

E-book

Incoterms®

Qué son, clasificación
y actualizaciones 2020



Introducción



El 2020 ha tenido una trayectoria de expectativas importantes para el sector logístico en todo el mundo, con el refuerzo de una importante herramienta de apoyo al comercio internacional: **la actualización de los Incoterms®**.

Para ayudar a nuestros clientes, partners y toda la comunidad a entender y actualizarse bien en relación a estos términos creados por la Cámara Internacional de Comercio (*International Chamber of Commerce - ICC*), realizamos un *webinar* en diciembre de 2019 y ahora publicamos este e-book.

Este esfuerzo ha sido realizado en conjunto con nuestro gerente comercial regional Quentin Emmanuel Margain, experto en Incoterms®, parte de nuestro equipo EP Express y con participación activa en el equipo EP Automotive, dedicado a atender con excelencia al sector automotriz.

Las iniciativas que creamos para todos ustedes aprovechan la tecnología para presentar parte del contexto y las principales actualizaciones de los Incoterms®. Este e-book te ayudará a comprender:

- Dónde inician y dónde terminan las obligaciones de exportadores (vendedores, proveedores) y de importadores (clientes).
- Cómo generar más transparencia y eficiencia en el comercio exterior y en las operaciones logísticas.
- Cómo obtener un mayor ahorro, o al menos evitar gastos innecesarios, así como litigios después de situaciones adversas.

Por último, te invitamos a visitar nuestro sitio web, europartnersgroup.com, para que descubras cómo podemos transformar tus proyectos locales en grandes sueños globales.

Saludos cordiales,

Europartners Group



Índex

04 | Un poco de historia

05 | ¿Qué son los Incoterms®?

07 | Lista completa de Incoterms®

08 | Qué hay de nuevo en los Incoterms® 2020

12 | Nuevo orden y artículos para los Incoterms® 2020

14 | Todos los Incoterms® 2020

14 | EXW

15 | FCA

16 | CPT

17 | CIP

17 | DAP

18 | DPU

19 | DDP

19 | FAS

20 | FOB

21 | CFR

22 | CIF

23 | Conclusión

Un poco de historia

Las International rules for the interpretation of trade terms (“Reglas internacionales para la interpretación de términos de comercio”), conocidas mundialmente por la marca registrada **Incoterms®**, fueron creadas a principios del siglo XX por la International Chamber of Commerce (ICC), con sede en París.

Cuando una nueva forma de organización social nace, surge la necesidad de crear normas para garantizar su buen funcionamiento. Con la práctica del comercio sucedió lo mismo. Se cree que los países usan Incoterms® desde hace algunos siglos. Desde la antigüedad en la Mesopotamia ya se practicaba el comercio internacional, y en cierta forma, los antecedentes de los Incoterms® ya se empezaban a trazar.

En 1919, un grupo de grandes industriales, financieros y comerciantes fundó la ICC y desde 1923 se comenzó a pensar en una serie de reglas que pudieran estandarizar la organización global del comercio.

La primera edición de los Incoterms®, publicada en 1936, presentaba las reglas FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship and Ex Quay. Entre 1936 y 1980, hubo cuatro actualizaciones de estos. A partir de 1980, las reglas son revisadas cada 10 años, para acompañar los avances y las nuevas prácticas del comercio internacional, de los transportes y reglas aduanales. La actualización del año 2020 es la novena edición.

¿Qué son los Incoterms®?

Qué son



Reglas para el manejo de operaciones de comercio internacional, facilitando las conductas ante los riesgos existentes en el comercio mundial.



Conjunto de 11 términos compuestos de 3 letras que definen:

- Las obligaciones
 - Los riesgos
 - Los costos
-



Aplicables a cada una de las partes en una operación de compra venta B2B.

Las “Reglas internacionales para la interpretación de términos de comercio” son conceptos consolidados por la International Chamber of Commerce (ICC) que definen responsabilidades fundamentales de vendedores y compradores en la entrega de bienes negociados. Los Incoterms® son una marca registrada de la ICC.

Pero... ¿Son **reglas**? ¿No son una ley internacional?

No. Los Incoterms® no tienen fuerza de ley o de reglamentación internacional, ni son modelos de contrato.

Los Incoterms® hacen referencia a prácticas comerciales frecuentes, para intentar eliminar de los contratos los problemas de comunicación que puedan surgir en negocios internacionales.

Cada vez que organizamos el **transporte** y la **entrega** de bienes negociados por transacciones comerciales internacionales, nos enfrentamos a una serie de riesgos, costos y más, ¿verdad?

Así, los Incoterms® determinan exactamente las **responsabilidades, tareas, costos y riesgos** de las dos partes involucradas en contratos de compraventa que involucran transporte internacional:



- ▶ Los exportadores (vendedores, proveedores)
- ▶ Los importadores (consumidores, clientes, compradores)

¿Cómo leer los Incoterms®?

Cada Incoterm® tiene una definición en inglés y es reconocido por la sigla de tres letras.

Los nombres de los Incoterms® especifican las obligaciones, los riesgos que conlleva cada regla e indican quién va a absorber las obligaciones y responsabilidades asignados a cada una de las partes en el transporte de una mercancía, así como las especificaciones anuales en un contrato de compraventa.

¿Cómo utilizar los Incoterms® en documentos oficiales?

Al momento de usar Incoterms® en un contrato de compraventa, por ejemplo, tenemos que asegurar que muestra:

- ▶ la regla Incoterms® elegida,
- ▶ el año de su actualización y
- ▶ el nombre del lugar (*el puerto o el punto de entrega acordado*)

Cada fragmento es muy importante. Sin uno de ellos, la regla en cuestión pierde su valor y su significado.

Ejemplo: para una negociación partiendo del puerto de Los Ángeles, utilizando el Incoterm® FOB con la actualización de 2020, redactaríamos en el contrato:

FOB Los Angeles, Incoterms® 2020

Lista completa de Incoterms® 2020

No se ha cambiado la cantidad de Incoterms® en 2020, solo la aplicación de algunos de ellos. Así que siguen siendo 11 los Incoterms®.

Según la ICC, la actualización refleja los cambios en las buenas prácticas comerciales en la última década, para que las reglas sean más accesibles y fáciles de ser aplicadas.

Los 11 Incoterms® de 2020 son:

- **EXW** – *Ex Works* – En la fábrica (o “en origen”)
- **FCA** – *Free Carrier* – Franco transportista
- **CPT** – *Carriage Paid To* – Transporte pagado hasta
- **CIP** – *Carriage And Insurance Paid To* – Transporte y seguro pagados hasta un lugar de destino convenido
- **DAP** – *Delivered At Place* – Entregado en el lugar
- **DPU** – *Delivered At Place Unloaded* – Entregado en el lugar de descarga
- **DDP** – *Delivered Duty Paid* – Entregado con derechos pagados
- **FAS** – *Free Alongside Ship* – Libre al lado del navío
- **FOB** – *Free On-Board* – Libre a bordo
- **CFR** – *Cost And Freight* – Coste y flete
- **CIF** – *Cost Insurance And Freight* – Coste, seguro y flete

¿Qué hay de nuevo en los Incoterms® 2020?

Novedades

- ▶ BOL con mención “On-board” y Regla FCA.
- ▶ A&B artículos y orden dentro de los Incoterms®
- ▶ Incoterm® DAT reemplazado por DPU
- ▶ Seguro de transporte para Incoterms® CIF y CIP
- ▶ Posibilidad de utilizar su propio medio de transporte para FCA, DAP, DDP y DPU
- ▶ Inclusión de requisitos de seguridad dentro de las obligaciones de transportes y costos
- ▶ Notas explicativas para usuarios

En 2020 hay muy pocas actualizaciones, a diferencia de otros años. Sin embargo, son muy constructivas. Estas nos permiten **eliminar algunas ambigüedades** que existían en las versiones anteriores de los Incoterms® y que a veces invitaban a que cada una de las partes tuviera una interpretación diferente de los mismos, lo cual no es recomendable al momento de tener un contrato de compraventa con un cliente de otro país. En esta sección, comentaremos brevemente las principales actualizaciones. En la siguiente, detallaremos cada Incoterm® 2020.



Bill of Lading – On-Board

Empecemos hablando del *Bill of Lading* (BOL o B/L) con mención “on-board” para la regla FCA. Esta nace a raíz de una preocupación de muchos proveedores y clientes, que a través de sus operaciones de compraventa internacional tienen cartas de crédito.

En su primera negociación, lo más probable es que proveedores y clientes no se conozcan y, por ende, sientan alguna inseguridad relacionada a si la mercancía realmente llegará a su destino, o que se cumplan las especificaciones acordadas en contrato de compraventa, o que el cliente realmente pague cuando le entreguen la mercancía.

Si los montos involucrados son muy altos, la inseguridad de arriesgarse es aún más grande. Para dichas situaciones, existen las cartas de crédito irrevocables y confirmadas, que involucran un banco receptor y un banco emisor. Esto, con el fin de blindar un poco la compra y venta.

Muchas veces, uno de los documentos clave para poder asegurar que el banco del vendedor –que es el banco receptor– liberará los fondos del cliente –o del comprador– era el “*Bill of Lading*”, con la mención “on-board”. Hasta tener ese documento, el banco –que tenía la garantía del pago– no liberaba los montos (los fondos) al vendedor.

Anteriormente, los Incoterms® 2010 no consideraban acceso al vendedor del BOL/on-board, ya que no contrataba el transporte marítimo y mucho menos era responsable del transporte de la mercancía hasta que se subiera al barco.

La regla FCA actualizada permite, bajo acuerdo del comprador y el vendedor, la posibilidad que el comprador (que es el importador) solicite al transportista (a la naviera que contrata) que emita un documento BOL con la mención “on-board” a favor del proveedor (el vendedor). Eso soluciona el tema de la documentación requerida por parte del proveedor para entregar a su banco y, así, liberar los fondos de la compraventa amparados por la carta de crédito.

► **A & B**

Otro ajuste a los Incoterms® 2020 está en la presentación de los artículos con las obligaciones para vendedores y para compradores, mucho más detallados y explícitos para disminuir ambigüedades, incluyendo nuevos alcances, como, por ejemplo, temas de seguridad, entre otros. Ahora, se especifican puntos de riesgo y obligaciones para:

A = vendedores

B = compradores

En esta actualización, primero la ICC presenta las obligaciones de los vendedores y, a continuación, la de los compradores.

► **DAT ahora es DPU**

Los Incoterms® *Delivered at Terminal* (DAT) desaparecen y son reemplazados por los *Delivered at Place Unloaded* (DPU).

El DAT era un Incoterm® que atendía la cuestión de la descarga en destino; sin embargo, hacía referencia a una terminal, que en muchas ocasiones solo aplicaba en los puertos, en los lugares de desconsolidación en los aeropuertos, o en una terminal ferroviaria.

En realidad, la mayoría de los compradores no cuenta con terminales para recibir la mercancía. Como consecuencia, este Incoterm® se prestaba a múltiples interpretaciones.

La diferencia del DPU con el *Delivered at Place* (DAP) es principalmente la inclusión de la descarga por parte del vendedor como una de sus obligaciones, en donde asume riesgos y costos.

Ambos DAP y DPU infieren que el proceso de despacho de importación –riesgos, costos y obligaciones– está a cargo del comprador; sin embargo, el vendedor debe asegurarse de entregar toda la documentación necesaria para cumplir con las autoridades aduaneras del país de destino. Así, los riesgos de pérdida o daño **son del comprador**, hasta que se reanude el tránsito hasta el punto de destino.

► Seguros de transporte

Hay una actualización en cuanto a los seguros de transporte. Dos Incoterms®2020, el Cost Insurance And Freight (CIF) y el Carriage And Insurance Paid To (CIP), señalan que es el proveedor (vendedor, exportador) quien tiene que contratar y pagar el transporte internacional marítimo o aéreo. Sus riesgos terminan en el puerto o lugar de origen.

Es decir, si algo sucede durante el transporte, el comprador tendría que asumir los riesgos y costos relacionados con la pérdida de mercancía.

Los Incoterms® CIF y CIP atienden esta preocupación, obligando al vendedor a contratar un seguro de transporte. Normalmente piden el 110% del valor de la factura, que se traduce en el 100% del valor de la factura de la mercancía más un 10%.

La actualización 2020 hace referencia al tipo de cobertura que debe incluir el seguro contratado:

En cuanto al Cost Insurance in Freight (CIF) –modalidad marítima– el tipo de seguro que debe contratar el proveedor, a beneficio de su comprador, es un seguro de cobertura limitada, que acorde a las cláusulas internacionales de seguro se llama una cláusula “C”, un seguro que solamente cubre lo básico.

El transporte marítimo normalmente es el medio de transporte económico; por

eso piden que al menos sea una cobertura limitada.

Aquí es importante mencionar que esa cobertura, o la obligación por parte del vendedor, es de contratarlo solamente para el transporte internacional marítimo, es decir, no tienen que asegurar la mercancía para el resto del transporte hasta el lugar de destino del cliente.

En nuestro punto de vista, no es algo muy conveniente, ya que los seguros básicos no consideran muchos factores de riesgos y dejan muy desprotegido al importador. Siempre es recomendable contratar un seguro de cobertura puerta a puerta.

El Carriage and Insurance Paid to (CIP) obliga al vendedor a contratar un seguro Premium (cláusula “A”), que en términos generales lo podríamos llamar de “cobertura amplia”, donde el beneficiario goza de un mayor respaldo por parte de la aseguradora ante una avería durante el transporte internacional.

En caso de averías graves, pueden estar considerados dentro de la póliza de seguro (cláusula A) siempre y cuando la misma lo especifique, lo cual da tranquilidad adicional al comprador.

Este punto solamente aplica para el transporte internacional, siendo un Incoterm® multimodal. Puede ser marítimo o aéreo. Aunque en la práctica el Incoterm® CIP no se utiliza para marítimo, su uso es posible.



► Transporte propio

La actualización 2020 da la posibilidad a los proveedores, con los Incoterms® FCA, DAP, DPU y DDP, de hacer uso de sus propios medios de transporte, en lugar de subcontratar a un tercero. Con eso, también han sido incluidos **requisitos de seguridad** dentro de las obligaciones de transporte.

Sobre todo desde que iniciamos el siglo 2000, hemos enfrentado muchas situaciones de seguridad, especialmente en EUA. Muchas certificaciones han sido creadas, como la *Customs-Trade Partnership Against Terrorism* (C-TPAT), la de la *Business Alliance for Secure Commerce* (BASC), la de Operador Económico Autorizado (OEA); todo esto para atender el tema de la seguridad en el transporte de las mercancías.

Los Incoterms® también lo incluyen dentro de sus reglas, para dejar claro cuando una de las partes –que tiene como obligación contratar el transporte– también tiene la obligación de asegurar que se cumpla con los niveles de seguridad requeridos para el manejo específico de las mercancías vendidas o compradas.

► Notas explicativas

A partir del 2020, hay notas explicativas para los usuarios (*explanatory notes for users*), que sustituyen las notas de orientación (*guidance notes*).

Estas vienen al inicio de cada término, para explicar sus fundamentos acerca de cuándo y cómo deben ser utilizados, cuándo los riesgos son transferidos y qué costos se deben por cada parte.

Nuevo orden y artículos para los Incoterms® 2020

Hasta 2010, el orden de los Incoterms® era:

EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP.

En 2020, el orden está basado en Incoterms® multimodales versus Incoterms® solamente para fletes marítimos, para optimizar su uso.

El orden 2020 queda de la siguiente manera:

EXW – FCA – CPT – CIP – DAP – DPU – DDP

FAS – FOB – CFR – CIF

Recordemos que DAT, en la versión anterior, se encontraba antes de DAP; con el cambio, DPU se pasa a después de DAP, por la obligación adicional del vendedor de descargar la mercancía en destino. La lista de multimodales se concluye con el DDP y, posteriormente, tenemos la serie de los Incoterms® marítimos, que son FAS, FOB, CFR, cerrando con el Incoterm® CIF.

Como mencionamos anteriormente, esta actualización de los Incoterms® desglosa los artículos entre “A”, para las responsabilidades de los vendedores (proveedores, exportadores) y “B”, las del comprador (importador), de la siguiente manera:

A1 / B1

Determina las **obligaciones generales** que cada uno tiene que absorber, contratar, o que tiene que realizar la persona que aparece como responsable.

A2 / B2

Trata de las **entregas**. Gracias a este artículo se hace más específico cada uno de los Incoterms® que trata de este tema. Así mismo, hace referencia al lugar de destino: puertos, un lugar, una terminal, un aeropuerto, si es una bodega, etc., para evitar ciertas ambigüedades.

A3 / B3

Detalla el momento de la **transferencia de riesgos**. Puede llegar a ser confusa, sobre todo cuando involucra Incoterms® en donde la transferencia se hace en un aeropuerto y delimita el lugar exacto en el mismo: ¿en qué lugar del aeropuerto? ¿Dentro del avión? ¿En la terminal de la aerolínea? ¿Dónde queda esa transferencia de riesgo?

A4 / B4

Hace referencia al **transporte**: si es multimodal, o si aplica para marítimo, qué tipo de transporte debemos de contratar; el tema de la seguridad también aparece aquí.

A5 / B5

Detalla los niveles de **seguro**. Sobre todo, con la actualización del CIF y el CIP, ahí encontramos los detalles de las cláusulas “A” y “C”, según sea cobertura básica o cobertura amplia.

A6 / B6

Trata de la **entrega** y de los **documentos de transporte**. Quién se debe de encargar de conseguir el B/L, quién debe pagarlo, quién se encarga de enviar la *packing list*, quién será el encargado de mandar la factura comercial.

A7 / B7

Refuerza la declaración del **despacho de exportación e importación**. ¿Quién va a pagar los honorarios, los impuestos? ¿Quién se hace cargo de los riesgos en caso de que se detenga la mercancía por cuestiones aduaneras?

A8 / B8

Refuerza la importancia de la responsabilidad de **revisión**, el **embalaje** y la **marcación** de la mercancía, con el fin de revisar que viaje bien embalada y delimitar las dimensiones correctas, para evitar problemas y costos que se puedan llegar a elevar.

A9 / B9

Enfatiza la **asignación de costos**. Hace referencia a los conceptos que pagará cada parte.

A10 / B10

Son las **notas explicativas** que mencionamos anteriormente, donde la ICC pretende minimizar interpretaciones no correctas de cada una de las reglas.

Todos los Incoterms®

A continuación, explicaremos de forma gráfica, para lograr un mejor entendimiento, cada uno de los Incoterms®. Seguramente descargaste este e-book porque tienes ya un conocimiento previo del tema, así que te brindaremos una guía de las actualizaciones en Incoterms®. Para no llegar a las 70 páginas publicadas por la ICC, solo retomaremos los puntos principales donde hubo actualizaciones de 2010 para 2020.

► EXW



El **Ex Works** (EXW) puede ser traducido como “en fábrica”. Sigue siendo el Incoterm® con menos responsabilidades para los vendedores y más para los compradores. Básicamente, quien exporta (el vendedor) no tiene **absolutamente ninguna responsabilidad respecto al transporte**.

El comprador debe contratar y pagar el transporte, el seguro y las obligaciones aduanales. Los riesgos son todos del importador a partir del momento en que el exportador entrega la carga en el local y fecha acordados.

Sin embargo, el vendedor tiene la responsabilidad de la **marcación, embalaje, revisión de la mercancía**, de proporcionar los **documentos**, la factura comercial, la *packing list*

correcta, para que el transporte no se vea afectado por ninguna cuestión de comercio exterior.

En la práctica, según el EXW –sobre todo cuando son mercancías que salen de almacenes o de fábricas– aunque el comprador tiene la responsabilidad de las herramientas, los montacargas, las grúas para encargarse de la maniobra de carga, **el vendedor debe hacerse cargo de esa maniobra**.

Debido a esto, muchos han cambiado de EXW a Free Carrier (**FCA**), pues esta variante permite especificar que, a pesar de ser EXW, la responsabilidad de cargar la mercancía a la unidad de transporte será por parte del vendedor.

► FCA



El siguiente Incoterm® es el **Free Carrier** (FCA), que podríamos traducir como “franco transportista”, o “libre en el transportista”. Mencionamos anteriormente que, a partir de la actualización 2020, existe la posibilidad de elaborar un Bill of Lading (B/L) por parte del *carrier* **del comprador** a favor del vendedor.

Eso se hace principalmente para atender la preocupación de las cartas de créditos. Uno de los documentos **obligatorios** de soporte para la liberación de fondo es el B/L *on-board*, sobre todo para temas marítimos. Normalmente ese documento se emite una vez que haya zarpado el buque.

Este Incoterm® provee la facilidad –siempre y cuando haya un acuerdo ante el comprador y el vendedor– que este documento sea emitido a favor del vendedor, a pesar de que no contrate un transporte marítimo. Es un Incoterm® cada vez más utilizado, principalmente en Europa.

En muchas ocasiones, el EXW desaparece, porque la negociación involucra almacenes externos; otras veces, porque las partes buscan evitar inconvenientes con la variante del EXW acerca de cargar o no cargar; y, en muchas otras oportunidades, por la facilidad que agrega a los procesos aduanales, pues pueden hacerse cargo de toda la operación, pero no tienen que hacerse cargo del despacho de exportación.

De esta manera, FCA es un Incoterm® que ha sido cada vez más utilizado en el transporte internacional. Una de las grandes novedades de 2020 es dar la posibilidad de utilizar un medio de transporte propio. Un aspecto importante de tomar en cuenta, cuando se trata de un movimiento aéreo, es que el FOB no debería ser utilizado en estos casos, porque fue concebido para ser aplicable solamente en negociaciones de transporte marítimo. Así, el Incoterm® correcto debería ser el FCA.

En el caso del FCA, el comprador debe contratar y pagar el transporte (o utilizar sus propios medios) y el seguro. El vendedor debe cargar la mercancía al transportador en un local acordado por las dos partes.

Para los trámites aduanales, el vendedor debe cuidar de la exportación y apoyar a su cliente con la importación. El cliente cuida de la importación, y apoya al vendedor con la exportación.

► CPT



El Incoterm® **Carriage Paid To** (CPT) determina hasta dónde será pagado el transporte por parte del vendedor, dejando claro que los riesgos y obligaciones pasarán a ser del comprador una vez que la mercancía llegue al aeropuerto o lugar de origen, denominado el lugar de entrega acordado.

En resumen, el vendedor se hace cargo de la responsabilidad de los riesgos de la mercancía hasta que esté en el aeropuerto, puerto o lugar **de origen**, que es el lugar de entrega acordado. Esto incluye la carga de la mercancía **al primer transportista**, que también debe encargarse del despacho de exportación y las maniobras en el aeropuerto de origen. Asimismo, tiene que absorber el gasto del flete internacional; sin embargo, llegando al aeropuerto o puerto de destino, los costos y las obli-

gaciones, así como el riesgo, corresponden al comprador.

El vendedor no se va a hacer cargo de cualquier situación que se pueda presentar (daño o pérdida de la mercancía) en flete internacionales aéreos o marítimos.

Este Incoterm® es muy riesgoso para el comprador. No se recomienda para importadores, sobre todo aquellos que no tienen contratada una póliza global de seguros, una póliza de viaje seguro.

Si sucede algo en el transporte internacional, el vendedor podrá dejarle al comprador la responsabilidad de tratar con el transportista para conseguir el reembolso de su mercancía y cualquier otro riesgo relacionado con el transporte internacional de bienes.

► CIP



El Incoterm® **Carriage and Insurance Paid to (CIP)**, es bastante similar al CPT. La diferencia es que incluye la contratación del seguro de mercancía para el transporte internacional.

El seguro a beneficio del comprador se contrata en el puerto/aeropuerto de

origen hasta el puerto/aeropuerto de destino. La cobertura debe ser amplia.

Del mismo modo que el CPT, los trámites aduanales de exportación quedan a cargo del vendedor. Los de importación y pasaje por terceros países, del comprador.

► DAP



En el Incoterm® **Delivered at Place (DAP)**, “entregado en un lugar (determinado)”, el vendedor pasa a tener un mayor involucramiento en el transporte internacional, inclusive en el país de destino.

Incluye todo lo que nos pide el Incoterm® CPT, porque **no hay seguro** involucrado en este caso; sin embargo, aparte de pagar por el flete internacional, el vende-

dor también asume los riesgos relacionados con el transporte internacional.

Adicional a ello, cuando la mercancía llegue al país de destino, el vendedor debe encargarse de la entrega terrestre (por ferrocarril, por ejemplo) de la carga hasta un lugar de destino que haya sido acordado con el comprador.

En la práctica, sucede con frecuencia que el vendedor incluye los honorarios del despacho de exportación dentro del precio de la mercancía (sin incluir impuestos); sin embargo, acorde a la ICC, queda claro que la responsabilidad del despacho de exportación corresponde al comprador.

Otro punto importante también es que la descarga no tiene que ser cubierta

por parte del vendedor. Es decir, **le corresponde al comprador descargar** la mercancía en el lugar de destino convenido, por sus propios medios.

Al igual que para el FCA, un medio propio de transporte puede ser utilizado para llevar a cabo el traslado de mercancía, sin que impida el uso del Incoterm®.

► DPU



El **Delivered at Place Unloaded** (DPU), o “entregado en el lugar convenido descargado”, es el nuevo Incoterm®.

Se asemeja al Incoterm® DAP; la única diferencia es la **obligación adicional**, por parte del **vendedor**, de **descargar la mercancía** en el lugar de entrega. Este es el único Incoterm® en que el vendedor tiene la obligación de descargar la mercancía en la entrega.

Este Incoterm® puede ser muy útil cuando se entregan mercancías pesadas, en obras donde no necesariamente el cliente tiene un montacargas para descargar; por ejemplo, puede ser utilizado en la industria de la construcción.

Pero podemos pensar en un ejemplo práctico de nuestras vidas como consumidores. Si compras, por ejemplo, una lavadora de ropa en una tienda departamental, probablemente le pedirás que la lleven a tu casa y se encarguen de descargarla en el sitio donde se quedará en definitivo. Así, el motivo por lo cual el DPU existe en el B2B es el de atender ciertas industrias donde no necesariamente el importador tiene las herramientas óptimas para descargar la mercancía.

Este nuevo Incoterm® también generó un cambio en el orden de las reglas. Antes había el DAT, que venía antes del DAP; ahora, el DPU viene después del DAP.

► DDP



El siguiente Incoterm® es el **Delivery Duty Paid** (DDP), entregado con derechos pagados. Es el Incoterm® con la mayor responsabilidad por parte del vendedor.

Incluye los aspectos del Incoterm® DAP, incluyendo el **pago**, por parte del vendedor, del despacho de importación, de los impuestos relacionados con el despacho de importación –es decir, los impuestos para nacionalizar la mercancía–, de todos los trámites y también la **entrega** hasta el lugar determinado por el comprador.

En el Incoterm® DDP, **la descarga** no está contemplada. A diferencia del DPU,

la descarga la tiene que hacer el importador. Este Incoterm® es usado por empresas que no tienen experiencia en la exportación.

Analizando otro posible escenario como ejemplo: una *Original Equipment Manufacturer* (OEM) del sector automotriz nos contrata para enviar un carro a una exposición; utilizamos entonces el Incoterm® DDP y, cuando termina el evento, reimportamos la mercancía nuevamente utilizando el Incoterm® EXW.

Continuando con otro ejemplo, el Incoterm® DDP aplica en el envío de muestras para un cliente, con el fin de evaluar la calidad de la mercancía.

► FAS



El **Free Alongside Ship** (FAS), “franco al costado del buque” (o “libre al lado del navío”) es el primero de los Incoterms® marítimos.

Es un Incoterm® que no se aplica mucho cuando tenemos el uso del transporte marítimo a través de *liners*, las navieras de transporte de contenedor: es utilizado más para **cargas a granel**, carga **break bulk**, carga **sobre-dimensionada** (por ejemplo, cuando se requiere la modalidad Ro-Ro).

Acorde al Incoterm® FAS, la responsabilidad del vendedor termina cuando

la mercancía se encuentra en el muelle, a un costado del buque en el que la vamos a cargar. El vendedor deberá hacerse cargo del despacho de exportación; sin embargo, la última maniobra (cuando se sube la mercancía del muelle al buque) corresponde al comprador.

Es entonces cuando el comprador se hace responsable por los riesgos, contratación y pago del transporte, seguros y trámites aduanales de importación y entradas a otros países.

► FOB



El siguiente Incoterm®, el **Free On-Board** (FOB), “franco a bordo” (o “libre a bordo”), es uno de los más utilizados.

Es un Incoterm® que ha facilitado mucho la elaboración de contratos de compraventa, pues permite la **transferencia de costos** en un punto conveniente tanto para el importador como para el exportador.

Ha sido uno de los más comunes y requeridos hasta la fecha en el comercio internacional.

Es importante destacar que es un **Incoterm® marítimo**. Mencionamos que en Estados Unidos lo usan en negociaciones con transporte aéreo; sin embargo, es un Incoterm® diseñado para fletes marítimos.

Para un embarque aéreo, la referencia sería utilizar al FCA (cuando la mercancía es dejada en el aeropuerto de origen).

Según el FOB, la responsabilidad del vendedor termina cuando la mercancía pasa la borda del barco, es decir, es colocada dentro del buque que va a ser responsable del transporte internacional o del transporte *feeder*.

En efecto, en muchas ocasiones, la mercancía se entrega en un puerto secundario, usando un buque *feeder* para llegar al puerto base, donde finalmente saldrá el *mother vessel* para transitar hacia el destino final.

Si la negociación involucra puertos secundarios donde hay una aduana, entonces el FOB aplicará en este puerto secundario, a pesar de que el buque utilizado sea un *feeder*, el cual transita por ríos para llegar al puerto principal.

► CFR



Según el **Cost and Freight** (CFR), “coste y flete”, la responsabilidad y los riesgos terminan una vez que la mercancía esté colocada en el buque, o sea, en el punto FOB.

Ahí terminan los riesgos asumidos por parte del vendedor y ahí empiezan los riesgos asumidos por parte del comprador. Sin embargo, el flete internacional lo tiene que contratar y pagar el vendedor (el exportador).

Es un Incoterm® muy arriesgado, para cualquier importador, de la misma manera que para el *Cost Carriage Paid to* (CPT), ya que no sabe a quién contrata el vendedor (qué naviera, qué aerolínea), qué tan seguro es; aun así, asume los riesgos y no hay un seguro de por medio.

► CIF



Por último, definimos el Incoterm® **Cost, Insurance and Freight**, “costo, seguro y flete” (CIF), que es exactamente lo mismo que el CFR, pero se incluye una contratación de seguro que tiene que adquirir el vendedor a beneficio del comprador.

Como punto a considerar, la cobertura no tiene que ser amplia; puede ser una limitada.

Sabemos que muchos que han importado CIF no siempre piden la póliza de seguro a su proveedor.

Es importante tener mucho cuidado al momento de hacer este tipo de negociaciones: revisar qué tipo de seguro ha sido contratado y, a pesar de que requiere una cobertura limitada, exigir a al proveedor que sea una cobertura amplia.



Conclusión

La actualización 2020 de los Incoterms® fue bastante **sencilla**. Lo importante fue reducir las ambigüedades anteriores que existían por los Incoterms® y todo lo que abarcan, lo que no abarcan, lo que significan o no. En general:

- Siguen siendo **una herramienta** y un facilitador para el comercio internacional, sobre todo al momento de elaborar un contrato de compraventa.
- Han atendido también algunas preocupaciones; por ejemplo, el tema del FCA de clientes que manejaban cartas de crédito.
- Están también buscando la practicidad de que los clientes u operadores de comercio internacional que ya cuentan con unidades de transporte propias puedan utilizarlas.
- Finalmente, la ICC mostró que está siguiendo las nuevas costumbres del comercio internacional. Los Incoterms® se están actualizando acorde a las nuevas prácticas, siempre promoviendo la facilidad en una relación de negocios entre un comprador internacional y un vendedor, y su proveedor que se encuentra en otro país.

Una vez más, agradecemos el interés que tuviste en descargar nuestro e-book y te recordamos nuestro compromiso de seguir conectando contigo para atender todas tus dudas, preocupaciones y requerimientos.

No olvides que estamos a solo un clic de distancia en:

www.europartnersgroup.com

Contáctanos hoy mismo para que empecemos a trabajar, juntos, en tus proyectos locales e internacionales.

Incoterms® 2020



Vendedor
 Comprador