

09

INCOTERMS 2020

TODO INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS VA OBLIGATORIAMENTE ASOCIADO A UN NIVEL DE PRESTACIONES NEGOCIADO POR LOS SOCIOS COMERCIALES. LA FUNCIÓN ESENCIAL E INCONTOURNABLE DEL **INCOTERM** ES ESTABLECER LA DISTRIBUCIÓN DE LAS OBLIGACIONES RELACIONADAS Y DE LOS GASTOS DERIVADOS, ASÍ COMO LA DISTRIBUCIÓN DE LOS RIESGOS ENTRE EXPORTADORES E IMPORTADORES

1. DEFINICIÓN

Los Incoterms®, contracción de los términos ingleses Los «International Commercial Terms» constituyen el conjunto codificado de disposiciones contractuales estándar relativas al transporte de mercancías. Definidos por la Cámara de Comercio Internacional (CCI¹), los Incoterms® se revisan cada 10 años para reflejar la evolución de las prácticas del comercio internacional.

Estas normas de uso definen de manera codificada las condiciones de entrega de las mercancías en el marco de un contrato de venta.

Más concretamente, los Incoterms® permiten determinar las obligaciones recíprocas del vendedor y del comprador, el reparto de los costes de transporte, así como el lugar de entrega, que representa el punto de transferencia de los riesgos del vendedor al comprador.

2. MODALIDADES DE APLICACIÓN

- Los Incoterms o condiciones contractuales de entrega rigen cerca del 95 % de las operaciones internacionales.
 - Se refieren únicamente al flujo de mercancías y afectan exclusivamente al exportador, que no es necesariamente el vendedor, y al importador, que no es necesariamente el comprador.
 - Determinan para el exportador (posiblemente el vendedor) las obligaciones de entrega que le incumben, el momento de la transferencia de riesgos al importador, los servicios que puede incluir en su factura y los documentos y/o la información que está obligado a proporcionar para la correcta ejecución de la operación internacional.
 - Se utilizan tanto en las operaciones con terceros países
- terceros, así como en los intercambios dentro de la Unión Europea.
- En ningún caso determinan la transferencia de propiedad, que debe especificarse en el contrato que vincula a las partes comerciales.
 - Los Incoterms no son una ley, sino una recomendación de la CCI; por lo tanto, es importante precisar a qué versión se refiere la operación. La última versión, la de 2020, objeto de la publicación ICC 723EF, es la más adecuada para el mundo actual.
 - En la última versión hay 11, y 8 de ellos establecen únicamente obligaciones de entrega para el exportador.

3. RECOMENDACIONES PARA LA APLICACIÓN DE LOS INCOTERMS

- Antes de tomar cualquier decisión, es fundamental analizar con precisión el flujo físico, que puede ser diferente del flujo financiero.
- Los Incoterms solo se refieren al flujo físico.
- Es importante saber que la administración aduanera solo reconoce las versiones de 2010 y 2020.
- Dado que las operaciones de despacho de aduana cobran cada vez más importancia, se les dedica ahora un artículo específico.
- Cada código Incoterm debe estar asociado a un lugar geográfico.
- Es importante que el contrato de transporte sea coherente con las condiciones de entrega.
- El principal riesgo actual es el uso incorrecto de los Incoterms y no su no utilización; en caso de litigio, se tendrán en cuenta los compromisos del exportador, incluso si ha superado las obligaciones previstas por el Incoterm elegido.

4. CARACTERÍSTICAS DE LOS INCOTERMS

- **Criterios de elección:**

- El destino, el tipo de cliente, la naturaleza del contrato, los plazos que deben respetarse, el importe del pedido, las condiciones de pago, el modo de transporte, la capacidad financiera del exportador...

- **Las familias de Incoterms:**

- F = el importador es responsable del transporte internacional y lo paga directamente
- C = el exportador paga el transporte internacional, que se realiza bajo la responsabilidad del importador
- D = el exportador es responsable del transporte internacional y lo paga directamente

- **Modalidad de transporte:**

- Todos los modos de transporte: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP
- Transporte marítimo y fluvial: FAS, FOB, CFR, CIF
- Transporte organizado con medios propios: FCA, DAP, DPU, DDP

5. INCOTERMS RECOMENDADOS PARA TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE

- **EXW - EX Works:** el expedidor pone la mercancía a disposición del cliente en el país aduanero de exportación, en sus instalaciones o en las de un subcontratista, un proveedor o un embalador. Oficialmente, no se encarga de nada. **Comentarios:** *Incoterm que debe evitarse a toda costa, ya que, si se cumple, el expedidor no es el exportador en el sentido aduanero del término y, si es el vendedor, pierde instantáneamente el derecho a facturar sin IVA. Además, aunque no tenga que realizar ninguna acción, tiene la responsabilidad de proporcionar un embalaje adecuado al modo de transporte, información previa para el cumplimiento de las medidas de seguridad vigentes, etc. De hecho, algunas consecuencias pueden recaer sobre él como un «boomerang».*

- **FCA (Free Carrier):** el exportador entrega las mercancías despachadas de aduana para la exportación y cargadas en el medio de transporte al representante del importador en cualquier lugar del territorio aduanero de exportación. **Comentarios:** *el lugar asociado al incoterm puede ser antes de la salida de las mercancías (instalaciones del exportador, del subcontratista, de una empresa de embalaje) o cualquier otro lugar (zona de almacenamiento, de grupaje, puerto, aeropuerto) en el territorio aduanero de exportación. Este incoterm se aplica a todos los modos de transporte y deja en manos del importador el control del transporte en cuanto a costes y riesgos.*

• **CPT - Carriage Paid To...**: el exportador paga los gastos, incluido el transporte internacional hasta el lugar previsto (aeropuerto, puerto o cualquier otro lugar en el territorio de destino de las mercancías); por el contrario, el importador asume los riesgos relacionados con el transporte internacional, que puede realizarse por cualquier medio.

Comentarios: *el lugar asociado al código es importante; no hay que olvidar nunca que, en todos los países, salvo en la UE, los trámites de despacho de aduana de importación y el pago de los costes derivados se realizan nada más llegar al territorio; indicar un lugar en el interior del país puede resultar peligroso en caso de que se produzca un almacenamiento imprevisto a la llegada. Los sobrecostes se facturarán obligatoriamente al exportador. Una recomendación, sobre todo en los tiempos actuales: asociar al código un lugar situado desde la llegada al territorio, es decir, antes del paso por la aduana.*

• **CIP (Carriage and Insurance Paid To...)**: el exportador paga los gastos, incluidos el transporte internacional y la prima del seguro de transporte contratado en beneficio del importador, quien asume los riesgos relacionados con el transporte internacional. **Comentarios:** *Los mismos comentarios que para el CPT; compruebe además que el país de importación no exija la contratación de un seguro en su territorio y que la cobertura se ajuste a los riesgos asumidos; no olvide que las pólizas francesas tienen una cobertura básica especialmente completa y, por lo tanto, son preferibles por razones tanto comerciales como financieras.*

• **DAP (Delivered At Place)**: el exportador paga y es responsable del transporte internacional hasta el lugar de destino indicado, asociado a la sigla. La responsabilidad se transfiere al importador antes de la descarga en dicho lugar. **Comentarios:** *el lugar de destino puede situarse en cualquier punto del territorio de destino (desde el lugar de entrada hasta el destino final); sin embargo, hay que recordar que en la inmensa mayoría de los países (pero no en la UE) el despacho de aduana de importación se realiza obligatoriamente a la entrada del territorio, lo que implica el pago de los derechos y tasas adeudados; en caso de problema (documentos no*

(por ejemplo, si la mercancía no cumple con los requisitos, si el importador no cumple con lo necesario, etc.), todos los gastos de almacenamiento se imputarán al exportador, quien no podrá negarse a pagarlos (véanse las condiciones generales de venta de los proveedores). Por lo tanto, se recomienda encarecidamente verificar los riesgos asociados a la entrada en el territorio de importación.

• **DPU - Delivered at Place Unloaded:** el exportador paga y es responsable del transporte internacional hasta el lugar de destino indicado, asociado al acrónimo. La responsabilidad se transfiere al importador tras la descarga en dicho lugar. **Comentarios:** *Incoterm reciente, casi idéntico al anterior, salvo por el hecho de que el exportador es responsable de la descarga en el lugar de entrega previsto. Adecuado para materiales de gran tamaño que requieran medios de manipulación muy específicos.*

• **DDP (Delivered Duty Paid):** el exportador paga y se hace cargo de todas las operaciones de distribución hasta el lugar de destino asociado a este código, que no tiene por qué ser necesariamente las instalaciones del importador. La descarga en dicho lugar es responsabilidad del importador. Además, el exportador se encarga de los trámites de despacho de aduana de importación y abona los derechos e impuestos correspondientes.

Comentarios: *Lo contrario del EXW... pero igual de peligroso; de hecho, el exportador ha fijado un precio de venta que incluye los aranceles y los impuestos internos del país de importación. Ahora bien, los aranceles aduaneros pueden modificarse en cualquier momento en algunos países, pero, sobre todo, debe pagar los impuestos internos de ese país, impuestos que no puede recuperar al no estar establecido fiscalmente en ese territorio. Para evitar estos riesgos tan graves, la CCI aconseja, en consecuencia, ceñirse a DAP o DPU. La Aduana hace lo mismo al declarar que la exportación comienza en FCA y debe terminar en DAP...*

Nota: Los Incoterms FOR-FOT (Free On Rail - Free On Truck) siguen utilizándose en ocasiones, aunque ya no figuran en las versiones de 2000, 2010 ni 2020 de los Incoterms y, por lo tanto, no son aceptados por las aduanas, que solo reconocen las versiones de 2010 y 2020.

6. INCOTERMS RECOMENDADOS PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO CONVENCIONAL Y EL TRANSPORTE FLUVIAL

• **FAS - Free Alongside Ship:** el exportador entrega la mercancía, despachada de exportación, junto al muelle de carga. El importador se encarga íntegramente del transporte de importación a su país. **Comentarios:** *Incoterm utilizado principalmente para la puesta a disposición de mercancías a granel, líquidas o sólidas, en las inmediaciones de su futuro destino de exportación por parte del importador.*

• **FOB (Free On Board):** el exportador entrega la mercancía, despachada de aduana para la exportación, en el buque previsto para el transporte; corre con todos los gastos de carga en dicho buque; y es responsable de la mercancía hasta el momento de la entrega. La elección del buque suele corresponder al importador, pero en la mayoría de los casos se deja en manos del exportador, de acuerdo con su agente de transporte ^{(OTL)⁽²⁾}.

Comentarios: *Incoterm que ha evolucionado a lo largo de las revisiones; ahora el exportador debe pagar sistemáticamente los gastos de carga, independientemente de la cláusula de la naviera³ prevista por la compañía marítima. El riesgo radica fundamentalmente en un retraso en el atraque del buque, lo que generará gastos de almacenamiento que se imputarán al exportador. Recordatorio importante: Incoterm que no debe utilizarse en caso de transporte en contenedor, ya que en este modo de transporte no es posible verificar el estado aparente de la mercancía o del embalaje tras la carga en el buque.*

• **CFR - Cost and Freight:** el exportador paga el transporte marítimo; el lugar de entrega y la transferencia de riesgos se realizan igual que en el Incoterm FOB.

Observaciones: *Las dos partes comerciales deben verificar claramente cuál de ellas deberá hacerse cargo de los gastos de descarga del buque en el puerto de destino, gastos que dependen de la opción de «liner term» impuesta por la compañía naviera.*

• **CIF - Cost Insurance and Freight:** Incoterm prácticamente idéntico al CFR; además, el exportador contrata un seguro de transporte a favor del importador con una cobertura mínima «FAP salvo...»⁴ por el precio previsto en el contrato incrementado en un 10 %.

Comentarios: *Las pólizas francesas de seguro de mercancías ofrecen un recargo del 20 % sobre el precio propuesto sin justificación particular.*

CONCLUSIÓN

La elección del Incoterm reviste una importancia capital en cualquier contrato internacional, ya que repercute en todos los aspectos de la distribución del producto: transporte, aduanas, gastos diversos, etc.

1. Operador de transporte y/o logística

2. Las condiciones de transporte (Liner Terms) especifican la oferta tarifaria de la compañía naviera, estableciendo principalmente el reparto de los gastos de embarque y desembarque entre los cargadores/destinatarios y la compañía. Por lo tanto, matizan el contrato de transporte (conocimiento de embarque), precisando los gastos que están incluidos o excluidos.

3. La garantía «FAP salvo...» (Exento de averías particulares salvo las resultantes de un evento enumerado) es una fórmula de seguro que corresponde a un seguro restringido que cubre generalmente los daños sufridos por las mercancías durante las operaciones de carga y descarga, así como los daños que afecten a la carga y al medio de transporte. A diferencia de la garantía «a todo riesgo», se limita al seguro de pérdidas y daños causados a las mercancías por uno de los eventos enumerados en el texto de la póliza: abordaje, encallamiento, explosión...

Fil Export

Tableau de synthèse

ICC publication 723EF

INCOTERMS 2020 :

obligation de livraison de l'exportateur (vendeur)
transfert des frais et de responsabilité

INCOTERM	chargement départ (1)	douane export	préacheminement	déchargement	stock éventuel	embarquement	transport principal	assurance transport	débarquement	terminal déchargement	douane import	réacheminement	déchargement s/site	INCOTERM
EXW														EXW
FCA			ou											FCA
FAS														FAS
FOB														FOB
CFR														CFR
CPT			éventuel											CPT
CIF														CIF
CIP			éventuel											CIP
DAP										ou		***		DAP
DPU										ou		***	***	DPU
DDP														DDP

Légende lieu de livraison frais exportateur frais importateur transfert de responsabilité

détail des frais :
 exportateur si livraison "ailleurs", importateur si livraison "départ"
 risques et frais pour l'exportateur jusqu'au lieu désigné
 frais payés par l'exportateur si inclus dans fret (selon liner terms en maritime)
 risques et frais pour l'exportateur jusqu'au lieu de livraison désigné

Modes de transport : Incoterms exclusivement réservés au transport maritime conventionnel et fluvial
 Les autres incoterms s'associent à tous les modes de transport

(1) L'exportateur est toujours responsable en frais et risque de la vérification de la marchandise, de l'emballage et de fournir les informations préalables liées aux mesures de sûreté-sécurité

Attention : lors d'une vente EXW, le vendeur n'est pas considéré comme l'exportateur et perd, de ce fait, son droit à facturer HT sauf cas exceptionnel

lajoinie.magali@bbox.fr

13/04/2023

Cuadro sinóptico de los Incoterms (© Magali Lajoinie, Fil Export)

Documento elaborado por la Comisión de Materiales, Madera y Normalización de la ATIBT
Revisado y traducido para el proyecto Madera Cero Deforestacion

