZIONE di questo secolo che ha modificato il modo di fare i trasporti via mare?



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

17

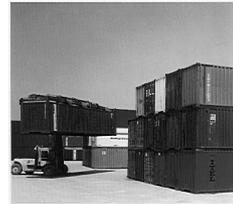


Qui abbiamo le fotografie di due navi! Cosa hanno di particolare?

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

18

I CONTAINERS, che sono quei “cassoni” giganteschi che le navi si portano in giro per i mari del mondo!



Una volta era la merce che si spostava dal luogo di produzione e raggiungeva la nave per esservi caricata. Adesso sono questi “pezzi di nave” che si spostano e raggiungono la merce per il carico.

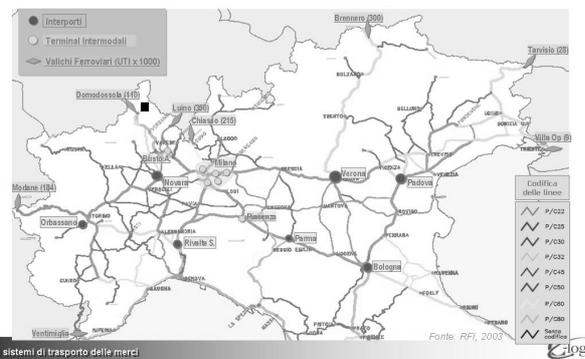
I porti sono diventati luoghi di trasferimento dei containers da un mezzo (camion - treno) ad un altro (nave). L'importanza dunque è passata dai porti sul mare agli interporti (porti “interni”)



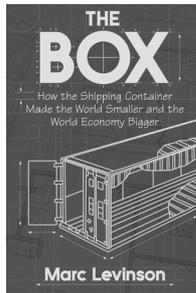
Ecco la mappa dei principali interporti italiani



Infrastrutture e Logistica: linee ferroviarie Nord Italia



Il container è un mezzo **MULTIMODALE**, perché - anche se il suo mezzo di trasporto ottimale è la nave - può essere caricato sia sul camion che sul treno!



Come nasce il container: da un'idea brillante!

Anziché avere tante casse tutte diverse tra loro da caricare nella stiva di una nave - creando enormi problemi di distribuzione del carico - bastava uniformare gli imballi

La SEALAND, compagnia di navigazione americana, ideò un container delle stesse misure di un normale camion (quindi lungo circa 10.5 metri x 2.30 metri di larghezza/altezza) che, per le misure americane, era il 35 piedi (35')

Poi però, per adattarsi a tutte le tipologie di merce, venne deciso di creare DUE tipi di containers, uno la metà dell'altro: così nascono il 20 piedi ed il 40 piedi

Ed il 20 piedi diventa l'unità di carico per eccellenza: il TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) utile per identificare la "portata" di una nave



le misure "interne" di un container da 20' sono:
m. 5,90 x 2,30 x 2,30



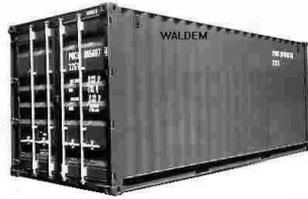
Le grosse navi oceaniche di ultima generazione portano fino a:



15.000 t.e.u.



i containers sono di vari tipi: (misure "interne")
 20' box (590 x 230 x 230)
 40' box (1200 x 230 x 230)
 40' high cube (1200 x 230 x 260)
 45' high cube: (1360 x 230 x 260)



20' BOX

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

31

i containers sono di vari tipi: (volumi "interni")
 20' box (30 cbm)
 40' box (60 cbm)
 40' high cube (70 cbm)
 45' high cube: (80 cbm)



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

32

ATTENZIONE
 alle porte!
 Se è vero che **INTERNAMENTE**
 le misure sono quelle indicate ...



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

33



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

34

necessitano di camion speciali per il
 trasporto



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

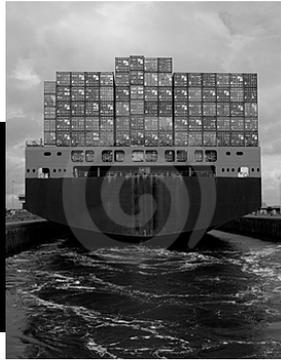
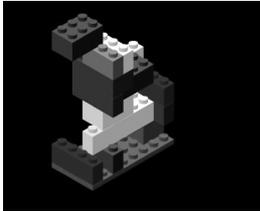
35



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

36

Il principio è quello del:



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

37



Questo è il porto italiano dove si movimentano più containers



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

38

GIOIA TAURO



MCT medcenter container terminal



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

39

MILANO

Questo è solo uno dei terminal - DRY PORT - di Milano

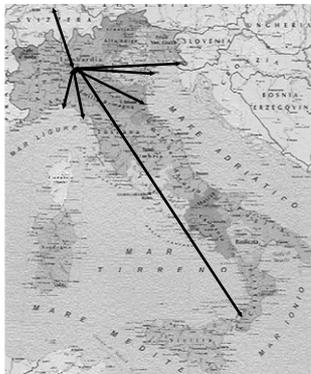


PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

40

Da Milano i containers vengono avviati al porto, con camion o con treno!

Da Milano si raggiungono - a mezzo ferrovia - tutti i principali porti italiani: Genova, La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna .. ma anche Gioia Tauro, ed anche i PORTI DEL NORD: Rotterdam ed Anversa



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

41



Come "funziona" il trasporto via mare?

La merce viene caricata negli "imballi" già predisposti (che sono appunto i containers)

I containers vengono trasportati al porto, caricati sulla nave, scaricati nel porto di arrivo, fatti proseguire con camion o treno e consegnati alla fabbrica del compratore

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

42

Grazie alla fitta rete di propri corrispondenti in tutto il mondo, lo SPEDIZIONIERE è in grado di seguire la spedizione in tutta la sua tempistica dalla partenza fino a domicilio del ricevitore.



Lo SPEDIZIONIERE tutela gli interessi del proprietario della merce nel "rapporto" con il proprietario della nave che è invece l'ARMATORE, rappresentato nel porto dall'AGENTE MARITTIMO

Tale RAPPORTO è regolato da un CONTRATTO i cui termini sono riportati nella POLIZZA DI CARICO

Le leggi che regolano invece il CONTRATTO DI TRASPORTO sono queste

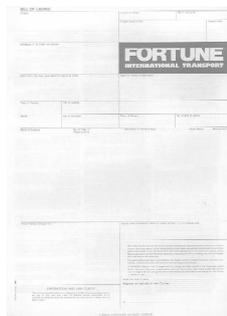


Le leggi che regolano il solo CONTRATTO DI TRASPORTO MARITTIMO sono dunque queste

TRASPORTO MARITTIMO
 - Codice della Navigazione (30/3/1942 n. 327)
 - Convenzione di Bruxelles per l'unificazione di certe regole in materia di polizza di carico del 25/8/1924 (e successive modificazioni del 23/2/68) R.D. del 6/1/28 convertito n. L. 19/7/1929 n. 1638 - G.U. n. 224 del 26/9/1928

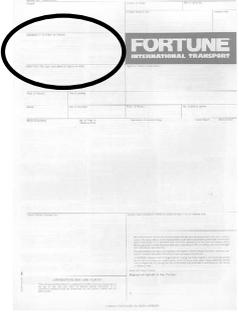
UNITED CONVENTION ON INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS -
 Ginevra 24/5/1980 - Non entrata ancora in vigore per mancanza della ratifica da parte del numero minimo di Stati.

I documenti di trasporto: le POLIZZE DI CARICO (in inglese: BILL OF LADING)



IL CARICATORE (l'esportatore) LO "SHIPPER"

è colui che "sottoscrive" - con il vettore - il contratto di trasporto. Nel momento in cui "affida" la merce allo spedizioniere-vettore, ottiene in cambio la POLIZZA DI CARICO stessa



**IL RICEVITORE (l'importatore)
IL "CONSIGNEE"**

è colui che ottiene il trasferimento di proprietà della merce, nel momento in cui entra in possesso della polizza di carico "originale"

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 55



IL "NOTIFY"

è colui al quale verrà data notizia dell'arrivo merce, da parte del vettore

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 56

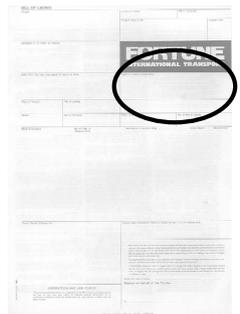


DESCRIPTION OF GOODS:

è la descrizione sommaria della tipologia di merce. Deve riportare anche:

- marcature (apposte sulle merci)
- numero dei colli
- peso (lordo/netto)
- volume

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 57



L'AGENTE A DESTINO (il corrispondente dello spedizioniere-vettore) - AGENT TO CONTACT AT DESTINATION

è colui al quale bisogna rivolgersi nel Paese di destino per ottenere il rilascio delle merci

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 58



FREIGHT DETAILS: molto importante, la polizza di carico deve riportare indicazioni precise su "CHI PAGA - CHE COSA"

Attenzione bene: poiché il contratto è sottoscritto dall'ESPORTATORE, questi è sempre e comunque responsabile del pagamento (anche se viene riportato NOLO PAGABILE A DESTINO!)

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 59

INCOTERMS

Gli INCOTERMS sono i termini del contratto sottoscritto tra VENDITORE e COMPRATORE: normalmente vengono "riportati" anche nella polizza di carico

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 60

Facciamo il punto sugli argomenti toccati. Finora abbiamo:

- capito cosa fa lo spedizioniere marittimo
- studiato le caratteristiche dei "containers"
- accertato termini e condizioni del documento di trasporto (polizza di carico)
- verificato i termini dei contratti di compravendita internazionale, sulla base degli INCOTERMS

Adesso studiamo la STRUTTURA TARIFFARIA

Come si prepara un'offerta di trasporto?



ARTICOLO all'import - Microsoft Internet Explorer

Quando si trasporta una merce da un luogo di produzione ad un luogo di consumo, intervengono varie fasi "intermedie". Detagliamo qui le tre principali:

- trasporto dal luogo di produzione al luogo di carico
- trasporto dal luogo di carico al luogo di scarico
- trasporto dal luogo di scarico al luogo di consumo

Chi compra, oltre al "valore" della merce, deve sapere che paga sempre e comunque anche l'intero trasporto. Immaginando che il "luogo di carico" sia il PORTO DI IMBARCO ed il "luogo di scarico" sia il PORTO DI SBARCO, possiamo identificare le "rese" chiamandole in questo modo:

- resa da franco fabbrica a F.O.B.
- resa da F.O.B. a C&F
- resa da C&F a DOOR

L'intero costo del trasporto è dato dunque dalla somma, così raffigurabile:

+ +

Operazione completata

ARTICOLO all'import - Microsoft Internet Explorer

Con l'avvento del servizio del CONTAINER e, specificatamente, del servizio di CONSOLIDATO MARITTIMO, il luogo di carico ed il luogo di scarico sono cambiati: anziché trattarsi di PORTI (vicini alle navi) si tratta di INTERPORTI (vicini alle merci), magazzini normalmente dislocati nell'interno del PAESE, ove il CONSOLIDATORE effettua il carico della merce nel container (in partenza) e lo scarico della merce dal container (in arrivo)

Ecco che allora la situazione cambia, in quanto, immaginando che nel primo caso le tre "tranches" del trasporto fossero tutte un terzo dell'intero, nel secondo caso le "proporzioni" cambiano sostanzialmente.

- trasporto dal luogo di produzione al luogo di carico
- dal luogo di carico al luogo di scarico
- trasporto dal luogo di scarico al luogo di consumo

Insomma, in quello identificato come trasporto dal luogo di carico al luogo di scarico vengono ora comprese operazioni che prima facevano parte delle altre due "tranches".

Mi spiego ancora meglio con un esempio: mentre nel PRIMO caso il [] identificava il solo trasporto marittimo dal PORTO DI GENOVA al PORTO DI NEW YORK, nel SECONDO caso il [] include "anche" il trasporto tra i terminali dell'interno ed i porti, quindi dal TERMINAL DI MILANO al TERMINAL DI JERSEY CITY.

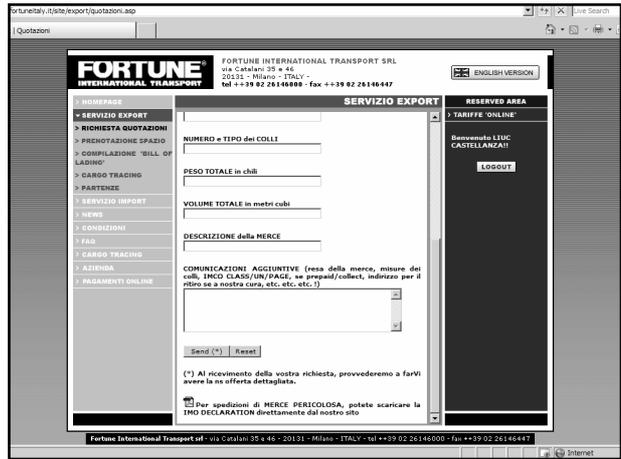
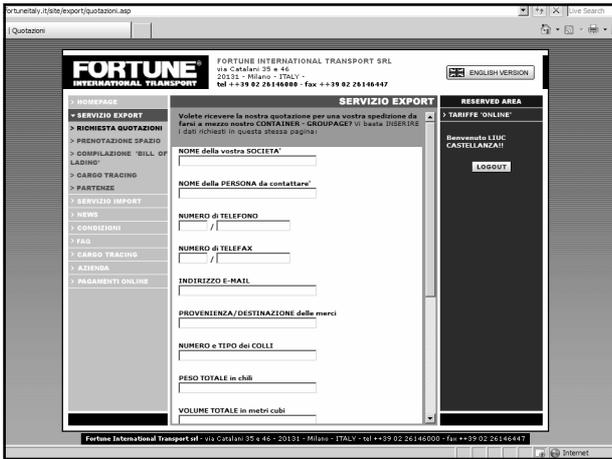
Alla fine però, in tutti i casi, si dovrebbe avere un risultato globale di costo di trasporto identico:

+ = +

Operazione completata

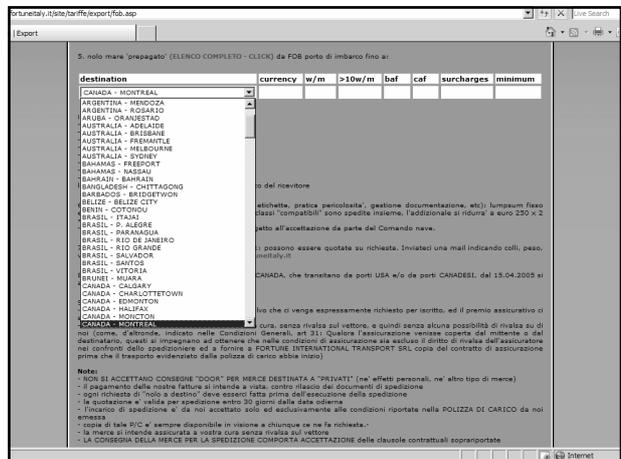
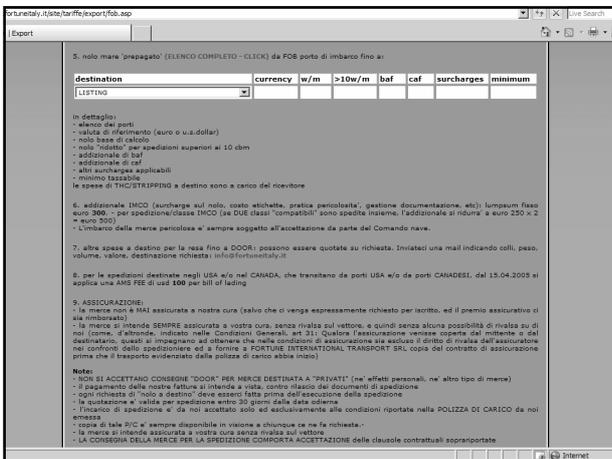
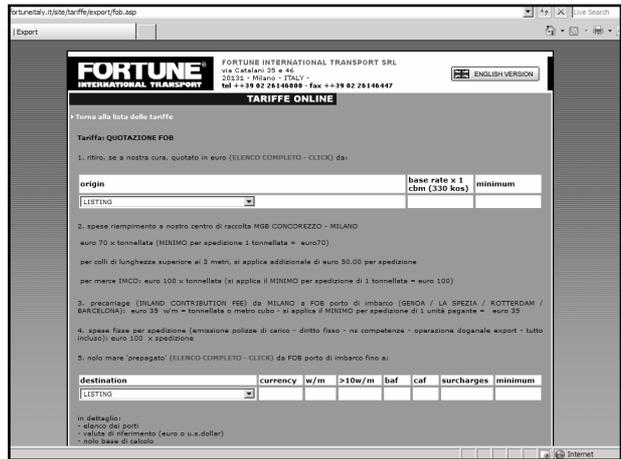
Pertanto per poter sottoporre un'offerta corretta, bisogna capire esattamente quale è il servizio richiesto dal cliente e quali sono i termini (INCOTERMS) del SUO contratto di vendita

Fortune International Transport website interface. The page features a navigation menu on the left with options like HOME PAGE, SERVIZIO EXPORT, SERVIZIO IMPORT, NEWS, CONDIZIONI, FAQ, CARGO TRACING, AZIENDA, and PAGAMENTI ONLINE. The main content area includes a world map, the company name 'FORTUNE INTERNATIONAL TRANSPORT', and a login section titled 'RESERVED AREA' with fields for USERNAME and PASSWORD, and a LOG IN button. A large watermark 'username password LIUC LIUC' is overlaid on the page. The footer contains contact information: 'Fortune International Transport srl - via Scaplan 25 e 46 - 20131 - Milano - ITALY - Tel +39 02 26146000 - Fax +39 02 26146487'.



Ecco la quotazione completa e dettagliata ... in automatico!

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 75



fortuneItaly.it/site/tariffe/transport/fof.asp

Export

5. nolo mare "prepagato" (ELENCO COMPLETO - CLICK) da FOB porto di imbarco fino a:

destination	currency	w/m	>10w/m	baf	caf	surcharges	minimum
DESTINAZIONE: MONTREAL	usd	72,5	69,6	10	6,96	null	1

In dettaglio:
 - valore di riferimento (euro o u.s.dollar)
 - nolo base di calcolo
 - nolo "addizionale" per spedizioni superiori ai 10 cbm
 - addizionale di baf
 - addizionale di caf
 - altri surcharge applicabili
 - minimo tassabile

Le spese di THC/STRIPPING a destino sono a carico del ricevitore

6. addizionale IMCO (surcharge sul nolo, costo etichette, pratica pericolosa, gestione documentazione, etc.); lumpsum fisso euro 300... per spedizioni classificate IMCO (se due classi "compatibili" sono spaccate insieme, l'addizionale si riduce a euro 250 x 2 = euro 500)
 L'importo della merce pericolosa e' sempre soggetto all'accettazione da parte del Comando nave.

7. altre spese a destino per la resa fino a DOOR possono essere quotate su richiesta. Inviata una mail indicando colli, peso, volume, valore, destinazione richiesta info@fortuneItaly.it

8. per le spedizioni destinate negli USA e/o nel CANADA, che transitano da porti USA e/o da porti CANADESI, dal 15.04.2005 si applica una AMS FEE di usd 100 per bill of lading

9. ASSICURAZIONE:
 - la merce non e' assicurata a nostra cura (salvo che venga espressamente richiesto per iscritto, ed il premio assicurativo di via rimborsato)
 - la merce si intende SEMPRE assicurata a vostra cura, senza rivalita sul vettore, e quindi senza alcuna possibilita di rivalita su di noi (come, d'altronde, indicato nelle Condizioni Generali, art. 31). Qualora l'assicurazione venisse coperta dal mittente o dal destinatario, questi si impegna ad ottenere che nelle condizioni di assicurazione sia escluso il diritto di rivalita dell'assicuratore nei confronti dello spedizioniere ed a fornire a FORTUNE INTERNATIONAL TRANSPORT SRL copia del contratto di assicurazione prima che il trasporto vengano avviato dalla polizza di carico (libro mare)

Note:
 - NON SI ACCETTANO CONDIZIONI "DOOR" PER MERCE DESTINATA A "PRIVATE" (nei effetti personali, ne' altro tipo di merce)
 - il pagamento delle nostre fatture si intende a vista, contro rilascio dei documenti di spedizione
 - ogni richiesta di "nolo a destino" deve essere fatta prima dell'escrizione della spedizione
 - la quotazione e' valida per spedizioni entro 30 giorni dalla data odierna
 - l'importo di spedizione e' da noi accettato solo ed esclusivamente alle condizioni riportate nella POLIZZA DI CARICO da noi emessa
 - copia di tale polizza e' sempre disponibile in visione a chiunque se ne sia richiesta.
 - la merce si intende assicurata a vista (cura senza rivalita sul vettore)
 - LA CONSEGNA DELLA MERCE PER LA SPEDIZIONE COMPORTA ACCETTAZIONE DELLE CLAUSOLE CONTRATTUALI SOPRACOTATE

Una prima considerazione è data dal rapporto peso/volume!

Cosa significa?

I trasporti sono calcolati sulla base di due UNITA' DI MISURA: il peso ed il volume!

Nel trasporto terrestre questo rapporto è normalmente 1/3, cioè 1 tonnellata paga come 3 metri cubi

Nel trasporto marittimo questo rapporto è invece 1/1, cioè 1 tonnellata paga come 1 metro cubo

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

80

Facciamo qualche esempio:

se un cliente deve spedire 2000 chili di merce pari a 8 metri cubi, da Como a Montreal, cosa gli farò pagare?



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

81

fortuneItaly.it/site/tariffe/transport/fof.asp

Export

FORTUNE INTERNATIONAL TRANSPORT FORTUNE INTERNATIONAL TRANSPORT SRL
 via Cattaneo 28 e 46
 20131 - Milano - ITALY -
 Tel +39 02 26146498 - fax +39 02 26146497

TARIFFE ONLINE

Forma alla lista delle tariffe

Tariffa QUOTAZIONE FOB

1. Ritro, se a nostra cura, quotato in euro (ELENCO COMPLETO - CLICK) da:

origin	base rate x 1 cbm (330 kcs)	minimum
COMO	37,5	37,5

2. spese riempimento a nostro centro di raccolta MGB CONCOREZZO - MILANO
 euro 70 x tonnellata (MINIMO per spedizione 1 tonnellata = euro 70)
 per colli di lunghezza superiore ai 3 metri, si applica addizionale di euro 50,00 per spedizione
 per merce IMCO: euro 100 x tonnellata (si applica il MINIMO per spedizione di 1 tonnellata = euro 100)

3. precentage (INLAND CONTRIBUTION FEE) da MILANO a FOB porto di imbarco (GENOVA / LA SPEZIA / ROTTERDAM / BARCELONA): euro 25 / m³ x tonnellata o metro cubo - si applica il MINIMO per spedizione di 1 unità pagata = euro 25

4. spese base per spedizione (emissione polizza di carico - diritto fisco - su competenza - operazione doganale export - tutto incluso) euro 100 x spedizione

5. nolo mare "prepagato" (ELENCO COMPLETO - CLICK) da FOB porto di imbarco fino a:

destination	currency	w/m	>10w/m	baf	caf	surcharges	minimum
CANADA - MONTREAL	usd	72,5	69,6	10	6,96	null	1

In dettaglio:
 - valore di riferimento (euro o u.s.dollar)
 - nolo base di calcolo

Per il ritiro pagherà euro 37,5 x 8 cbm = euro 300

Per le spese a magazzino euro 70 x 2 ton = euro 140

Per il trasporto da magazzino a bordo nave euro 35 x 8 cbm = euro 280

Per le spese documentali euro 100

per il nolo usd 8,46 x 8 = usd 715,68 = euro 480 (circa, dipende dal cambio)

Quindi un totale di euro 1.300!

Facile no?

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

83

LA LETTERA DI INCARICO E DI INTRUSTIONE PER SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

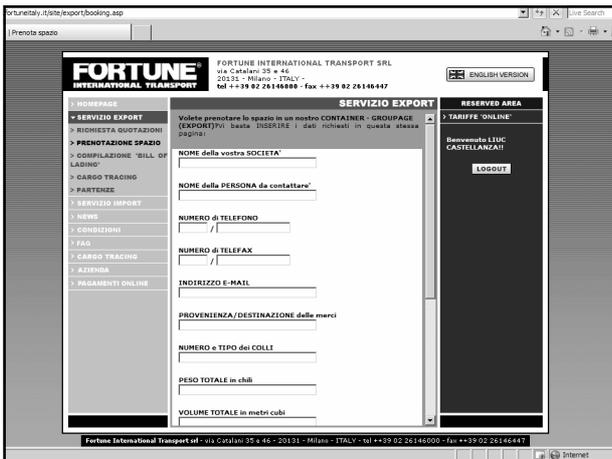
Se il cliente accetta la nostra offerta, ci farà avere il "booking", confermandoci così il mandato di spedizione

Compilando la lettera di incarico ... oppure, semplicemente, inserendo i dati sul nostro sito web



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

84

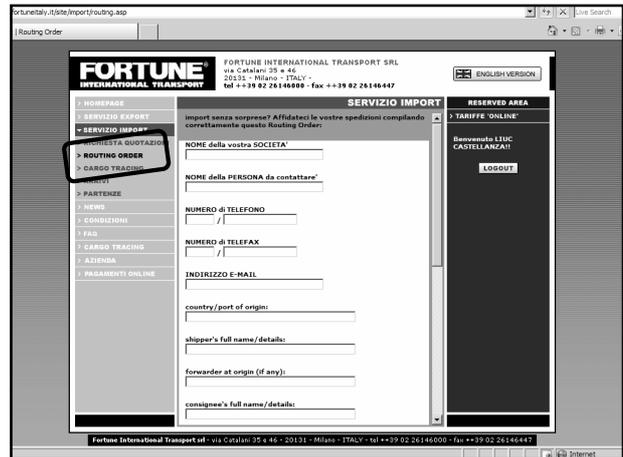


A questo punto NOI dobbiamo organizzare il trasporto:

- daremo istruzioni al nostro camioncino di andare a ritirare la merce
- daremo istruzioni al nostro magazzino di caricare la merce nel container previsto
- daremo istruzioni al nostro trasportatore di "container" di portare il container da Milano a Genova
- daremo incarico al nostro reparto "dogana" di espletare le formalità doganali
- daremo incarico alla Compagnia di Navigazione di effettuare il trasporto fino a destino
- daremo istruzioni al nostro agente di destino in merito al rilascio della merce

E se invece si tratta di una spedizione in IMPORT?

Dopo aver fatto l'offerta ed aver avuto il mandato di spedizione, chiederemo all'importatore italiano di firmarci il ROUTING ORDER, cioè l'ordine da passare al nostro agente estero perché prenda contatto con l'esportatore per ritirare la spedizione



Il nostro agente prenderà contatto con l'esportatore e provvederà a far arrivare la merce in un porto italiano, dove noi la ritireremo

Provvederemo quindi a curare le operazioni doganali di importazione

E poi disporremo per la consegna all'indirizzo dell'importatore

In questo caso sarà il nostro agente a rilasciare la POLIZZA DI CARICO (bill of lading) e nell'apposito riquadro "AGENT TO BE CONTACTED AT DESTINATION" inserirà il nostro nominativo ed indirizzo

Esempio di P/C relativa ad importazione dall'INDIA

Esempio di P/C relativa ad importazione dalla KOREA

Esempio di P/C relativa ad importazione dal GIAPPONE

Solo chi ci presenterà la POLIZZA DI CARICO "ORIGINALE" avrà diritto ad ottenere la merce

La POLIZZA DI CARICO è un titolo di credito come lo è un ASSEGNO

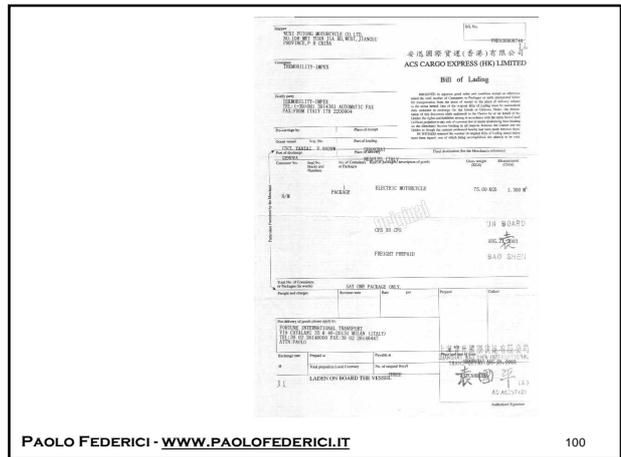
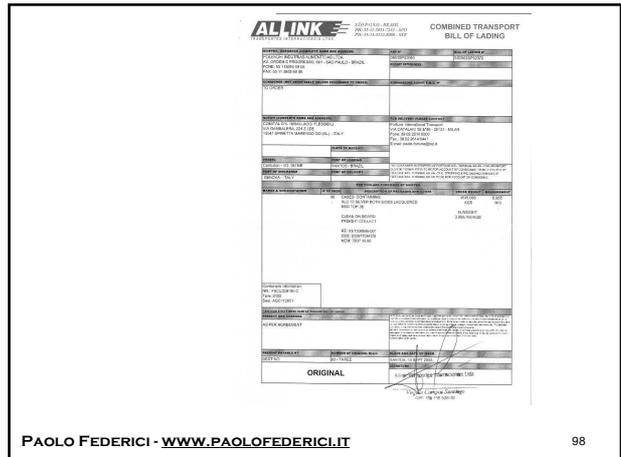
Così come chi è in possesso di un assegno a lui intestato può andare in banca a ritirare la somma indicata, così solo chi è in possesso della polizza di carico a lui intestata può presentarsi per il ritiro della merce

La POLIZZA DI CARICO (come l'assegno) può essere emessa all'ordine (al portatore), può essere GIRATA, può essere "ceduta"

La POLIZZA DI CARICO

Ne abbiamo già parlato, è vero: abbiamo studiato come va compilata, abbiamo capito che è un titolo di credito così come lo è un assegno, abbiamo visto che riporta clausole particolari per quanto riguarda il limite di responsabilità, però certamente avrete delle domande!

Io intanto vi faccio vedere un po' di POLIZZE DI CARICO



ASSICURAZIONE & RESPONSABILITA'

Ma in caso di danni, di mancanze, di furto, chi paga?

TRANSPORTO MARITTIMO

- Codice della Navigazione (30/3/1942 n. 327)
- Convenzione di Bruxelles per l'unificazione di certe regole in materia di polizza di carico del 25/8/1924 (e successive modificazioni del 23/2/1968) (L.D. del 6/1/1928 convertito in L. 19/7/1929 n. 1838 - G.U. n. 224 del 26/9/1928)

Come già abbiamo visto, c'è una legge che regola l'attività dello spedizioniere e ne LIMITA la responsabilità

Però qui le cose diventano estremamente difficili

Stabilire la reale responsabilità dello spedizioniere è estremamente difficile: la legge prevede limitazioni in base al tipo di trasporto (è molto diverso il limite per il via camion, rispetto al via mare o al via aerea). Però **NON ESISTE ANCORA ALCUNA LEGISLAZIONE PER IL CASO DI TRASPORTO MULTIMODALE!** Per cui, per assurdo, chi muove un container da Milano a Singapore è responsabile per l'intero valore merce, mentre se DUE diversi operatori agiscono uno da Milano a Genova - via terra - e l'altro da Genova a Singapore - via mare, le rispettive responsabilità sono ben diverse.

Pertanto il suggerimento è di ASSICURARE sempre la merce!

Però cosa succede: l'ASSICURAZIONE, dopo aver rimborsato l'eventuale danno, può andare in rivalsa sullo spedizioniere e allora siamo daccapo!

Allora lo spedizioniere deve:

- o provvedere lui stesso all'assicurazione, tramite Compagnia Assicurativa con lui convenzionata
- o far richiedere dal cliente una polizza assicurativa con la clausola "senza rivalsa sul vettore"

UNITED CONVENTION ON INTERNATIONAL
MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS -
Ginevra 24/5/1980 - Non entrata ancora in vigore
per mancanza della ratifica da parte del numero
minimo di Stati.

Il problema non esisterebbe se fosse applicata la "Convenzione di Ginevra" sottoscritta nel 1980, ma la burocrazia è molto lenta e quindi non resta che arrangiarsi!

Per tutelarci, nelle nostre offerte "export" indichiamo:

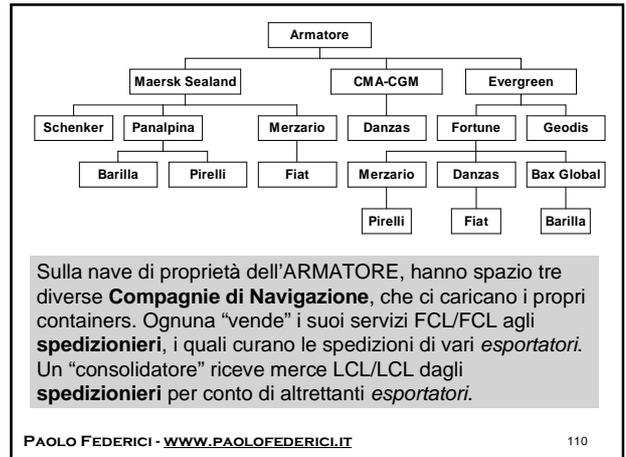
- l'incarico di spedizione è da noi accettato solo ed esclusivamente alle condizioni riportate nella POLIZZA DI CARICO da noi emessa
- copia di tale P/C e' sempre disponibile in visione a chiunque ce ne fa richiesta
- **la merce si intende assicurata a vostra cura senza rivalsa sul vettore**
- LA CONSEGNA DELLA MERCE PER LA SPEDIZIONE COMPORTA ACCETTAZIONE delle clausole contrattuali sopra-riportate

Per l'"import" il problema non si pone in quanto il CONTRATTO DI TRASPORTO (rappresentato dalla Polizza di Carico) è quello sottoscritto tra l'esportatore estero ed il nostro corrispondente estero, quindi eventuali reclami vanno indirizzati a CHI HA EMESSO LA POLIZZA DI CARICO

Se qualcuno reclama con noi, rispondiamo:

Premesso che la nostra società agisce solo ed esclusivamente su incarico del vettore, ma senza alcun mandato di rappresentanza o di agenzia, quindi senza alcuna possibilità di rispondere per danni e/o mancanze relativamente al trasporto coperto dalla polizza di carico vettoriale già a vostre mani, Vi preghiamo notare che in caso di DANNI e o MANCANZE alle merci, il RICEVITORE dovrà rivolgersi alla SUA assicurazione per farsi rimborsare il valore del danno subito. Sarà poi la sua assicurazione ad esercitare eventuale diritto di rivalsa sul vettore.

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 109



CONSOLIDATORI MARITTIMI

Chi sono e che cosa fanno

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT

Ecco un esempio di nave che trasporta containers di vari consolidatori

NVOCC: "non vessel operator common carrier"

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 112

Ricordate quando parlavamo del PORTO DI MILANO?

Un settore particolare (quello dei "consolidatori" marittimi) è il più chiaro esempio di questa nuova concezione del trasporto: tutti i maggiori operatori (NVOCC) sono oggi presenti nei grandi centri dell'interno. Sempre più sono quelli che si organizzano con propri magazzini (non solo a Milano, ma anche a Padova ed a Bologna, a Firenze ed a Roma! Ed in moltissime altre città) ove operano caricando e scaricando i containers. E sempre meno operano nei "porti"!

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 113

Trattandosi di un servizio "nuovo" (in Italia è nato negli ultimi 10 anni) qualcuno fa ancora fatica a capire di cosa si tratti!

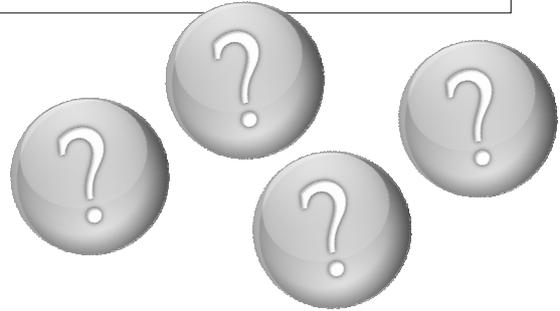
I CONSOLIDATORI, pur essendo vettori, NON offrono servizi da un porto del mondo ad un altro porto del mondo, MA offrono servizi da un "terminal" di riempimento ad un "terminal" di svuotamento

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 114

Muovono piccole partite di merce, riunendole (consolidandole) nei loro containers che:

- Partono da un **MAGAZZINO** di raccolta merci
- 
- Arrivano ad un **MAGAZZINO** di distribuzione merci

QUIZ TIME



Gli Inland Terminal, normalmente sono collocati:

- | | | |
|----|--|--|
| A) | VICINO AL MARE | |
| B) | AL CENTRO DELLE MAGGIORI CITTA' | |
| C) | AL CROCEVIA DELLE CORRENTI DI TRAFFICO | |

Chi è il Responsabile della spedizione?

- | | | |
|----|--------------------|--|
| A) | L'AGENTE MARITTIMO | |
| B) | IL COMANDANTE | |
| C) | LO SPEDIZIONIERE | |

Chi rilascia la Polizza di Carico?

- | | | |
|----|--------------------|--|
| A) | IL MAGAZZINIERE | |
| B) | LO SPEDIZIONIERE | |
| C) | IL RACCOMANDATARIO | |

Il termine L.C.L. (Less than container load) sta a significare:

- | | | |
|----|---|--|
| A) | UN CONTENITORE MEZZO VUOTO | |
| B) | UN CONTENITORE DI GROUPAGE | |
| C) | UN CONTENITORE RIEMPITO DAL CARICATORE CON UNA SOLA PARTITA DI MERCE. | |

Cosa sta a significare il termine F.C.L. (Full container load)?	A)	UN CONTENITORE PIENO	
	B)	UN CONTENITORE DI PROPRIETA' TERZI	
	C)	UN CONTENITORE RIEMPITO DAL CARICATORE E SVUOTATO DAL RICEVITORE	

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 121

La sigla C.H. (Carrier Haulage) sta a significare:	A)	TRASPORTO CAMIONISTICO EFFETTUATO DALLE FERROVIE
	B)	TRASPORTO EFFETTUATO DAL VETTORE
	C)	TRASPORTO EFFETTUATO DALLO SPEDIZIONIERE

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 122

Che cosa indica la sigla M.H. (Merchant Haulage)?	A)	TRASPORTO TERRESTRE A CURA DEL VETTORE	
	B)	TRASPORTO A CURA DEL CARICATORE/RICEVITORE	
	C)	EFFETTUATO TERMINAL OPERATOR	

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 123

Il contratto di compravendita disciplina i rapporti tra	A)	VENDITORE E COMPRATORE
	B)	VENDITORE E VETTORE
	C)	COMPRATORE E SPEDIZIONIERE

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 124

Che cosa copre la Polizza a viaggio?	A)	IL PASSEGGERO PER TUTTO IL SUO VIAGGIO
	B)	LA MERCE PER UN VIAGGIO PER MARE
	C)	IL VIAGGIO DESCRITTO NELLA POLIZZA STESSA

PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 125

Maggiori informazioni le trovate su questo sito web: ww.fortuneitaly.it



PAOLO FEDERICI - WWW.PAOLOFEDERICI.IT 126

E se volete
farvi due risate
... ecco lo
STUPIDARIO
dello shipping



"Scusa, ma quanto impiega una nave per portare un container 40' box da Genova a New York?"
"Mah, ci vorranno 15 giorni!"
"Ah bene, e per un 20' box?"

"La banca ci ha fatto delle "riserve" perché sulla polizza c'era scritto <BREAK BULK>!"
Interpellato il "funzionario" sul perché di tale riserva, la risposta e' stata: "ma come pensate che possa andare a buon fine una spedizione fatta con una nave che ha la STIVA ROTTA!"
("traduzione "letterale" di BREAK BULK)"

"In dogana hanno rifiutato una bolla doganale di importazione perché non trovavano la voce doganale relativa alla merce dichiarata in fattura "PILE PER BAMBINI!"
"Abbiamo PILE RICARICABILI, PILE MEZZA TORCIA, PILE PER OROLOGI ... ma non troviamo le PILE PER BAMBINI!"
Salvo poi accorgersi che si trattava di abbigliamento (si scrive PILE ma si pronuncia "PAIL"!)"



Grazie per l'attenzione!

Paolo Federici

www.paolofederici.it