



INCOTERMS

International Commercial Terms



INCOTERMS (Términos de Comercio Internacional)

Los INCOTERMS establecen un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de términos comerciales relativos a los contratos de compraventa, limitando los derechos y obligaciones de las partes en relación a:

entrega de mercancías

transferencia de costos

transferencia de riesgos

gestión de documentos

Consideraciones generales sobre INCOTERMS

- Los INCOTERMS no son leyes. Son usos y reglas, por lo que su utilización no es obligatoria
- Desde su creación en 1936 estos modelos contractuales se han actualizado regularmente. La última edición corresponde al año 2020.
- Los INCOTERMS explican un conjunto de términos comerciales de tres letras que reflejan usos entre empresas en los contratos de compraventa de mercancías y describen principalmente las tareas, costes y riesgos que implica la entrega de mercancías de la empresa vendedora a la compradora.

La finalidad de los INCOTERMS es establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional. De ese modo, podrán evitarse las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de dichos términos en países diferentes o, por lo menos, podrán reducirse en gran medida.

Organización de los INCOTERMS

En su versión actual (2020) son 11 términos y se dividen en dos grupos: para cualquier modo o transporte polivalente (EXW, FAC, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP) y para el transporte marítimo y aguas navegables (FAS, FOB, CFR, CIF).

EXW

Ex Works → En fábrica

El vendedor/exportador pone la mercancía a disposición del comprador en sus propios almacenes, únicamente se ocupa del embalaje de la misma.

El comprador/importador, por tanto, es quien asume todos los gastos y responsabilidades desde que la mercancía cruza almacén, antes de cargarla. El seguro no es obligatorio, pero de contratarse lo asumiría el comprador ya que es quién asume el riesgo.

Este INCOTERM no debe utilizarse si el vendedor entrega la mercancía en otro lugar que no sean sus instalaciones.

Organización de los INCOTERMS

FCA

Free Carrier → Franco transportista

El vendedor entrega la mercancía en un punto acordado y asume costes y riesgos hasta la entrega de la mercancía en ese punto convenido, incluidos los costes del despacho de exportación. Así las cosas, el vendedor se ocupa del transporte interior y de las gestiones aduaneras de exportación, excepto si el lugar designado son las instalaciones del vendedor (FCA almacén), en cuyo caso la mercancía se entrega en dicho punto cargada en los medios de transporte dispuestos por el comprador asumiendo el coste el comprador.

El comprador asume los gastos desde la carga a bordo hasta la descarga, incluido el seguro si se contratara por ser quién asume el riesgo cuando se carga la mercancía en el primer medio de transporte.

La novedad del FCA respecto a los incoterms de 2010 es que cuando se trate de transporte marítimo el comprador puede indicar a su transportista que emita un B/L (Bill of Lading/ Carta de Embarque), al vendedor con la especificación “on board” (a bordo), como justificante de la entrega de la mercancía para facilitar la operativa de los créditos documentarios y que se abone así el crédito al vendedor como garantía del Banco pero que no es parte en el contrato de transporte).

Organización de los INCOTERMS

FAS

Free Alongside Ship → Franco al costado del buque

El vendedor entrega la mercancía en el muelle de carga del puerto de origen y asume los gastos hasta la entrega, así como los trámites aduaneros de exportación.

El comprador gestiona la carga a bordo, estiba, flete y demás gastos hasta entrega en destino, incluido el despacho de importación y el seguro si se contratara ya que no es obligatorio. Además asume los riesgos una vez la mercancía está en el muelle de carga antes de cargarse en el buque.

Este INCOTERM solo es válido para el transporte marítimo y se emplea generalmente para mercancías especiales que tienen unas necesidades de carga particulares, no es habitual para carga paletizada o contenedores.

Organización de los INCOTERMS

FOB

Free On Board → Franco a bordo

El vendedor asume los gastos hasta la subida a bordo de la mercancía, momento en el que transmite también los riesgos, así como el despacho de exportación y gastos en origen. También se encarga de contratar el transporte si bien este corre por cuenta del comprador.

El comprador se encarga de los costes del flete, descarga, trámites de importación y entrega en destino, así como del seguro si lo quisiera contratar. La transmisión de riesgos tiene lugar cuando la mercancía está a bordo.

Este INCOTERM solo se utiliza para transporte marítimo y no debe emplearse para mercancías en contenedores ya que la responsabilidad se transmite cuando la mercancía se carga a bordo del buque (la mercancía está físicamente tocando el suelo del buque), pero los contenedores no se cargan en cuanto llegan a la terminal, por tanto, si la mercancía sufriera algún daño mientras está en el contenedor sería muy difícil establecer cuando sucedió.

Organización de los INCOTERMS

CFR

Cost and Freight → Coste y flete

El vendedor se hace cargo de todos los costes hasta que la mercancía llega al puerto de destino, incluido el despacho de exportación, los gastos en origen, el flete y generalmente los gastos de descarga.

El comprador se ocupa de los trámites de la importación y el transporte hasta el destino. También asume el riesgo en el momento en que la mercancía está a bordo, por lo que aunque no es obligatorio, suele contratar seguro.

Este INCOTERM solo se emplea en transporte marítimo.

Organización de los INCOTERMS

CIF

Cost, Insurance and Freight → Coste, seguro y flete

El vendedor asume como en CFR todos los gastos hasta la llegada al puerto de destino incluyendo despacho de exportación, gastos en origen, flete y generalmente descarga pero además originariamente debe contratar un seguro aunque el riesgo se transfiera al comprador una vez la mercancía esté cargada a bordo.

El comprador es quien asume los gastos de importación y el transporte hasta destino.

La novedad de este INCOTERM en la versión 2020 hace referencia a las coberturas del seguro que debe contratar el vendedor apuntando que deben ser las mismas que las proporcionadas por las Cláusulas C de las Institute Cargo Clauses, es decir el seguro debe cubrir hasta la llegada a puerto de destino. Es un INCOTERM que solo se utiliza para el transporte marítimo y es muy utilizado ya que determina el valor en aduana.

Organización de los INCOTERMS

CPT

Carriage Paid To → Transporte pagado hasta

El vendedor asume los gastos hasta la entrega de la mercancía en el lugar convenido, es decir, se encarga de todos los gastos en origen, el despacho de exportación el transporte principal y generalmente, gastos en destino.

El comprador asume los trámites de importación, el seguro si lo contratara, ya que no es obligatorio. El riesgo pasa al comprador una vez se carga la mercancía al primer medio de transporte contratado por el vendedor.

Este INCOTERM es válido para cualquier medio de transporte.

CIP

Carriage and Insurance Paid (To) → Transporte y seguro pagados hasta

El vendedor corre con los gastos hasta la entrega en el lugar convenido en destino, es decir, los gastos en origen, despacho de exportación, flete y además, el seguro, que es obligatorio.

El importador se encarga de los trámites de importación y la entrega a destino y asume el riesgo cuando se carga la mercancía en el primer medio de transporte.

La novedad en este INCOTERM respecto a los de 2010 reside de nuevo en las coberturas del seguro, en este caso, el seguro además de obligatorio debe contener las mismas coberturas que las proporcionadas por las Cláusulas A de las Institute Cargo Clause, la mercancía debe estar asegurada hasta la entrega al transportista en destino

Organización de los INCOTERMS

DPU

Delivered at place Unloaded → Entregada en lugar descargada

El vendedor asume los costes y riesgos originados en origen, embalaje, carga, despacho de exportación, flete, descarga en destino y entrega en el punto acordado.

El comprador asume los tramites del despacho de importación.

Este INCOTERM es de nueva creación y sustituye a DAT, en realidad lo que hace es ampliar las opciones de entrega ya que DAT indicaba que la entrega debía realizarse en la terminal, ahora con DPU la entrega puede realizarse en otro lugar acordado además de en la terminal.

DAP

Delivered At Place → Entregado en un punto

El vendedor asume todos los gastos y riesgos de la operación salvo el despacho de importación y descarga en destino, es decir todos los gastos en origen, flete y transporte interior.

El comprador únicamente debe ocuparse del despacho de importación y de la descarga.

Este INCOTERM es válido para todos los medios de transporte, el seguro no es obligatorio, pero si se contratará los gastos los asumirá el vendedor.

Organización de los INCOTERMS

DDP

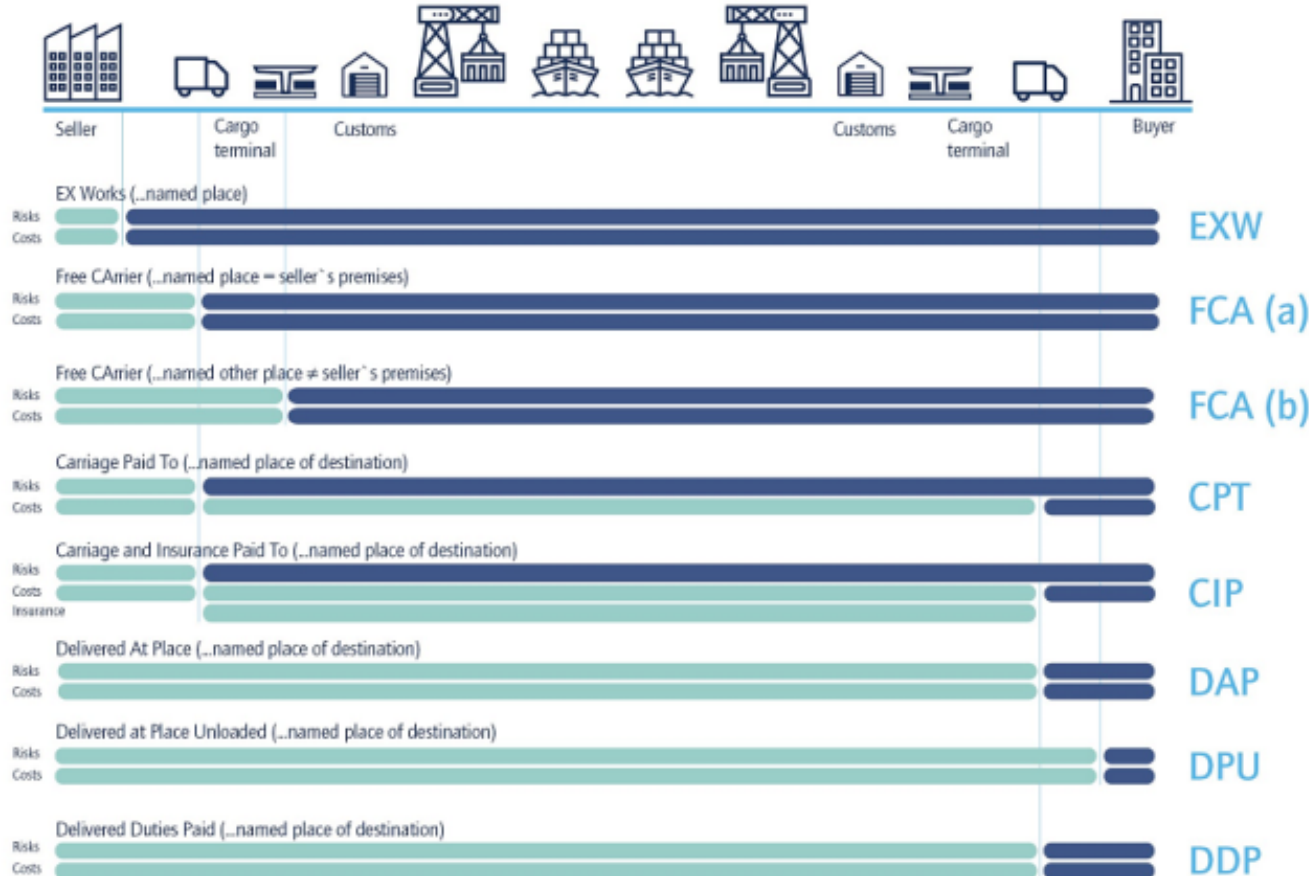
Delivered Duty Paid → Entregada derechos pagados

El vendedor asume todos los gastos y riesgos desde el embalaje y verificación en sus almacenes hasta la entrega en el destino final, incluidos los despachos de exportación e importación, flete y seguro si se contratara.

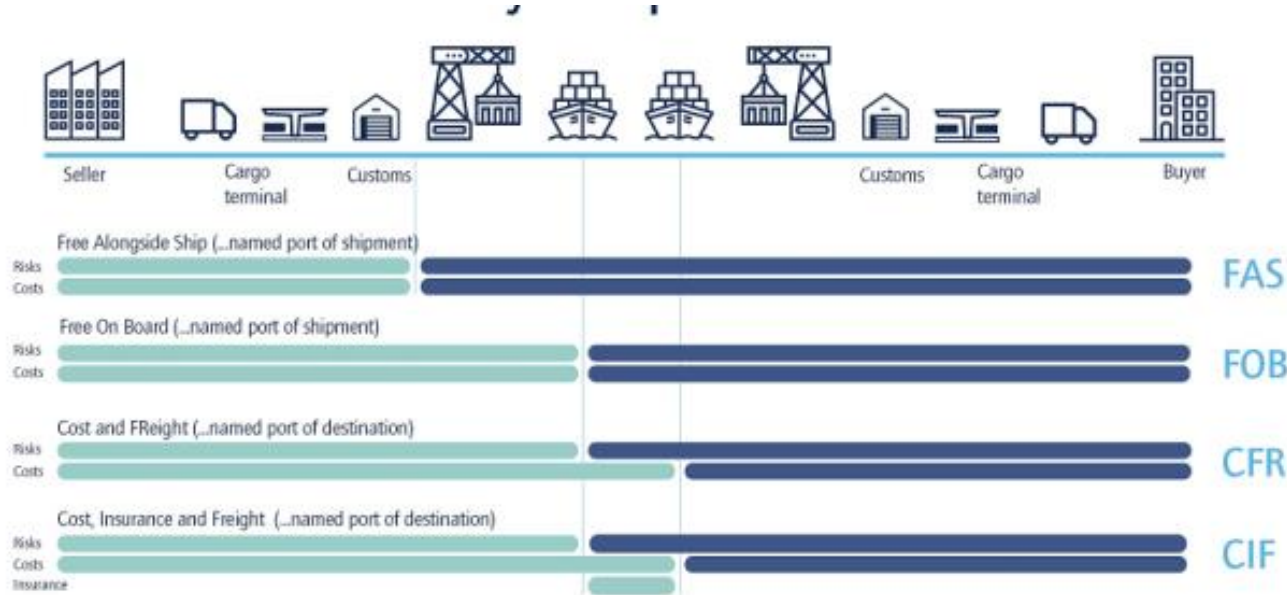
El comprador solo debe recibir la mercancía y generalmente descargarla, aunque puede ocuparse también el vendedor.

Este INCOTERM es justo el opuesto a EXW, el vendedor asume todos los gastos y riesgos.

INCOTERMS 2020: reglas para todos los modos de transporte



INCOTERMS 2020: reglas para transporte marítimo



INCOTERMS y competitividad





Prof. Germán Leva