

Los Incoterms

Índice

1	Qué son los Incoterms.....	4
1.1	Definición.....	4
1.2	Clasificación Incoterms 2010	4
2	Cambios en la Versión 2010	6
2.1	Reducción de 13 a 11 Incoterms.....	6
2.2	Incoterms Polivalentes vs. Incoterms Marítimos.....	7
2.3	Incoterms Polivalentes: El transporte de Contenedores.....	7
2.4	La Prestación de Información	8
2.5	Ámbito de Aplicación de los Incoterms.....	8
3	Función de los Incoterms.....	8
4	Resumen.....	12
5	Referencias Bibliográficas.....	13

Objetivos

- Entender la utilidad y usabilidad real de los Incoterms.
- Comprender el porqué de los cambios de los Incoterms 2010 respecto a los Incoterms 2000. Entender la optimización que suponen estos cambios.
- Comprender para qué sirven, que funciones tienen, cómo se realiza el reparto de costes y responsabilidades, y qué Incoterm es preferible seleccionar dependiendo del momento.

Ejemplo:

En Manufacturas Torniferrum llevan ya tres años exportando con cierta asiduidad. Las exportaciones van dirigidas a Francia, Alemania y Portugal.

Por medio del representante portugués, les sale un contacto para un nuevo importador en Mozambique, país de habla portuguesa con importantes lazos históricos y comerciales con Portugal.

Torniferrum nunca ha utilizado Incoterms. Su forma de envío, hasta la fecha, ha sido siempre camiones completos, bien a portes debidos, bien a portes pagados hasta las instalaciones del cliente. Y esto nunca les ha supuesto problemas.

Con el mismo representante, deciden hacer el mismo sistema que en la UE, y cotizan al importador mozambiqueño portes pagados hasta su empresa. El importador no dice nada y acepta.

Al llegar la mercancía a la aduana, el africano reclama pago de aranceles a Torniferrum, entendiéndolo que el concepto "a portes pagados" era DDP. Los mismos ascienden a 14.000€. Nuestros amigos se negaron a pagarlo. La empresa no perdió la mercancía, pero tuvo que retirar la misma con el extra coste que toda la operación ya estaba suponiendo.

No es legalmente obligatorio utilizar los Incoterms, pero Torniferrum, desde entonces, decidió hacer uso de los mismos para clarificar todas sus operaciones.

Fin del ejemplo.

1 Qué son los Incoterms

1.1 Definición

Los Incoterms (acrónimo de International Commerce Terms – Términos de Comercio Internacional), son 11 términos publicados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), en los que quedan claramente definidas las condiciones de entrega de las mercancías en todas las operaciones de compraventa internacional y, según la última versión Incoterms 2010 –más adelante lo explicaremos-, también compraventa nacional. Gracias a los Incoterms, se evitan incertidumbres en el comercio, y disminuyen notablemente los litigios.

Se publicaron por primera vez en el año 1936. Desde entonces, han sido revisadas en los años 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, hasta llegar a los que están actualmente vigentes, Incoterms 2010.

Aunque el hecho de que las últimas revisiones hayan sido cada diez años, y esto no obedezca a ningún patrón preestablecido, previsiblemente se mantendrán vigentes al menos hasta el 2020.

Los Incoterms son propios del derecho Privado, y por tanto no tienen fuerza de ley. Por tanto, no es obligatoria su utilización: su uso está condicionado a que ambas partes estén de acuerdo en el contrato.

Su importancia, por tanto, estriba en el uso común y generalizado de los mismos en comercio internacional.

Aun pareciendo obvio, no está de más apuntar que los Incoterms solamente se utilizan para la compraventa de mercancías.

En la compraventa de servicios, al no requerir logística de transporte, no se utilizan.

1.2 Clasificación Incoterms 2010

Según esta última versión de Incoterms 2010, los once Incoterms se clasifican en función de tres criterios: Según el medio de transporte utilizado, dependiendo de cuándo se produce la transmisión del riesgo en el transporte, según quién sea el responsable del pago del transporte principal.

- Según el medio de transporte utilizado:
 - Incoterms Polivalentes: Son siete. Se pueden utilizar con cualquier modo de transporte, incluyendo el multimodal.
 - Incoterms marítimos: Sólo para transporte marítimo.

Los Incoterms evitan incertidumbres en el comercio y disminuyen notablemente los litigios

Los Incoterms, al ser normativa privada, no son de obligado cumplimiento. Pero su uso está internacionalmente extendido y aclara cualquier incidencia que suceda en cada una de las fases del transporte.

Para el envío de contenedores deben utilizarse Incoterms polivalentes

► Los Incoterms

- Pago del transporte principal: Según el pago del transporte principal lo realice el exportador-vendedor, o lo haga el importador-comprador.
- Transmisión del riesgo en el transporte: Según la obligación de entrega y, por tanto, la transmisión del riesgo, se produzca en origen; o en los que la obligación de entrega (transmisión del riesgo) se produzca en destino.

Clasificación de los Incoterms 2010				
Siglas	Incoterms	Tipo de transporte	Pago transporte principal	Transmisión riesgo transporte
EXW	<i>Ex works</i> En fábrica	Polivalente	Comprador	Origen
FCA	<i>Free Carrier</i> Franco transportista	Polivalente	Comprador	Origen
CPT	<i>Carriage Paid To</i> Transporte pagado hasta	Polivalente	Vendedor	Origen
CIP	<i>Carriage and Insurance Paid To</i> Transporte y seguro pagados hasta	Polivalente	Vendedor	Origen
DAT	<i>Delivered At Terminal</i> Entregada en terminal	Polivalente	Vendedor	Destino
DAP	<i>Delivered At Place</i> Entregada en lugar	Polivalente	Vendedor	Destino
DDP	<i>Delivered Duty Paid</i> Entregada derechos pagados	Polivalente	Vendedor	Destino
<hr/> <hr/> <hr/>				
FAS	<i>Free Alongside Ship</i> Franco al costado del buque	Marítimo	Comprador	Origen
FOB	<i>Free On Board</i> Franco a bordo	Marítimo	Comprador	Origen
CFR	<i>Cost And Freight</i> Coste y flete	Marítimo	Vendedor	Origen
CIF	<i>Cost, Insurance And Freight</i> Coste, seguro y flete	Marítimo	Vendedor	Origen

FUENTE: GUÍA PRÁCTICA DE LOS INCOTERMS 2010. GLOBAL MARKETING STRATEGIES

2 Cambios en la Versión 2010

Como ya hemos comentado, la última versión de los Incoterms 2010 establece una serie de diferencias respecto a la versión anterior del año 2000.

En motivo principal por el cual se han dado esta serie de cambios es para una optimización de los propios Incoterms. Los actuales vienen a cubrir ciertas lagunas que, a la hora de llevarlos a la práctica, existían en las versiones anteriores. Dicho esto, quizás aquí podamos comentar eso de que previsiblemente haya nuevas modificaciones, quizás en el año 2020, porque siempre quedarán espacios, y siempre se darán nuevos casos y controversias, que los Incoterms tratarán de solucionar con nuevas versiones de los mismos.

El cambio más visible ha sido la reducción de 13 a 11 términos, desapareciendo cuatro y apareciendo 2 nuevos.

También se han modificado los usos en algunos términos ya existentes. Se han adaptado asimismo a los tiempos la operativa de la logística internacional, las comunicaciones vía Internet, y los procedimientos de seguridad instauradas en las fronteras.

2.1 Reducción de 13 a 11 Incoterms

Desaparecen 4 términos:

- DES (Delivered Ex Ship – entregado sobre el barco)
- DEQ (Delivered Ex Quay – entregado sobre el muelle)
- DAF (Delivered at Frontier – entregado en frontera)
- DDU (Delivered Duty Unpaid – entregado derechos no pagados)

Se crean 2 nuevos terminos:

- DAT (Delivered at Terminal – entregado en terminal)
- DAP (Delivered at Place – Entregada en lugar).

En el caso de DES, DEQ y DAF, desaparecen porque tenían un uso muy escaso y se sustituyen por DAT, que debe utilizarse cuando la mercancía se entrega ya descargada en el país de destino en una terminal o una infraestructura destinada al transporte.

En el caso de DDU, le sustituye el nuevo DAP, que en realidad tiene unas características muy parecidas. Quizás sea que la nueva denominación define mejor de qué se trata.

DES, DEQ, DAF y DDU han desaparecido.
Aunque sigamos viéndolos, no deberíamos usarlos.

DAT sustituye a DES, DEQ y DAF
DAP sustituye a DDU

2.2 Incoterms Polivalentes vs. Incoterms Marítimos

Como concepto, es interesante subrayar que en la nueva clasificación, la referencia no se ha tomado según el reparto de costes, como se había hecho tradicionalmente. Ahora, la clasificación se realiza dependiendo del medio de transporte. Como decíamos, los Incoterms Polivalentes para cualquier medio de transporte o transporte multimodal, frente a los Incoterms marítimos. Visto el número de Incoterms para cada uno de ellos -7 a 4-, las nuevas reglas dan prioridad al uso de los polivalentes, ya que en realidad se ajustan mucho mejor a las prácticas habituales de logística internacional.

2.3 Incoterms Polivalentes: El transporte de Contenedores

Cuando la mercancía se transporta en contenedores, los Incoterms 2010 establecen que los Incoterms a utilizar son los Polivalentes, no los Marítimos. Y esto, aunque la entrega se realice en puerto y el transporte principal vaya por tanto a ser en barco.

¿Por qué? Porque los contenedores en la práctica son entregados en los puertos, no en los barcos. Cuando se descargan del camión, se dejan en el puerto, no dentro del buque. Es por ello que no deban utilizarse los términos FAS, FOB, CFR o CIF. A cambio, utilizaremos FCA, CPT y CIP.

Debemos recordar que los Incoterms son de derecho privado, por tanto no tienen rango de ley. Eso significa que si en el envío de un contenedor ponemos, por ejemplo FOB Barcelona, no estamos cometiendo ninguna ilegalidad. Pero sí es cierto que no estaremos aprovechando la mejoría que supone utilizar los nuevos Incoterms. Y en caso de que suceda algo, podríamos tener problemas a la hora de buscar soluciones. En este caso, según los Incoterms anteriores, para contenedores FOB significa que se traslada la responsabilidad en el momento en el que el contenedor traspasaba la borda del buque. Debemos hacernos cargo que en la práctica, si por un casual el contenedor cayera a mitad de camino del embarque, cayendo parte de la mercancía dentro, y parte fuera (en casuística logística esto ha sucedido), la resolución era tremendamente laboriosa.

Hoy, lo suyo será que pongamos FCA Barcelona, y así esa línea imaginaria de la borda del buque está fuera de peligro en cuanto a las responsabilidades se refiere para nuestro contenedor.

Según los Incoterms 2010, ahora con los términos FOB, CFR y CIF la transmisión del riesgo se produce cuando la mercancía se pone a bordo del buque. No cuando sobrepasa la borda del buque, como ocurría según la versión 2000.

La transmisión del riesgo al sobrepasar la borda del buque ha desaparecido. Para contenedores, no usar FOB

Es obligatorio facilitar la operativa al comprador. Evita problemas en el servicio y ulteriores litigios

2.4 La Prestación de Información

Otro cambio respecto a la versión de Incoterms 2000 es que, en la actual del 2010, el vendedor está obligado a prestar al comprador toda la información que pueda ser relevante y le pueda servir de ayuda en lo que se refiere a la seguridad de las mercancías o su transporte hasta alcanzar el destino final. Ahora bien, en caso de que la obtención de esta información suponga costes adicionales, estos serán a cargo del comprador.

2.5 Ámbito de Aplicación de los Incoterms

Aun siendo el ámbito de aplicación natural de los incoterms el comercio internacional, en la versión 2010 hace también mención al comercio nacional. En las zonas de integración económica sin fronteras, como puede ser la UE, se podría considerar de desde el punto de vista aduanero mercado "nacional", pero dados los diferentes lugares de entrega y variedad de transportes, está plenamente justificado el uso de los incoterms.

Incluso, dentro de un mismo país, esta característica se entiende si, por ejemplo, en España pensáramos en un envío desde Valladolid hasta Tenerife.

3 Función de los Incoterms

Los Incoterms sirven para que el vendedor/exportador y el comprador/importador, se pongan de acuerdo en todos los trámites relacionados con las operaciones logísticas.

Su finalidad consiste en delimitar cuatro aspectos básicos de la operativa logística internacional:

- El lugar de entrega de la mercancía
- Los trámites y documentos aduaneros
- La transmisión de riesgos en el transporte
- El reparto de costes entre el vendedor y el comprador

Ejemplo:

Porcelanas Cirbonteras envió un contenedor de 20' a un cliente en Tokio (Japón). Esta relación es próspera, ambos se conocen, y trabajan juntos desde hace ya 7 años. Los envíos son CIP Tokio.

En el último envío que hicieron, la mercancía sufrió un grave percance durante el trayecto marítimo, que hacía la misma inservible.

Poner con exactitud el lugar de entrega de la mercancía. Evita confusiones

► **Los Incoterms**

Porcelanas Cirbonteras reclamó al seguro. Ante la repetida negativa del mismo, nuestros amigos comenzaron acciones de arbitrio.

Los japoneses, molestos por la extraña acción de sus proveedores, solucionaron todo, pero a resultas de esas acciones, no volvieron a repetir compra.

CIP indica que se paga seguro y flete hasta destino, pero el seguro es a nombre del cliente, y la responsabilidad de la mercancía pasa a ser del comprador en el puerto de origen. Cirbonteras no conocía ni entendía este particular y actuó inadecuadamente.

El Lugar de Entrega de la Mercancía

Se debe precisar, con la mayor exactitud posible el lugar donde se va a entregar la mercancía. Sea este un aeropuerto, un puerto, dentro de un barco, en un almacén, una terminal, etc. Se escribe tras las siglas que corresponden al Incoterm elegido, seguido por el nombre de la ciudad, el país, y la mención Incoterms 2010.

Trámites y Documentos Aduaneros

Los Incoterms señalan a quién de las dos partes corresponde tramitar los documentos relativos a los trámites de exportación e importación:

Señalar con claridad el lugar de entrega de la mercancía.
 Por ejemplo: FCA terminal de contenedores, puerto de Barcelona, España, Incoterms 2010.

Trámites aduaneros según el Incoterm

	Incoterm	Trámites exportación	Trámites importación
P O L I V A L E T E S	EXW	Comprador	Comprador
	FCA	Vendedor	Comprador
	CPT	Vendedor	Comprador
	CIP	Vendedor	Comprador
	DAT	Vendedor	comprador
	DAP	Vendedor	Comprador
	DDP	Vendedor	Vendedor
M A R Í T I M O S	FAS	Vendedor	Comprador
	FOB	Vendedor	Comprador
	CFR	Vendedor	Comprador
	CIF	Vendedor	Comprador

La Transmisión de Riesgos en el Transporte

Los Incoterms regulan el lugar y momento en el que se transmite el riesgo de la mercancía del vendedor al comprador.

Siempre hay que tener en cuenta que se trata de la transmisión del riesgo del transporte (pérdida, daño, retraso...), en absoluto el riesgo comercial en cuanto a los pagos y transmisión de la propiedad de la mercancía. Los Incoterms no regulan en este sentido.

El riesgo de la mercancía se puede transmitir en el país de origen o en país de destino.

- En el país de origen
 - EXW. Entrega en los locales del vendedor.
 - FCA, FAS, FOB. En el primer transportista de la cadena logística. Sea un puerto, una terminal de carga, o a bordo de un barco (FOB).
 - CPT, CIP, CFR, CIF. Aun cuando el transporte principal esté pagado, el riesgo en estos casos también se transmite el país de origen.
- En el país de destino
 - DAT, DAP, DDP. En la llegada. Sea en terminal de carga en puerto de destino, sea en un almacén en destino, sea en los locales del importador (DDP).

En los Incoterms con la "I" en medio, CIP y CIF, la I significa "insurance", seguro. Aun cuando el riesgo de la mercancía se transmite en origen, el seguro se completa a nombre y en beneficio del importador.

En el resto de incoterms no es obligatorio hacer un seguro, pero el consejo mayoritariamente aceptado es que se contrate un seguro mientras se tiene el riesgo de la mercancía. Es decir, el exportador en los Incoterms "D", y el importador en el resto.

El Reparto de Costes entre el Vendedor y el Comprador

Esta es la aplicación fundamental y en definitiva la más práctica de los Incoterms: delimitar quién paga el transporte principal, carga, descarga, transporte interior, trámites aduaneros, etc.

El reparto de costes está hecho desde el vendedor hacia el comprador, desde origen hacia destino. Es decir, que según va avanzando la clasificación de los Incoterms, más son los costes que asume el vendedor y menos el comprador. Por poner los extremos, en un envío

Salvo en EXW y en DDP, como norma general los trámites aduaneros se realizan cada uno el de su país

Los Incoterms con "C" se paga el transporte principal hasta puerto/aeropuerto de destino

► Los Incoterms

en condiciones EXW es el comprador el que asume todos los costes, y en un envío DDP es el vendedor el que los asume.

Ejemplo:

Pongamos un envío desde nuestra fábrica de moldes para ladrillo refractario en Madrid (España) hasta nuestro importador en Chicago (USA).

EXW almacén del vendedor. La mercancía se entrega envasada y embalada lista para el transporte en nuestras instalaciones de Madrid. El comprador corre con todos los gastos.

FCA puerto de Valencia. Como vendedores, asumimos todos los costes hasta la terminal de carga de contenedores del puerto de Valencia, y también corremos con los trámites de aduanas de exportación.

CPT puerto de New York. El vendedor paga lo anterior, más los costes de la terminal incluida la carga en barco, y el transporte hasta el puerto de Nueva York.

CIP puerto de Nueva York. Lo anterior, más el seguro del transporte principal.

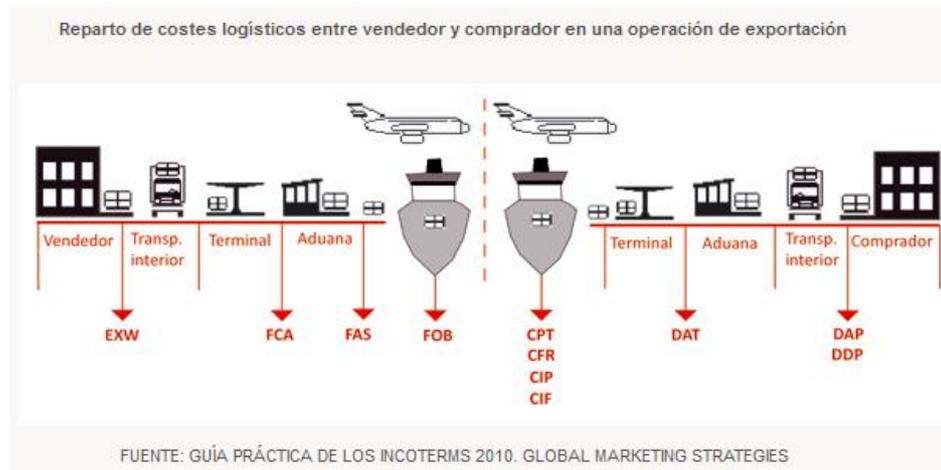
DAT puerto de Nueva York. Lo anterior, más los costes de descarga en el puerto de Nueva York.

DAP almacén del importador de Chicago. Lo anterior, más el transporte interno en USA hasta el almacén de nuestro importador.

DDP almacén del importador en Chicago. Lo anterior, más el despacho de aduanas de importación.

Fin Ejemplo

Como representación gráfica, el reparto de costes queda de la siguiente manera:



En los Incoterms con "C" se transmite el riesgo de la mercancía en origen

Salvo la descarga en el almacén del comprador, el Incoterm DDP indica que todos los gastos corren por cuenta del vendedor.

Hay que tener en cuenta que en muchos destinos, es de aplicación los impuestos directos equivalentes al español IVA. Como ejemplo, el equivalente en UK es el VAT, y en Francia el TVA.

Para evitar que con el DDP también tengamos que pagar el IVA en el país de destino, en el ejemplo anteriormente citado podríamos poner DDP almacenes del importador, Chicago, USA, VAT excluded.

Para seleccionar el Incoterm adecuado, nos debemos fijar en diversos aspectos, tales como la relación con el cliente, el lugar de destino, las características de la mercancía, la capacidad logística y administrativa del comprador y nuestro, los precios, etc.

Pero en todo caso, independientemente del Incoterm que en su momento vayamos a elegir, es bueno tener como principio el procurar que:

La responsabilidad sobre las mercancías sea inversamente proporcional a la distancia. Cuanto más lejos esté la carga, menor responsabilidad tengamos sobre la misma.

4 Resumen

- Los Incoterms son una ayuda fundamental en la logística internacional. Delimitan el reparto de costes y la asunción de riesgos de la mercancía durante el transporte de la misma desde el vendedor hasta el comprador.
- La versión Incoterms 2010 optimiza la anterior del 2000. Se ha pasado de 13 Incoterms a 11, y la división es ahora entre los Polivalentes y los marítimos.
- Para el transporte de contenedores se deben utilizar los Incoterms polivalentes: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.
- Para el transporte marítimo se deben utilizar los Incoterms: FAS, FOB, CFR, CIF.
- Según va avanzando la mercancía desde origen hacia destino, mayores son los costes que asume el vendedor y menores los que corresponden al comprador.

5 Referencias Bibliográficas

- Técnicas de Comercio Exterior. Logística Internacional. UPNA. 2012-2013. San Juan Pitarch, Carlos.
- Guía práctica de los Incoterms 2010. Global marketing Strategies.
- El Exportador. ICEX.