

Guías prácticas de comercio exterior

INCOTERMS 2020

1. ¿Qué son los Incoterms?
2. Los Incoterms en las operaciones de comercio exterior
3. Clasificación de los Incoterms 2020
4. Uso de los Incoterms
5. EXW (Entrega en Fábrica)
6. FCA (Franco Transportista)
7. FAS (Franco al Costado del Buque)
8. FOB (Franco a Bordo)
9. CPT (Transporte Pagado Hasta)
10. CFR (Coste y Flete)
11. CIP (Transporte y Seguro Pagados Hasta)
12. CIF (Coste, Seguro y Flete)
13. DAP (Entregada en Lugar)
14. DPU (Entregada en Lugar Descargada)
15. DDP (Entregada Derechos Pagados)

1. ¿Qué son los Incoterms?

Los Incoterms (*IN*ternational *CO*mmerce *TERMS* – Términos de Comercio Internacional) son un total de once términos publicados por la Cámara de Comercio Internacional (ICC en sus siglas en inglés) con sede en París, que definen las condiciones de entrega de la mercancía en las operaciones de compraventa internacional. Su primera edición se realizó en el año 1936 y, posteriormente, se han ido realizando sucesivas revisiones y actualizaciones (normalmente cada diez años) hasta la que está actualmente vigente que es la del año 2020 (Incoterms 2020). Previsiblemente esta edición estará en vigor durante una década, hasta 2030.

Los Incoterms constituyen una normativa de derecho privado que no está soportada por las legislaciones de los países ni por ninguna norma jurídica supranacional, sino que puede considerarse *Lex Mercatoria*, es decir, un conjunto de normas creado por las propias empresas en el seno de la Cámara de Comercio Internacional para regular algunos aspectos de las operaciones de comercio exterior.

No obstante, los Incoterms, al ser una práctica comercial ampliamente utilizada, son reconocidos implícitamente en el artículo 9 de la Convención de Viena de 1980 sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías en el que se dice que "las partes han hecho tácitamente aplicable al contrato o a su formación un uso del que deberían haber tenido conocimiento y que, en el comercio internacional sea ampliamente conocido ...". La mayoría de los países son firmantes de la Convención de Viena por lo que automáticamente este artículo queda incorporado a sus legislaciones nacionales y, en este sentido, constituye un referente para la aplicación de los Incoterms.

Los Incoterms no tienen fuerza de Ley y, en consecuencia, no es obligado utilizarlos en las operaciones de comercio internacional: su uso quedará condicionado a la aceptación de las partes en el contrato de compraventa. La fuerza de los Incoterms radica en que son unas normas ampliamente conocidas y utilizadas por los diferentes actores en el comercio exterior (exportadores, importadores, transportistas, transitarios, agentes de aduanas, bancos y compañías de seguros, etc.). Es decir, son muy útiles para que vendedores y compradores se pongan de acuerdo acerca de las condiciones de entrega de la mercancía y que dicho acuerdo se ajuste a unas reglas que son conocidas universalmente.

Las reglas Incoterms 2020 se contienen en la publicación ICC nº 723 EF de la Cámara de Comercio Internacional en edición bilingüe inglés-francés. Existe una edición bilingüe español-inglés cuya traducción ha sido realizada por el Comité Español de la ICC con la colaboración de los Comités Iberoamericanos y que, por tanto, es la versión oficial en español. Esta publicación puede adquirirse en la página web del Comité Español de la Cámara de Comercio Internacional (www.iccspain.org).

2. Los Incoterms en las operaciones de comercio exterior

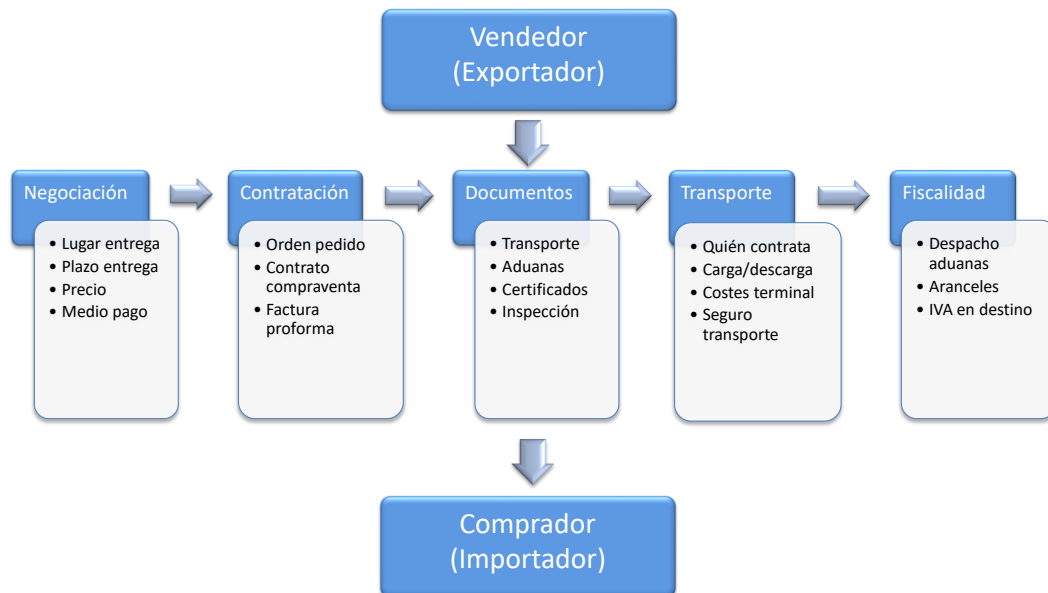
La importancia de los Incoterms radica en el uso que se hace de ellos a nivel internacional, así como en la incidencia que tienen en cada una de las fases de una compraventa internacional. Si una compraventa internacional se divide en cinco fases (negociación, contratación, documentación, transporte y seguro, y fiscalidad) puede apreciarse el gran número de aspectos sobre los que influyen los Incoterms.

- Negociación

Una operación de comercio exterior se lleva a cabo mediante una negociación entre vendedor y comprador que tienen que ponerse de acuerdo en aspectos como el lugar y plazo de entrega de la mercancía, el precio o el medio de pago. Todos estos aspectos se ven afectados por el Incoterm que se pacte:

- **Lugar de entrega:** la mercancía puede entregarse en el país del vendedor o del comprador o, incluso, en un país intermedio. La entrega puede realizarse en las propias instalaciones del vendedor o del comprador, una terminal de transportes, un puerto o aeropuerto, etc. Todo ello lo regulan con precisión los Incoterms.
- **Plazo de entrega:** dependiendo del lugar de entrega, el plazo que deberá establecerse para entregar la mercancía será distinto. Así, por ejemplo, si para la venta de una mercancía que viaja en transporte marítimo a un país lejano se utiliza un Incoterm con entrega en un puerto del país de destino, el plazo de entrega deberá ser mayor (aproximadamente 30 días) que si se utiliza un Incoterm con entrega en un puerto del país de origen.
- **Precio:** en función del lugar de entrega, el precio incluirá diferentes costes (transporte, seguro, aranceles) que determinarán la oferta final y la hará ser más o menos competitiva en relación con la de otros proveedores. Lógicamente el vendedor tratará de trasladar todos los costes logísticos de la operación al comprador por lo que no puede hablarse de que es "más barato" vender en un Incoterm que en otro.
- **Medio de pago:** cuando se pacta un medio de pago documentario como el crédito documentario o la carta de crédito será preferible utilizar aquellos Incoterms en los que el documento que justifica la entrega de la mercancía es el documento del transporte principal que es el que, normalmente, tiene que entregar el vendedor como prueba de entrega de la mercancía (POD - *Proof Of Delivery*) para cobrar el crédito.

Los Incoterms en las operaciones de comercio exterior



- **Contratación**

Una vez que se ha llegado a un acuerdo es necesario documentar bien las condiciones de ese acuerdo y para ello, dependiendo del tipo de operación se pueden utilizar distintos documentos: órdenes de pedido, contratos de compraventa, facturas proforma, etc. En todos ellos es necesario citar correctamente los Incoterms para prevenir posibles conflictos derivados de un uso incorrecto.

- **Documentación y trámites**

Las operaciones de comercio exterior generan distintos documentos (comerciales, de transporte, aduanas, certificados) que las partes deben obtener para realizar los trámites de exportación e importación en el despacho de aduanas. Los Incoterms regulan quién (vendedor o comprador) debe obtener cada documento en función del término que se elija.

- **Transporte y seguro**

Una vez que se ha obtenido la documentación, el siguiente paso es transportar la mercancía (generalmente cubierta con un seguro) hasta el lugar de destino. En esta fase de una compraventa internacional, los Incoterms juegan un papel muy relevante ya que permiten

determinar con precisión los costes y responsabilidades que asume cada parte.

- **Transporte principal:** ¿quién lo contrata? y ¿hasta qué lugar?
- **Carga/descarga de la mercancía:** ¿cómo se entrega la mercancía?: cargada en el medio de transporte que la recoge o preparada para la descarga en el lugar de entrega.
- **Costes de terminal:** ¿quién debe pagar los costes de terminal? Entre ellos se incluyen los costes de manipulación, carga, descarga, etc., en centros de transportes, puertos o aeropuertos.
- **Riesgo en el transporte:** ¿en qué lugar se transmite el riesgo del transporte del vendedor al comprador?
- **Seguridad en el transporte:** ¿quién asume la responsabilidad en el cumplimiento de los requisitos de seguridad durante el transporte y los despachos aduaneros de la mercancía?
- **Seguro de transporte:** ¿quién está obligado a contratar un seguro de transportes para el tramo internacional de la operación? ¿En qué condiciones?

Fiscalidad

Finalmente, las operaciones de comercio exterior están sometidas a determinados gastos e impuestos (especialmente en el comercio con países terceros) que deben pagar las partes en función del Incoterm que acuerden. Entre ellos los más significativos son: el despacho de aduanas, los aranceles y el IVA.

- **Despacho de aduanas:** tanto los honorarios en el país del vendedor (despacho de exportación) como en del comprador (despacho de importación) y en los países de tránsito de la mercancía (despachos de tránsito).
- **Aranceles:** son impuestos que se aplican en la aduana de entrada del país de destino. Normalmente se fijan como un porcentaje del valor de la mercancía (aranceles *Ad Valorem*) pero también pueden ser una cantidad fija por unidad (aranceles específicos) o una combinación de ambos sistemas (aranceles mixtos).
- **IVA en destino:** de acuerdo con la legislación fiscal de los países, el sujeto pasivo del IVA y de otros impuestos indirectos es el comprador (importador), pero cuando se utiliza el Incoterm DDP el vendedor asume todos los gastos, impuestos y derechos que gravan tanto la exportación como la importación, incluyendo el IVA.

3. Clasificación de los Incoterms 2020

Los Incoterms pueden clasificarse de acuerdo a tres criterios que tienen que ver todos ellos con el transporte: tipo de transporte utilizado, pago del transporte principal y transmisión del riesgo en el transporte. En la clasificación de Incoterms 2020 el criterio que prevalece es el del tipo de transporte utilizado.

Tipo de transporte utilizado (Incoterms polivalentes y marítimos)

En primer lugar, el uso de los Incoterms depende del tipo de transporte que se utilice. En la versión de los Incoterms 2020 hay siete Incoterms que se pueden utilizar con cualquier tipo de transporte (terrestre, aéreo o marítimo) o con varios tipos a la vez (multimodal): son los llamados Incoterms polivalentes. Por el contrario, hay cuatro Incoterms que sólo se pueden utilizar con transporte marítimo y por vías navegables interiores (canales, ríos, lagos).

- Incoterms para cualquier tipo de transporte y transporte multimodal: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU y DDP.
- Incoterms, exclusivamente con transporte marítimo o por vías navegables interiores: FAS, FOB, CFR y CIF.

Pago del transporte principal (vendedor o comprador)

El segundo criterio de clasificación es el pago del transporte principal, es decir, el transporte internacional entre el país de origen y el de destino. Se establece una diferencia entre aquellos Incoterms en los que el pago del transporte principal lo realiza el comprador (importador) y aquellos otros en los que lo realiza el vendedor (exportador).

- Incoterms con pago del transporte principal a cargo del comprador: EXW, FCA, FAS y FOB.
- Incoterms con pago del transporte principal a cargo del vendedor: CPT, CFR, CIP, CIF, DAP, DPU y DDP.

Transmisión del riesgo en el transporte de la mercancía (en origen o en destino)

Finalmente cabe distinguir entre aquellos Incoterms en los cuales la obligación de entrega de la mercancía por parte del vendedor y, por tanto, la transmisión del riesgo en el transporte se produce en el país de origen, mientras que en otros la obligación de entrega se produce en el país de destino.

- Incoterms con transmisión de riesgos en el país de origen: EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CFR, CIP y CIP.
- Incoterms con transmisión de riesgos en el país de destino: DAP, DPU y DDP.

En el caso de los Incoterms en "C" (CPT, CFR, CIP y CIF) hay que destacar que, si bien el vendedor asume el pago de transporte internacional hasta el país de destino, el riesgo se transmite en el país de origen, cuando la mercancía se carga en el medio de transporte. De ahí que en los Incoterms CIP y CIF que llevan incorporado un seguro de transporte obligatorio, es el vendedor el que contrata y paga el seguro, aunque el beneficiario del seguro es el comprador que es quién asume el riesgo del transporte.

Clasificación de los Incoterms 2020

| Siglas | Incoterm | 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 |
| DAP | <i>Delivered at Place</i> Entregada en Lugar | Polivalente | Vendedor | Destino |
| DPU | <i>Delivered at Place Unloaded</i> Entregada en Lugar | Polivalente | Vendedor | Destino |
| DDP | Descargada <i>Delivered Duty Paid</i> Entregada Derechos Pagados | Polivalente | Vendedor | Destino |
| FAS | <i>Free Alongside Ship</i> Franco al Costado del Buque | Marítimo | Comprador | Origen |
| FOB | <i>Free on Board</i> | Marítimo | Comprador | Origen |

| | | | | |
|-----|---|----------|----------|--------|
| | Franco A Bordo | | | |
| 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 |

4. Uso de los Incoterms

Los Incoterms surgen de la necesidad que tienen los exportadores e importadores para ponerse de acuerdo en una serie de aspectos relacionados con las operaciones internacionales. De ahí que la Cámara de Comercio Internacional haya elaborado unas normas que regulan las obligaciones en lo que se refiere a las condiciones de entrega en una compraventa internacional.

En concreto, la finalidad de los Incoterms es delimitar con precisión:

- El lugar donde se entrega la mercancía.
- Los documentos y trámites aduaneros necesarios para las operaciones de exportación e importación.
- La transmisión de riesgos en el transporte de la mercancía.
- El reparto de costes logísticos entre vendedor y comprador.

El lugar de entrega de la mercancía

La primera función de los Incoterms es delimitar con precisión el lugar de entrega de la mercancía, así como si ésta se entrega cargada o bien preparada para la descarga en el medio de transporte.

A continuación de las tres siglas en mayúscula del Incoterm debe figurar con la mayor precisión posible:

- El lugar específico en el que se entrega la mercancía: dirección de la empresa vendedora o compradora, centro de transportes, plataforma logística, terminal, muelle, puerto, aeropuerto, etc.
- La ciudad (provincia) en la que se entrega la mercancía.
- El país en el que se entrega la mercancía.

Es importante mencionar la ciudad y el país de entrega ya que la geografía mundial es amplísima y no siempre es fácil situar una ciudad en un país.

De acuerdo a las reglas Incoterms 2020, en el caso de que no se hubiese designado un lugar específico para la entrega de la mercancía y hubiera varios posibles -por ejemplo, una empresa que tuviera distintos locales en un misma ciudad- el vendedor podrá elegir en el que más le convenga.

A continuación del país debe incluirse la mención "Incoterms 2020" para reflejar que se está utilizando la última versión publicada por la Cámara de Comercio Internacional.

A la hora de elegir el lugar de entrega hay que tener en cuenta el uso correcto y más habitual de cada Incoterm, distinguiendo entre los Incoterms polivalentes, es decir, aquellos que se utilizan para cualquier tipo de transporte (incluido el transporte multimodal) y los Incoterms que sólo se pueden utilizar con transporte marítimo.

Documentos y trámites aduaneros

La segunda función de los Incoterms es regular quién debe obtener los documentos que se generan en una operación de comercio exterior. Entre estos documentos cabe distinguir el documento que justifica la entrega de la mercancía y los documentos necesarios para realizar los trámites aduaneros.

- Documento para justificar la entrega de la mercancía

El vendedor tiene que obtener un documento que justifique a efectos comerciales, legales y de pago el cumplimiento de la obligación de entrega de la mercancía al comprador - es lo que se denomina en inglés POD (*Proof of Delivery*)-. Es muy importante saber qué tipo de documento se utiliza para justificar la entrega, especialmente, si el medio de pago es un crédito documentario ya que dicho crédito se paga contra la entrega de los documentos que se exigen en la apertura del propio crédito y entre estos documentos está el que justifica la entrega.

Básicamente existen dos tipos de documentos para justificar la entrega:

- **Albaranes de recogida/entrega del transportista:** se utilizan en los Incoterms EXW, FCA, DAP, DPU y DDP. Deben estar firmados por el transportista del comprador (p. ej. en FCA) o por el propio comprador (p. ej. en DDP).
- **Documentos del transporte internacional:** se utilizan en los Incoterms FOB, CPT, CIP, CFR y CIF. El documento dependerá del tipo de transporte que se utilice:
 - Terrestre: carta de porte por carretera CMR a carta de porte por ferrocarril CIM.
 - Marítimo: conocimiento de embarque B/L o conocimiento de embarque marítimo SWB.
 - Aéreo: conocimiento de embarque aéreo AWB.
 - Multimodal: conocimiento de embarque multimodal FBL.

En las reglas Incoterms 2020 se establece que el vendedor está obligado a prestar toda la ayuda necesaria al comprador, a petición y por cuenta de éste, para obtener un documento de transporte que justifique la entrega. Cuando este documento es negociable y se emite en varios originales (p. ej. el conocimiento de embarque B/L) el vendedor debe entregar al comprador un juego completo de originales.

En los Incoterms CIP y CIF es obligado que el vendedor contrate un seguro de transporte a favor del comprador. Por ello, para justificar la entrega, además de suministrar un documento de transporte, el vendedor deberá también entregar al comprador una copia de la póliza o certificado de seguro de transporte.

- Documentos para los trámites aduaneros

Los Incoterms también regulan cuál de las partes (vendedor o comprador) debe obtener los documentos para realizar los despachos aduaneros de exportación e importación. Estos documentos son, entre otros: el DUA de exportación e importación, Declaración de Valor, inspección previa al embarque, certificados, licencias y autorizaciones, certificados, etc.

En los Incoterms 2020 se regula por primera vez quién es el responsable en la presentación de documentos en los países de tránsito. La norma que se utiliza es que la responsabilidad se asigna a quién asume el riesgo de transporte hasta el lugar de entrega. Así en los Incoterms EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CFR, CIP y CIP en los que el riesgo de transporte se transmite en origen (país del vendedor) la responsabilidad en el despacho de tránsito la asume el comprador; por el contrario, en los Incoterms DAP, DPU y DDP en los que el riesgo se transmite en destino (país del comprador), la responsabilidad la tiene el vendedor.

En la tabla siguiente puede verse quién es responsable de obtener dichos documentos para el despacho de exportación, tránsito e importación. En EXW el comprador tiene que realizar los tres despachos, mientras que en DDP es el vendedor el que asume la responsabilidad en todos ellos. En los demás Incoterms, el despacho de exportación lo realiza el vendedor y el de importación el comprador.

Despachos aduaneros según el Incoterm

| Incoterm | Despacho exportación | Despacho/s tránsito | Despacho importación |
|----------|----------------------|---------------------|----------------------|
| EXW | Comprador | ---- | Comprador |
| FCA | Vendedor | ---- | Comprador |
| CPT | Vendedor | Comprador | Comprador |
| CIP | Vendedor | Comprador | Comprador |
| DAP | Vendedor | Vendedor | Comprador |
| DPU | Vendedor | Vendedor | Comprador |
| DDP | Vendedor | Vendedor | Vendedor |

| | | | |
|-----|----------|-----------|-----------|
| FAS | Vendedor | Comprador | Comprador |
| FOB | Vendedor | Comprador | Comprador |
| CFR | Vendedor | Comprador | Comprador |
| CIF | Vendedor | Comprador | Comprador |

Transmisión de riesgos en el transporte

La tercera función de los Incoterms es determinar el lugar donde se transmite el riesgo del vendedor al comprador. Hay que aclarar que se trata del riesgo del transporte, es decir del perjuicio que pueda causar al vendedor o al comprador, el daño, la pérdida, el retraso, etc., durante el transporte de la mercancía, no del riesgo comercial o de pago que tiene que ver con la transmisión de la propiedad de la mercancía y con su pago, aspectos que no se regulan en los Incoterms.

Existen dos posibilidades: transmitir el riesgo en el país de origen (país del vendedor) o transmitirlo en el país de destino (país de comprador).

- **Transmisión de riesgos en origen:** en EXW, los Incoterms en "F" (FCA, FAS y FOB) y los Incoterms en "C" (CPT, CIP, CFR y CIF) el riesgo se transmite "a la salida", es decir allí donde el vendedor entrega la mercancía al primer transportista de la cadena (Incoterms polivalentes) o en el puerto de embarque (Incoterms marítimos), siempre en el país de origen.
- **Transmisión de riesgos en destino:** en los Incoterms en "D" (DDP, DPU y DAP) el riesgo se transmite a "la llegada", es decir, cuando el vendedor entrega la mercancía en el lugar designado -normalmente infraestructura logística (DPU) o instalaciones del comprador (DAP o DDP)- en el país de destino.

Hay que tener en cuenta que en EXW, así como los Incoterms en "F" y "D" el lugar hasta donde el vendedor asume los costes logísticos coincide con el lugar en el que se transmite el riesgo. Por el contrario, en los Incoterms en "C", aunque el vendedor asume los costes logísticos hasta la entrega en destino, el riesgo de transporte lo transmite al comprador cuando entrega la mercancía al transportista en el país de origen. Por esta razón, en los Incoterms CIP y CIF que llevan incorporado un seguro de transporte obligatorio, el vendedor es el que contrata y paga el seguro, si bien el beneficiario del seguro es el comprador que es quién asume el riesgo del transporte.

Transmisión de riesgos en el transporte según el Incoterm

| Incoterm | Transmisión del riesgo |
|----------|------------------------|
| EXW | Origen |
| FCA | Origen |
| CPT | Origen |
| CIP | Origen |
| DAP | Destino |
| DPU | Destino |
| DDP | Destino |
| FAS | Origen |
| FOB | Origen |
| CFR | Origen |
| CIF | Origen |

Reparto de costes logísticos entre vendedor y comprador

Además de todas estas funciones, el objetivo fundamental de los Incoterms es delimitar el reparto de costes en una compraventa internacional entre vendedor y comprador; en concreto, las reglas Incoterms 2020 definen con precisión quién asume los costes de cada una de las operaciones logísticas, tanto en origen como destino.

Para entender el reparto de costes logísticos hay que tener en cuenta que la normativa de Incoterms está hecha desde el punto de vista del vendedor. A medida que se avanza en la clasificación de los Incoterms, son mayores los costes que asume el vendedor y, por contra, menores los que asume el comprador. Así, por ejemplo, en EXW el vendedor asume únicamente los costes de embalaje y verificación, mientras que en DDP asume todos los costes menos el de descarga de la mercancía en el lugar de destino.

Los costes se pueden dividir en 11 conceptos: 5 de ellos en origen, 2 internacionales y 4 en destino.

Secuencia en el reparto de costes entre vendedor y comprador

| Lugar | Concepto |
|----------------|---|
| País de origen | <ol style="list-style-type: none"> 1. Embalaje y verificación. 2. Carga en instalaciones de vendedor. 3. Transporte interior en origen. 4. Trámites aduaneros de exportación. 5. Costes de terminal en origen. |

| | |
|-----------------|---|
| | |
| Internacional | 6. Transporte principal. 7. Seguro de transporte de la mercancía. |
| País de destino | 8. Costes de terminal en destino. 9. Trámites aduaneros de importación 10. Transporte interior en destino. 11. Descarga instalaciones comprador. |

Embalaje y verificación

Los costes de embalaje y verificación son siempre por cuenta del vendedor. Por ello antes de dar precios, el vendedor debe preguntar al comprador si es necesario que la mercancía lleve algún embalaje especial por temas climatológicos, de resistencia a determinados medios de transporte, etc. En caso de que fuera así debe incluir el coste adicional de ese tipo de embalaje en el precio. Hay que tener en cuenta que los defectos de embalaje son la primera causa de siniestro y no están cubiertos por los seguros de transporte internacional.

Carga de la mercancía en origen y descarga en destino

La carga de la mercancía en origen y la descarga en destino son conceptos que las compañías de transporte no suelen cotizar aparte en operaciones de grupaje, pero sí cuando se trata de cargas completas o cargas generales.

Lo habitual es que la carga en origen la realice el vendedor, lo cual va en contra del Incoterm EXW en el que la mercancía se entrega preparada para la carga. En los transportes de grupaje los conductores de los camiones pueden tener algunos medios para subir la carga (cajas, palé) a los camiones, pero cuando lo que se transporta es un contenedor completo el conductor no tiene medios para subirlo al camión. Por tanto, si el vendedor prefiere hacer la carga en el primer medio de transporte es preferible utilizar FCA en vez de EXW.

En cuanto a la descarga en destino la suele hacer el comprador lo cual, tanto DAP como DDP son adecuados ya que la mercancía se entrega preparada para la descarga. El único Incoterm en el que la descarga en destino la realiza el vendedor es DPU.

Transporte interior en origen y destino

El transporte interior en origen incluye el transporte de la mercancía desde las instalaciones del vendedor hasta el lugar de entrega en el país de origen que puede ser un centro de transportes, puerto, aeropuerto, etc. Hay empresas que disponen de sus

propios medios de transporte (camiones, camionetas) y que lo realizan por ellas mismas, si bien lo habitual es subcontratarlo con un transportista. Aunque no son grandes distancias y, por ello el coste no suele ser muy elevado, cuando se cotiza a partir de FCA el vendedor tiene que incluir estos costes en el precio y, por tanto, debe pedir cotización a las compañías de transportes.

El transporte interior en destino consiste en llevar la mercancía desde el lugar donde la ha dejado el transporte internacional hasta las instalaciones del comprador. Hay que tener en cuenta que, si lo realiza el vendedor, tendrá que contratar y abonar los servicios de una empresa de transportes en el país de destino y, probablemente, tendrá dificultades para recuperar los impuestos indirectos sobre los servicios logísticos que contrate, al no tener domicilio fiscal en el país.

En los Incoterms 2020, por primera vez, se contempla la posibilidad de que para determinados Incoterms el transporte interior en el país de origen (FCA) o en el de destino (DAP, DPU y DDP), lo pueda realizar el vendedor o el comprador con medios de transporte propios. Este sería el caso, por ejemplo, de un vendedor español situado en Madrid que realiza la entrega de la mercancía "FCA puerto de Valencia, España, Incoterms 2020", que hiciera el transporte de la mercancía de Madrid a Valencia en un camión de su propiedad. O bien, el de un comprador mejicano situado en la ciudad de Querétaro que adquiriera la mercancía "DAP Aeropuerto de México DF, México, Incoterms 2020" y realizara el transporte entre México DF y Querétaro por sus propios medios.

Costes de terminal de la mercancía en origen y destino

Los costes de manipulación de la mercancía, tanto en origen como en destino, dependerán del contrato de transportes que se realice. Estos costes son los llamados THC (*Terminal Handling Charges*) y pueden ser importantes, sobre todo, cuando se utiliza transporte marítimo.

Para que no haya una duplicidad en el cargo de estos costes, es decir, no se cobren a comprador y vendedor simultáneamente, es necesario realizar un contrato de transporte que se ajuste al Incoterm pactado en el contrato de compraventa.

Por lo que se refiere a los costes de manipulación de la carga en origen, en el caso del Incoterm FCA estos costes deben incorporarse al precio del flete que paga el comprador por el transporte internacional. En el caso de FOB son por cuenta del vendedor hasta que la mercancía se coloca "a bordo del buque".

En cuanto a los costes de manipulación en destino, cuando se utilizan Incoterms en "C" (CPT, CFR, CIP o CIF) es el vendedor el que contrata el flete y, por tanto, el que está en disposición de incluir o no los costes de manipulación en el puerto de destino.

Para determinar quién asume los costes de manipulación en origen y destino existen distintas formas de contratación de fletes que van desde FIO (*Free In and Out*) que no

incluye gastos ni de carga ni de descarga, hasta Liner Terms (*Berth to Berth*) que implica que las operaciones de carga/estiba (en el puerto de embarque) y desestiba/descarga (en el puerto de llegada) están incluidas en el flete.

Transporte principal

El transporte principal es el que se realiza entre el país del vendedor y el del comprador y supone el coste logístico más importante de todos los que regulan los Incoterms. Por ello las partes deben pedir cotizaciones y explorar distintas alternativas para ver en cuál de ellas se consiguen precios más competitivos.

En EXW y los Incoterms en "F" el transporte principal lo contrata el comprador, mientras que en los Incoterms en "C" y en "D" lo contrata el vendedor. Suele ser habitual que las partes pidan cotizaciones a sus compañías de transporte, tanto en origen (EXW o "F") como en destino ("C" o "D"); de esta forma pueden valorar las diferentes ofertas que reciben y elegir la que mejor convenga en ese momento y para esa operación en concreto.

En la contratación del precio de transporte de un contenedor, la diferencia no está en el número de contenedores que contrate la empresa sino en el volumen de tráfico que mueva su transitario u operador logístico. A partir de varias decenas de miles de contenedores al año ya se obtienen descuentos importantes con las navieras en relación con los precios que puedan conseguir otros transportistas de menor tamaño.

Trámites aduaneros de exportación e importación

Entre los costes que regulan los Incoterms también figuran los trámites aduaneros de exportación que hay que hacer en la aduana de salida en el país de origen, así como los trámites de importación en la aduana de entrada del país que importa el producto.

EXW es el único Incoterm en el cual tanto los trámites de exportación como de importación los realiza el comprador. Por contra, DDP es el único Incoterm en el cual ambos trámites los realiza el vendedor. En el resto de Los incoterms, los trámites de exportación los realiza el vendedor y los de importación el comprador.

El coste de estos trámites incluye el despacho de aduanas y el pago de impuestos a la importación de productos, principalmente los aranceles.

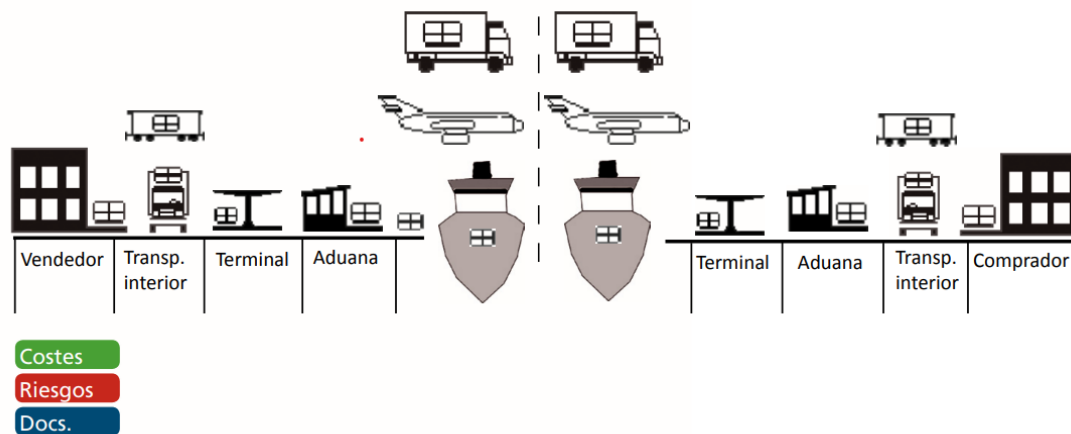
Por lo que se refiere a los aranceles son impuestos que se aplican sobre el valor de la mercancía en la aduana del país de importación. Normalmente son *Ad Valorem*, es decir un porcentaje sobre el valor de la mercancía. En la mayoría de las legislaciones aduaneras en ese valor se incluye el coste del transporte hasta el país de entrada, es decir los aranceles se aplican sobre Incoterms en "C" (coste de la mercancía + flete hasta el país de destino). También existen aranceles específicos que implican el pago de una cantidad por cada unidad de producto (kilos, toneladas, litros, hectolitros, metros cuadrados, etc.) que se importa (p. ej. 0,05 € por litro o 250 € por tonelada).

Seguro de transporte de la mercancía

Únicamente en los Incoterms CIP y CIF el vendedor está obligado a contratar a favor del comprador un seguro de transporte de la mercancía desde el lugar de entrega al lugar de destino. En el resto de los Incoterms ninguna de las partes tiene obligación de contratar un seguro, si bien están obligadas a proporcionar a la otra parte la información necesaria para que lo contrate.

Para el Incoterm CIP, el vendedor está obligado a contratar un seguro de transporte a favor del comprador con cobertura amplia, que se corresponde con la Cláusula A del Institute Cargo Clauses de Londres (IUA/LMA). Por el contrario, para el Incoterm CIF se mantiene la obligación del comprador de contratar un seguro con cobertura mínima, que se corresponde con la Cláusula C del Institute Cargo Clauses de Londres (IUA/LMA). Exista o no obligación de contratar el seguro, lo aconsejable es que la parte que asume el riesgo en el transporte principal lo contrate. La contratación puede realizarse a través del propio transportista o transitario, o bien directamente con una compañía de seguros que ofrezca pólizas de seguro de transporte. El coste de la póliza dependerá del tipo de transporte, el país de destino y la mercancía, pero no representa un porcentaje alto de la valor de la mercancía - aproximadamente un 0,5%- .

5. EXW (Entrega en Fábrica)



EXW es el Incoterm que implica menores obligaciones, costes y riesgos para el vendedor ya que entrega la mercancía al comprador en sus propias instalaciones. Ni tan siquiera es responsable de cargar la mercancía en el medio de transporte (generalmente, camión) que envía el comprador. Es el único Incoterm en el cual el vendedor no realiza el despacho de exportación.

Por el contrario, EXW ofrece el menor nivel de servicio de todos los Incoterms, lo cual representa una pérdida de competitividad frente a otras empresas, así como posibles ingresos adicionales derivados de una buena gestión logística

internacional.

Este Incoterm es aconsejable para empresas exportadoras con muy poca experiencia internacional y que realizan operaciones de grupaje (cajas, palés) de poco volumen en las que el comprador envía un camión a recoger la mercancía a las instalaciones del vendedor. Cuando se envían contenedores completos es preferible utilizar FCA ya que habitualmente es el vendedor el que realiza la operación de carga del contenedor en el camión que envía el comprador a las instalaciones del vendedor.

No es conveniente utilizar de forma habitual este Incoterm ya que en muchos casos será preferible usar FCA.

Lugar de entrega de la mercancía

Normalmente cuando se usa este Incoterm el lugar de entrega de la mercancía son las instalaciones (fábrica o almacén) del vendedor. En este sentido, si el vendedor cuenta con varias instalaciones en sitios diferentes conviene que especifique en cuál de ellas se va a entregar la mercancía. Si en el contrato de compraventa no se ha establecido un lugar concreto y existen varios puntos posibles de entrega, el vendedor puede elegir el que más le convenga.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite del vendedor al comprador en el momento de la entrega, es decir, antes de que la mercancía sea cargada en el primer medio de transporte (generalmente, camión) enviado por el comprador. Por tanto, el riesgo en la operación de carga de la mercancía en el primer medio de transporte lo asume el comprador.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser identificada e individualizada como la mercancía objeto del contrato de compraventa. Asimismo, el vendedor debe comunicar al comprador de forma fehaciente que ha puesto la mercancía a su disposición en el lugar de entrega convenido.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

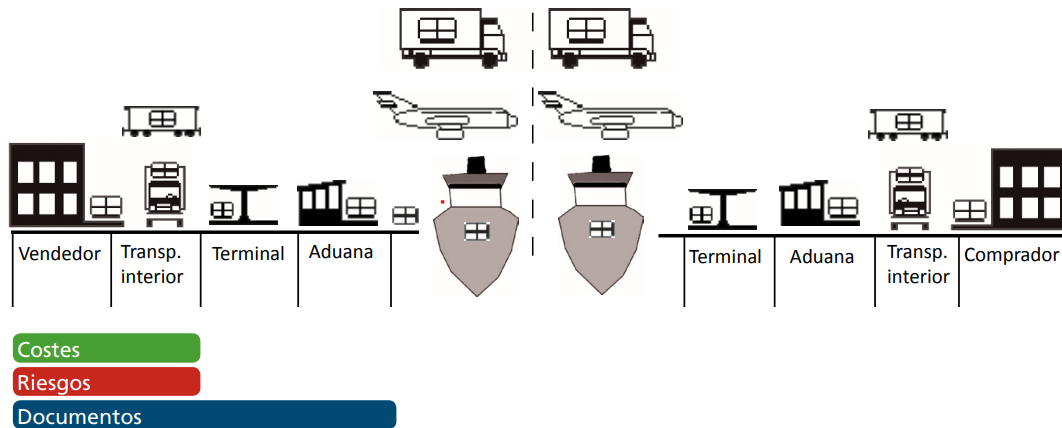
El vendedor sólo asume los costes de embalaje, verificación y marcado de la mercancía, de acuerdo a las prácticas usuales en el comercio exterior de dicha mercancía, así como a cualquier requerimiento específico sobre el embalaje que establezca el comprador y que figure en el contrato de compraventa.

Todos los demás costes de la operación los asume el comprador:

- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.

- Transporte interior hasta la terminal, puerto, aeropuerto en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios.
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Costes a la salida (almacenaje, manipulación, carga) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del vendedor.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.
- Transporte principal hasta el país de destino.
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Seguro de transporte (en caso de que se contrate).
- Costes a la llegada (descarga, manipulación, almacenaje) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del comprador.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito y de importación.
- Transporte interior desde la terminal, puerto, aeropuerto, hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios.
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

6. FCA (Franco Transportista)



FCA es un Incoterm muy flexible ya que permite la entrega de la mercancía tanto en las instalaciones del vendedor como en distintos puntos: puertos, aeropuertos, terminales de contenedores, etc., que están situados en el país del vendedor. Por ello, cuando se usa este Incoterm es muy importante especificar con claridad el lugar de entrega.

Se puede utilizar para cualquier tipo de carga (carga general, completa o grupaje) y también con diferentes medios de pago (transferencia bancaria, crédito documentario, etc.).

En el Incoterm FCA, el vendedor debe realizar los trámites y asumir los costes del despacho de exportación y, por tanto, es responsable de obtener los documentos necesarios para ello. Los trámites del despacho de tránsito y de importación los realiza el comprador.

Cuando la mercancía viaje en contenedor y el lugar de entrega es el puerto de embarque, las reglas de Incoterms 2020 aconsejan utilizar FCA en lugar de FOB ya que los contenedores se entregan habitualmente en la terminal de contenedores del puerto y no cargados en el buque.

FCA tiene un uso creciente en el comercio internacional y está previsto que vaya sustituyendo a EXW en la mayoría de las ventas en las cuales el vendedor entrega la mercancía en su país y no gestiona el transporte internacional.

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor entrega la mercancía al comprador en dos posibles lugares:

- Las propias instalaciones del vendedor (fábrica o almacén).
- Algún lugar (terminal de transportes, puerto, aeropuerto) en el país del vendedor.

Esta segunda alternativa es más habitual. Si no se ha establecido un lugar concreto y existen varios puntos posibles, el comprador puede elegir el que más le convenga.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite del vendedor al comprador en el momento de la entrega; es decir:

- Si la mercancía se entrega al comprador en las instalaciones (fábrica o almacén) del vendedor, el riesgo se transmite una vez que la mercancía ha sido cargada en el primer medio de transporte (generalmente, camión).
- Si la mercancía se entrega en otro lugar (terminal de transportes, puerto, aeropuerto) del país del vendedor, el riesgo se transmite antes de que la mercancía sea descargada del primer medio de transporte para ser entregada al transportista designado por el comprador.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

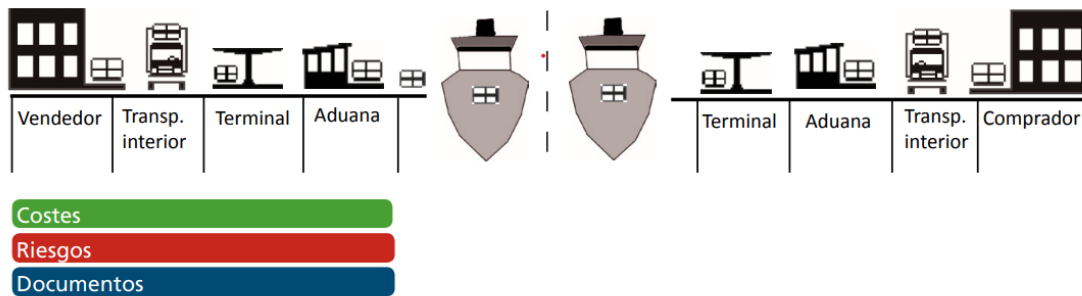
El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Transporte interior hasta la terminal, puerto, aeropuerto en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega (terminal, puerto, aeropuerto) en el país del vendedor.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.

Por su parte, el comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Costes a la salida (almacenaje, manipulación, carga) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del vendedor.
- Transporte principal hasta el país de destino.
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Seguro de transporte (en el caso de que se contrate).
- Costes a la llegada (descarga, manipulación, almacenaje) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del comprador.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito y de importación.
- Transporte interior desde la terminal, puerto, aeropuerto, hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

7. FAS (Franco al Costado del Buque)



FAS es un Incoterm que se usa únicamente para transporte marítimo. El vendedor entrega la mercancía al costado del buque o al alcance de los medios de manipulación de la carga (grúas, cintas transportadoras, etc.), en el muelle del puerto de embarque que ha sido designado por el comprador.

Es un Incoterm de uso limitado para productos básicos y productos a granel que no se emban y no pueden individualizarse, tales como cereales, madera, minerales, productos siderúrgicos, planchas de aluminio, maquinarias pesadas, plantas llave en mano, etc.; la entrega se realiza en aquellos puertos que tiene terminales especializadas para este tipo de productos. Si la mercancía se transporta en contenedores, deberá utilizarse FCA ya que los contenedores no se dejan al costado del buque.

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor debe entregar la mercancía al costado del buque, o al alcance de los medios de manipulación de la carga (grúas, cintas transportadoras, etc.) en el muelle de carga del puerto de embarque designado por el comprador. No basta con colocar la mercancía en el lugar de atraque del buque que viene a recogerla; éste tiene que estar presente o divisarse a lo lejos. La entrega debe hacerse en la fecha o plazo acordado.

La mercancía debe colocarse en el muelle donde va a atracar el buque que realizará el transporte internacional. La elección del muelle dependerá del tipo de mercancía y de la línea marítima que va a realizar el transporte. En este sentido, el comprador debe notificar al vendedor el muelle y el nombre del buque que va a recoger la mercancía en el puerto designado.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite del comprador al vendedor en el momento de la entrega, es decir, cuando la mercancía se coloca al costado del buque, al alcance de los medios de manipulación de carga.

El comprador corre con todos los riesgos del transporte desde el momento en que la

haya entregado en el lugar y plazo convenido si:

- No notifica al vendedor el muelle de carga, el nombre del buque y el momento de carga preciso, dentro del plazo acordado.
- El buque designado por el comprador no llega en el plazo acordado o no se puede hacer cargo de la mercancía.

En cualquiera de estas dos circunstancias, el comprador corre con todos los costes (almacenaje) y riesgos (pérdida o daño) en el transporte de la mercancía, a partir de la fecha de entrega acordada o, si no hubiera una fecha concreta, a partir de la finalización del plazo de entrega acordado.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser individualizada e identificada como la mercancía objeto del contrato de compraventa.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

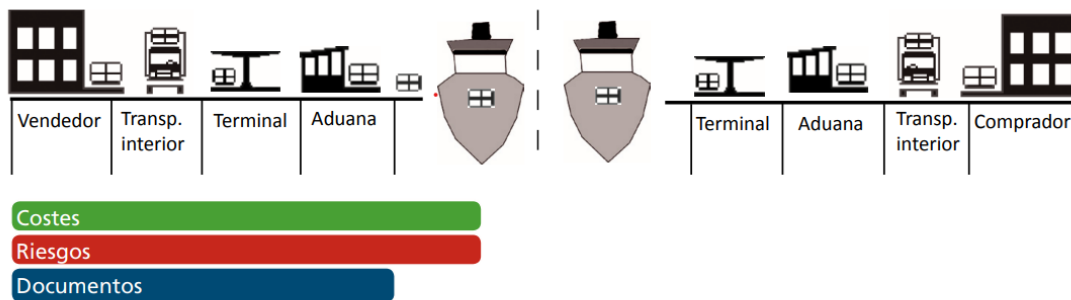
El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega, en el puerto de embarque, en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios propios (normalmente camión).
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.
- Costes en el puerto de embarque (almacenaje, manipulación).

Por su parte, el comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Carga en el buque, en el puerto de embarque.
- Transporte principal en el buque hasta el país de destino.
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Seguro de transporte (en el caso de que se contrate).
- Costes en el puerto de destino (descarga, manipulación, almacenaje).
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito y de importación.
- Transporte interior desde el puerto de destino hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

8. FOB (Franco a Bordo)



FOB es uno de los Incoterms históricos y el que ha sido más utilizado, juntamente con CIF, para transporte marítimo. El vendedor entrega la mercancía poniéndola a bordo del buque, en el puerto designado por el comprador. Los gastos de terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación son por cuenta del vendedor.

Debe utilizarse, preferentemente, cuando el transporte marítimo se realiza en régimen de carga general. También en el caso de mercancías cuya carga es compleja y puede suponer cierto riesgo (por ejemplo, maquinaria) por lo que es preferible que la carga de la mercancía a bordo del buque la realice el vendedor.

Los cambios en las prácticas comerciales de los puertos, así como la importancia de la logística como argumento de venta han hecho que este Incoterm se vaya sustituyendo progresivamente por otros como CFR o CIF.

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor debe entregar la mercancía a bordo de buque en el puerto de embarque designado por el comprador. La entrega debe hacerse en la fecha o plazo acordado. Si en el recinto del puerto hubiera varios puntos para cargar la mercancía y el comprador no hubiera designado uno en concreto, el vendedor podrá elegir el que más le convenga.

Si bien en las Reglas Incoterms 2020 no se especifica claramente, cabe entender que la expresión “el vendedor debe entregar la mercancía colocándola a bordo del buque” incluye las tres acciones necesarias para colocar una mercancía en un buque: carga (subir la mercancía a bordo del buque, estiba (colocarla en la bodega o en la cubierta del buque) y trincaje (amarrarla para que no se desplace durante el trayecto. Es decir, cabe interpretar que en las tres acciones el riesgo recae sobre el vendedor, si bien las Reglas Incoterms 2020 no lo mencionan de forma explícita. Hasta que la mercancía no esté subida, colocada y amarrada en la bodega o en la cubierta del buque, el riesgo no se transmite al comprador.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite del vendedor al comprador en el momento de la entrega, es decir, cuando la mercancía se ha puesto a bordo del buque (colocada y amarrada) en el puerto de embarque.

El comprador corre con todos los riesgos del transporte desde el momento en que la mercancía se ha entregado en el lugar y plazo convenido si:

- No notifica al vendedor el nombre del buque y el momento de carga preciso, dentro del plazo acordado.
- El buque designado por el comprador no llega en el plazo acordado o no se puede hacer cargo de la mercancía.

En cualquiera de estas dos circunstancias el comprador corre con todos los costes (almacenaje) y riesgos (pérdida o daño) en el transporte de la mercancía, a partir de la fecha de entrega acordada o, si no hubiera una fecha concreta, a partir de la finalización del plazo de entrega acordado.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser individualizada e identificada como la mercancía objeto del contrato de compraventa.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

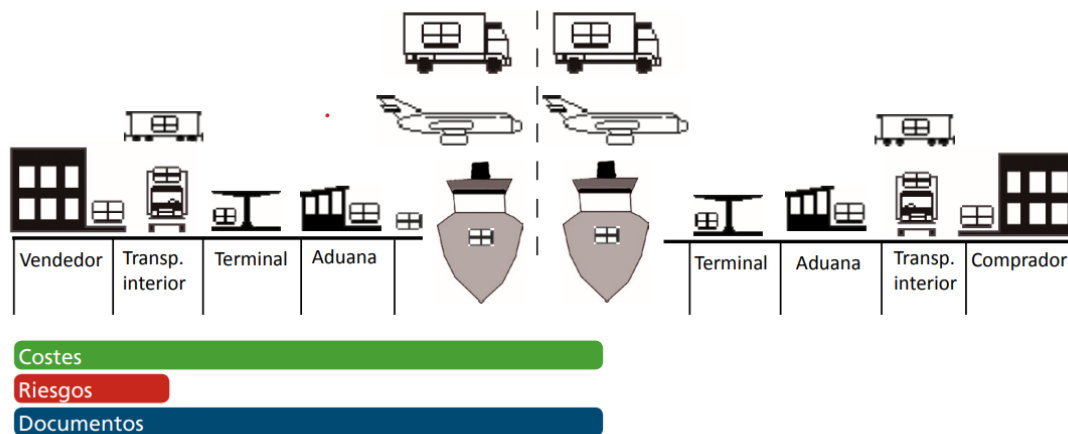
- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega, en el puerto de embarque, en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.
- Costes en el puerto de embarque (almacenaje, manipulación, carga en el buque).

Por su parte, el comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Transporte principal en el buque hasta el país de destino.
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Seguro de transporte (en el caso de que se contrate).
- Costes en el puerto de destino (descarga, manipulación, almacenaje).
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito y de importación.

- Transporte interior desde el puerto de destino hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

9. CPT (Transporte Pagado Hasta)



En el Incoterm CPT la entrega de la mercancía se produce cuando el vendedor la pone a disposición del transportista que él mismo ha contratado para realizar el transporte internacional, si bien el vendedor también gestiona y asume los costes del transporte internacional hasta el lugar de destino designado. Por tanto, es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte (cuando se entrega la mercancía al transportista en el país del vendedor) del punto hasta el cual el vendedor asume los costes del transporte (lugar de destino designado en el país del comprador).

En el caso de que existieran varios transportistas sucesivos, como en el transporte multimodal, o combinaciones camión-avión o camión-buque, el riesgo en el transporte se transmite cuando la mercancía se entrega al primer transportista de la cadena.

En CPT, a diferencia del Incoterm CIP, el vendedor no tiene obligación de contratar un seguro de transporte que cubra a la mercancía desde el lugar de entrega hasta el lugar de destino.

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor cumple con la obligación de entrega cuando pone la mercancía a disposición del transportista que el mismo ha contratado y en el lugar que ha elegido, generalmente en su propio país. Si entre vendedor y comprador no se acordara un lugar de entrega concreto, el vendedor podrá elegir el que más le convenga. La entrega debe hacerse en la fecha o plazo acordado.

Si hubiera varios transportistas que sucesivamente transportaran la mercancía hasta el lugar de destino, se entiende que la obligación de entrega se ha cumplido cuando se ha entregado la mercancía al primer transportista de la cadena. En cualquier caso, si las partes desean que la mercancía se entregue en un lugar posterior al de entrega al primer transportista, deberán ponerse de acuerdo y especificarlo en el contrato de compraventa.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite una vez que ésta se ha entregado al transportista contratado para transportarla hasta el destino designado. Si hubiera varios transportistas que participan en el transporte de la mercancía, el riesgo se transfiere cuando la mercancía se entrega al primer transportista de la cadena. A partir de ese momento el comprador corre con todos los riesgos del transporte, incluyendo los riesgos que puedan producirse durante el transporte internacional desde el lugar de entrega al lugar de destino designado.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser identificada e individualizada como la mercancía objeto del contrato de compraventa. Asimismo, el vendedor debe comunicar al comprador de forma fehaciente que ha puesto la mercancía a su disposición en el lugar de entrega.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

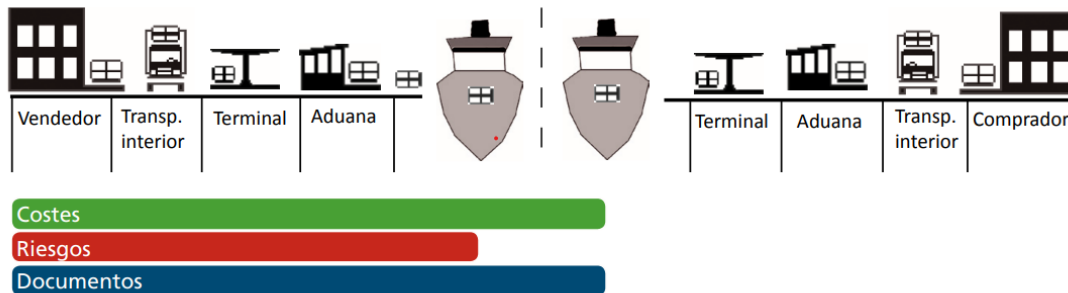
- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega (terminal, puerto, aeropuerto) en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.
- Costes a la salida (almacenaje, manipulación, carga) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del vendedor.
- Transporte principal hasta el país de destino.

Por su parte, el comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Seguro de transporte (si se contrata).
- Costes a la llegada (descarga, manipulación, almacenaje) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del comprador - se excluyen los costes de descarga cuando sean por cuenta del vendedor según el contrato de transportes.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito y de importación.

- Transporte interior desde la terminal, puerto, aeropuerto, hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

10. CFR (Coste y Flete)



En el Incoterm CFR la entrega de la mercancía se produce cuando ésta se pone a bordo del buque en el puerto de salida, si bien el vendedor asume también la contratación y el coste del flete hasta el puerto de llegada. Por tanto, es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte (puerto de embarque) del punto hasta que el vendedor asume los costes del transporte (puerto de destino).

Los gastos de terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación son por cuenta del vendedor.

La única diferencia con respecto al Incoterm CIF es que en CFR el vendedor no tiene la obligación de contratar un seguro de transporte.

CFR es un Incoterm de uso exclusivamente marítimo que debe utilizarse, preferentemente, cuando el transporte marítimo se contrata en régimen de carga general o para grandes volúmenes de carga. Para mercancías que se transportan en contenedores es preferible utilizar otros Incoterms como FCA o CPT ya que los contenedores no se entregan a bordo de los buques sino en las terminales de los puertos.

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor debe entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de embarque de su elección. Si bien en las Reglas Incoterms 2020 no se especifica claramente, cabe entender que la expresión “el vendedor debe entregar la mercancía colocándola a bordo del buque” incluye las tres acciones necesarias para colocar una mercancía en un buque: carga (subir la mercancía a bordo del buque, estiba (colocarla en la bodega o en la cubierta del buque) y trincaje (amarrarla para que no se desplace durante el trayecto). Es decir, cabe interpretar que en las tres acciones el riesgo recae sobre el vendedor, si

bien las Reglas Incoterms 2020 no lo mencionan de forma explícita. Hasta que la mercancía no esté subida, colocada y amarrada en la bodega o en la cubierta del buque, el riesgo no se transmite al comprador

El vendedor es el responsable de elegir el puerto de embarque y el buque que va a transportar la mercancía hasta el puerto designado en el país de destino. Si el comprador estuviera interesado en que la mercancía se embarcará en un determinado puerto deberá especificarlo en el contrato de compraventa.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite una vez que la mercancía se ha entregado a bordo del buque en el puerto de embarque elegido por el vendedor. A partir de ese momento el comprador corre con todos los riesgos del transporte, incluyendo los riesgos que puedan producirse durante el transporte marítimo hasta la llegada de la mercancía al puerto de destino.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser identificada e individualizada como la mercancía objeto del contrato de compraventa. Asimismo, el vendedor debe comunicar al comprador de forma fehaciente que ha puesto la mercancía a su disposición a bordo del buque en el puerto de embarque.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

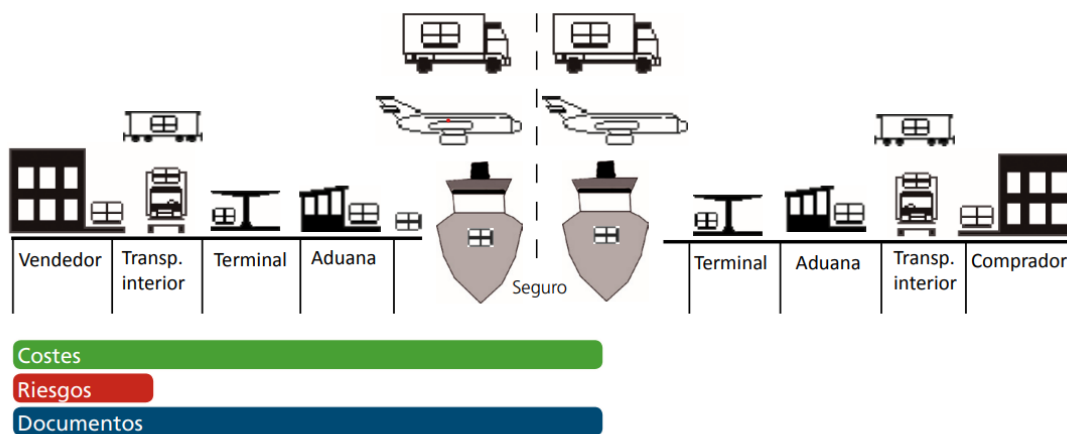
- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega, en el puerto de embarque, en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.
- Costes en el puerto de embarque (manipulación, almacenaje, carga en el buque).
- Transporte principal en el buque hasta el país de destino.

Por su parte, el comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Seguro de transporte (si se contrata).
- Costes en el puerto de destino (descarga del buque, manipulación, almacenaje) - se excluyen los costes de descarga cuando sean por cuenta del vendedor según el contrato de transporte-
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito y de importación.

- Transporte interior desde el puerto de destino hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, vendedor, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

11. CIP (Transporte y Seguro Pagados hasta)



En el Incoterm CIP el vendedor realiza la entrega de la mercancía en su propio país cuando la pone a disposición del transportista contratado por él mismo, si bien debe pagar además los costes del transporte internacional para llevar la mercancía hasta el lugar de destino en el país del comprador.

El comprador asume todos los riesgos que se produzcan una vez que la mercancía ha sido entregada al transportista en el país del vendedor. Si se utilizan transportistas sucesivos para llevar la mercancía hasta el lugar de destino, el riesgo se transmite cuando la mercancía se ha entregado al primer transportista.

Bajo el término CIP, el vendedor debe contratar un seguro contra el riesgo que soporta el comprador por la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte internacional. Consecuentemente, el vendedor contrata el seguro y paga la prima, si bien el beneficiario del seguro es el comprador. No obstante, el comprador tiene que tener en cuenta que en el término CIP se exige al vendedor, contratar un seguro de cobertura amplia (Cláusula A del Institute Cargo Clauses). No obstante, las partes pueden acordar la contratación de un seguro que ofrezca una cobertura menor (Cláusula C del Institute Cargo Clauses).

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor cumple con la obligación de entrega cuando pone la mercancía a disposición del transportista que el mismo ha contratado y en el lugar que ha elegido, generalmente en su propio país. Si entre vendedor y comprador no se acordara un lugar de entrega

concreto, el vendedor podrá elegir el que más le convenga. La entrega debe hacerse en la fecha o plazo acordado.

Si hubiera varios transportistas que sucesivamente transportaran la mercancía hasta el lugar de destino, se entiende que la obligación de entrega se ha cumplido cuando se ha entregado la mercancía al primer transportista de la cadena. En cualquier caso, si las partes desean que la mercancía se entregue en un lugar posterior al de la entrega al primer transportista, deberán ponerse de acuerdo y especificarlo en el contrato de compraventa.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite una vez que ésta se ha entregado al transportista contratado para transportarla hasta el lugar de destino designado. Si hubiera varios transportistas que participaran en el transporte de la mercancía, el riesgo se transfiere cuando la mercancía se entrega al primer transportista de la cadena. A partir de ese momento el comprador corre con todos los riesgos del transporte, incluyendo los riesgos que puedan producirse durante el transporte principal desde el lugar de entrega al lugar de destino designado.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser identificada e individualizada como la mercancía objeto del contrato de compraventa. Asimismo, el vendedor debe comunicar al comprador de forma fehaciente que ha puesto la mercancía a su disposición en el lugar de entrega.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

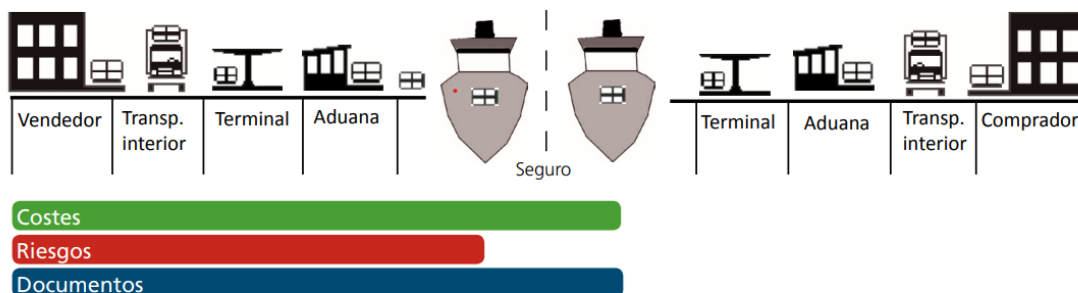
El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega (terminal, puerto, aeropuerto) en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.
- Costes a la salida (manipulación, carga, almacenaje) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del vendedor.
- Transporte principal hasta el país de destino.
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Seguro de transporte (coberturas mínimas) desde el lugar de entrega hasta el lugar de destino designado.

Por su parte, el comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Costes a la llegada (descarga, manipulación, almacenaje) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del comprador. Se excluyen los costes de descarga cuando sean por cuenta del vendedor según el contrato de transportes.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito y de importación.
- Transporte interior desde la terminal, puerto, aeropuerto, hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

12. CIF (Coste, Seguro y Flete)



En el Incoterm CIF la entrega de la mercancía se produce cuando ésta se pone a bordo del buque en el puerto de embarque, si bien el comprador asume también la contratación y el coste del transporte marítimo hasta el puerto de destino. Por tanto, es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte (puerto de embarque) del punto hasta el cual el vendedor asume los costes del transporte (puerto de destino).

Los gastos de terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación son por cuenta del vendedor. A diferencia del Incoterm CFR, el vendedor está obligado a contratar un seguro de transporte que cubra el trayecto desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino, por un valor del 110% del precio del contrato. A diferencia de CIP, en CIF el vendedor sólo está obligado a contratar un seguro con cobertura mínima similar a la Cláusula C en la clasificación de pólizas del Institute Cargo Clauses (IUA/LMA). El beneficiario de este seguro y, por tanto, el que tendrá que solicitar las indemnizaciones a la compañía aseguradora en caso de siniestro es el comprador.

CIF ha sido históricamente un Incoterm muy utilizado ya que, además de situar la mercancía en el país del comprador, el valor CIF es el que se utiliza en la mayoría de las aduanas para aplicar los aranceles e impuestos a la importación, lo cual facilita el despacho aduanero en el país de destino.

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor debe entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de embarque de su elección. Si bien en las Reglas Incoterms 2020 no se especifica claramente, cabe entender que la

expresión “el vendedor debe entregar la mercancía colocándola a bordo del buque” incluye las tres acciones necesarias para colocar una mercancía en un buque: carga (subir la mercancía a bordo del buque, estiba (colocarla en la bodega o en la cubierta del buque) y trincaje (amarrarla para que no se desplace durante el trayecto. Es decir, cabe interpretar que en las tres acciones el riesgo recae sobre el vendedor, si bien las Reglas Incoterms 2020 no lo mencionan de forma explícita. Hasta que la mercancía no esté subida, colocada y amarrada en la bodega o en la cubierta del buque, el riesgo no se transmite del vendedor al comprador.

El vendedor es el responsable de elegir el puerto de embarque y el buque que va a transportar la mercancía hasta el puerto designado en el país de destino. Si el comprador estuviera interesado en que la mercancía se embarcará en un determinado puerto deberá especificarse en el contrato de compraventa.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite una vez que ésta se ha entregado a bordo del buque en el puerto de embarque elegido por el vendedor. A partir de ese momento el comprador corre con todos los riesgos del transporte, incluyendo los riesgos que puedan producirse durante el transporte marítimo hasta la llegada de la mercancía al puerto de destino.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser identificada e individualizada como la mercancía objeto del contrato de compraventa. Asimismo, el vendedor debe comunicar al comprador de forma fehaciente que ha puesto la mercancía a su disposición a bordo del buque en el puerto de embarque.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

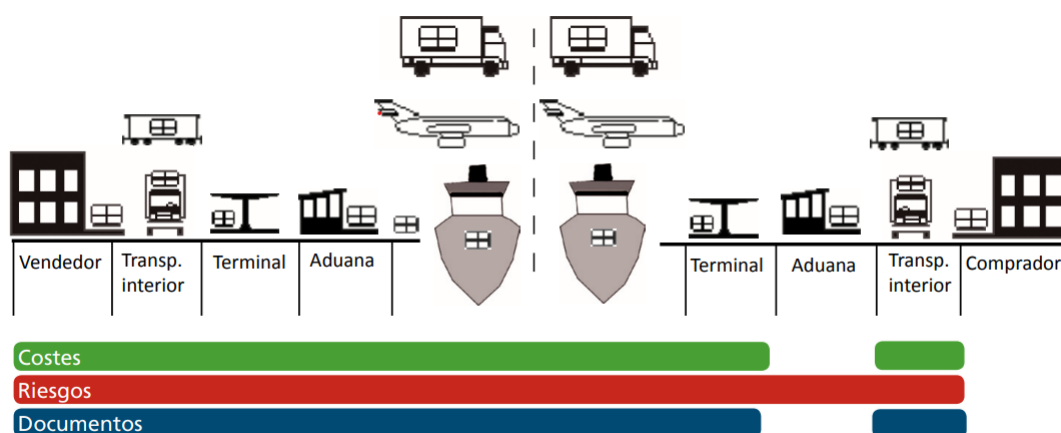
- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega, en el puerto de embarque, en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.
- Costes en el puerto de embarque (manipulación, almacenaje, carga en el buque).
- Transporte principal en el buque hasta el país de destino.
- Seguro de transporte (coberturas mínimas) desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino.

Por su parte, el

comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Costes en el puerto de destino (descarga, manipulación, almacenaje). Se excluyen los costes de descarga cuando sean por cuenta del vendedor según el contrato de transporte.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito e importación.
- Transporte interior desde el puerto de destino hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

13. DAP (Entregada en Lugar)



En el Incoterm DAP el vendedor entrega la mercancía, sin descargar, en el lugar de destino acordado en el país del comprador. La transmisión de riesgos en el transporte se produce en el mismo lugar en el que se entrega la mercancía.

El lugar de entrega puede ser las propias instalaciones del comprador o un lugar en el interior del país de destino, como, por ejemplo, una fábrica que va a utilizar la mercancía suministrada o un almacén desde el que se va a distribuir.

En este Incoterm el vendedor tiene que realizar los trámites y asumir los costes del despacho de aduanas de exportación y de tránsito, no así los del despacho de importación que corresponden al comprador. En el caso de que el vendedor realizara también el despacho de importación debe utilizarse el Incoterm DDP.

Este Incoterm es muy útil para ventas entre países de una misma zona económica (por ejemplo, la Unión Europea) en las que se quiere entregar la mercancía en las instalaciones del comprador y no hay que realizar el despacho de importación.

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor debe entregar la mercancía en el lugar de destino acordado,

normalmente las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador o un punto cercano. Si no se acuerda un punto específico, el vendedor puede elegir el que más le convenga. La entrega debe hacerse en la fecha o plazo acordado.

El comprador tiene la obligación de recoger la mercancía que le entrega el transportista contratado por el vendedor en el lugar destino acordado siempre que el vendedor le haya notificado debidamente en tiempo y forma.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transmite una vez que la mercancía se ha puesto a disposición del comprador preparada para la descarga, en el lugar de entrega. Por tanto, los riesgos en la descarga de la mercancía en el lugar de entrega son por cuenta del comprador.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser identificada e individualizada como la mercancía objeto del contrato de compraventa. Asimismo, el vendedor debe comunicar al comprador de forma fehaciente que ha puesto la mercancía a su disposición en el lugar de entrega.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

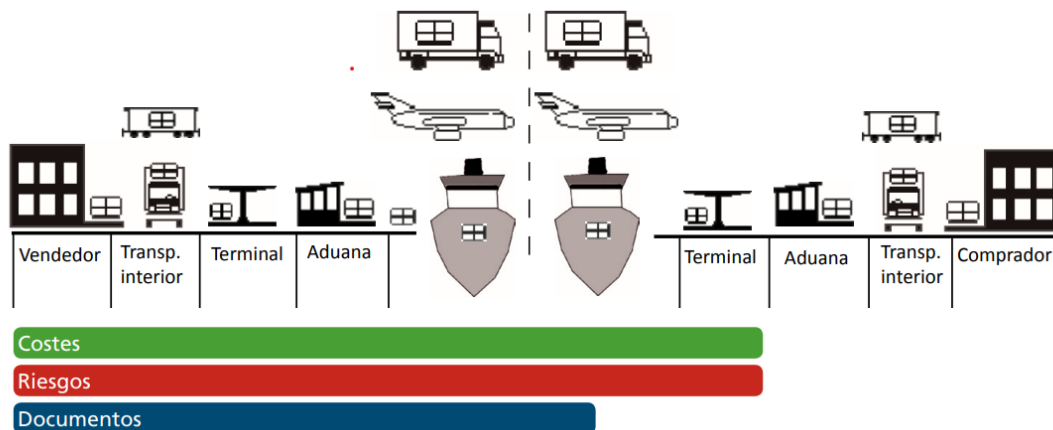
- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega (terminal, puerto, aeropuerto) en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación y de tránsito.
- Costes a la salida (manipulación, carga, almacenaje) en la terminal, en el país del vendedor.
- Transporte principal hasta el país de destino.
- Seguro de transporte (si se contrata).
- Costes a la llegada (manipulación, descarga, almacenaje) en el lugar de entrega, en el país del comprador.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega en el país del comprador.

Por su parte, el comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de importación.
- Transporte interior (si lo hay) desde el lugar de entrega en el país del comprador hasta sus instalaciones (fábrica o almacén), bien sea con un transportista contratado

- por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

14. DPU (Entregada en Lugar Descargada)



Este Incoterm se crea por primera vez en la versión de los Incoterms 2020. Asume las mismas funciones y obligaciones del Incoterm DAT (*Delivered At Terminal*) que desaparece.

En el Incoterm DPU el vendedor entrega la mercancía descargada, preferentemente en lugares de destino en el país de comprador que tenga medios para realizar la descarga. Estos lugares son terminales de transporte (terrestres, aéreas, marítimas), infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril) o instalaciones similares como muelles, almacenes, depósitos y zonas francas.

Debido a los diferentes lugares de entrega que permite este Incoterm es importante que se especifique claramente el punto concreto que se elige para realizar la entrega y que el contrato de transporte internacional que realiza el vendedor se ajuste a esa elección.

DPU es el único Incoterm en el que la mercancía se entrega descargada en el lugar de destino. A su vez, la única diferencia entre el DPU y DAP es que mientras que en DPU la mercancía se entrega descargada en DAP se entrega preparada para la descarga.

Lugar de entrega y recepción de la mercancía

El vendedor debe entregar la mercancía en un lugar que cuente con instalaciones para realizar la descarga de la mercancía, como terminales de transporte (terrestres, aéreas, marítimas), infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril) o instalaciones similares como muelles, almacenes, depósitos y zonas francas. Si no se acordara una terminal específica, el vendedor puede elegir la terminal en el puerto o lugar de destino que más le convenga. La entrega debe hacerse en la fecha o plazo

acordado.

El comprador tiene la obligación de recoger la mercancía que le entrega el transportista contratado por el vendedor en la terminal designada del puerto o lugar de destino siempre que el vendedor le haya notificado debidamente en tiempo y forma.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte se transmite una vez que la mercancía ha sido descargada en el lugar de destino. Por tanto, los riesgos de la descarga del lugar de entrega son por cuenta del vendedor.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser identificada e individualizada como la mercancía objeto del contrato de compraventa. Asimismo, el vendedor debe comunicar al comprador de forma fehaciente que ha puesto la mercancía a su disposición en el lugar de entrega.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

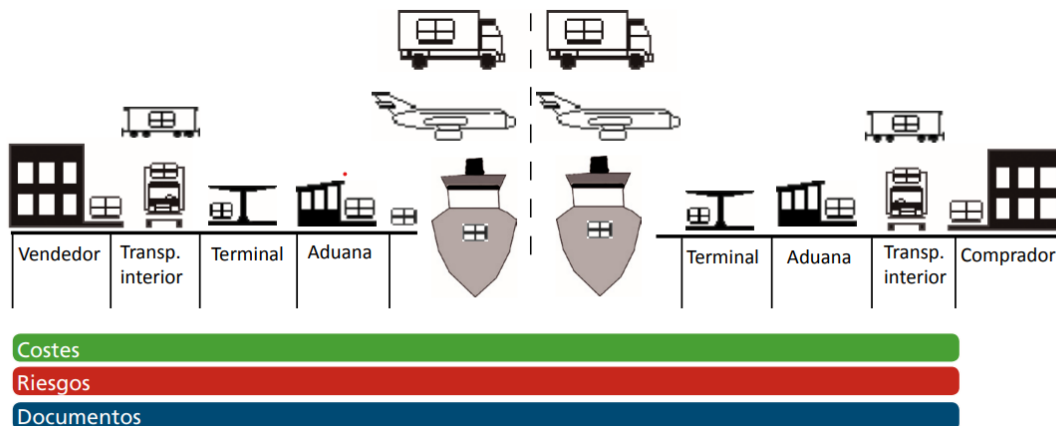
El vendedor asume los siguientes costes de la operación:

- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía.
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta el lugar de entrega (terminal, puerto, aeropuerto) en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación y de tránsito.
- Costes a la salida (manipulación, carga, almacenaje) en el lugar de destino, en el país del vendedor.
- Transporte principal hasta el país de destino.
- Seguro de transporte (si se contrata)
- Costes a la llegada (manipulación, descarga, almacenaje) en el lugar de destino, en el país del comprador.

Por su parte, el comprador asume los siguientes costes de la operación:

- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de importación.
- Transporte interior desde el lugar de destino hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

15. DDP (Entregada Derechos Pagados)



En el Incoterm DDP el vendedor entrega la mercancía, sin descargar del medio de transporte utilizado, en las instalaciones del comprador o en algún punto interior del país del comprador. La transmisión de riesgos en el transporte se produce en el mismo lugar en el que se entrega la mercancía.

Este Incoterm es el reverso de EXW, es decir, representa la mayor obligación para el vendedor ya que asume todos los costes y riesgos de la operación, incluyendo los trámites de importación, hasta entregar la mercancía en el lugar acordado, en el país del comprador. El único coste que no asume el vendedor es la descarga de la mercancía en el lugar de entrega.

Asimismo cualquier impuesto sobre la importación (incluyendo el IVA) es por cuenta del vendedor, excepto si las partes acuerdan en el contrato de compraventa que sea por cuenta del comprador. En ese caso debe utilizarse una variante de DDP, conocida como "DDP IVA no pagado" ("DDP VAT *unpaid*").

La única diferencia que tiene DDP con DAP es que en DDP todos los costes e impuestos del despacho de importación son por cuenta del vendedor, mientras que en DAP son por cuenta del comprador. En el caso de que el vendedor no tenga capacidad, por sus propios medios o través de representantes, para realizar el despacho de importación debe utilizarse el Incoterm DAP.

Lugar de entrega de la mercancía

El vendedor debe entregar la mercancía en el lugar de destino acordado, normalmente las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador. Si no se acuerda un punto específico, el vendedor puede elegir el que más le convenga. La entrega debe hacerse en la fecha o plazo acordado.

El comprador tiene la obligación de recoger la mercancía que le entrega el transportista contratado por el vendedor en el lugar destino acordado siempre que el vendedor le

haya notificado debidamente en tiempo y forma.

Transmisión de riesgos en el transporte

El riesgo en el transporte de la mercancía se transfiere una vez que ésta se ha puesto a disposición del comprador, preparada para la descarga, en el lugar de entrega. Por tanto, los riesgos en la descarga en el lugar de entrega son por cuenta del comprador.

Para que se produzca la transmisión de riesgos en el transporte es necesario que la mercancía pueda ser identificada e individualizada como la mercancía objeto del contrato de compraventa. Asimismo, el vendedor debe comunicar al comprador de forma fehaciente que ha puesto la mercancía a su disposición en el lugar de entrega.

Reparto de costes entre comprador y vendedor

El comprador únicamente asume los costes de descarga de la mercancía en el lugar de entrega.

Todos los demás costes de la operación los asume el vendedor:

- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte.
- Transporte interior hasta la terminal, puerto o aeropuerto en el país del vendedor bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación y de tránsito.
- Costes a la salida (almacenaje, manipulación, carga) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del vendedor.
- Transporte principal hasta el país de destino.
- Seguro de transporte (en caso de que se contrate).
- Costes a la llegada (descarga, manipulación, almacenaje) en terminal, puerto o aeropuerto, en el país del comprador.
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de importación.
- Transporte interior desde la terminal, puerto, aeropuerto, hasta el lugar de entrega en el país del comprador, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión).

© Global Marketing Strategies, S.L. Queda rigurosamente prohibida la reproducción total o parcial de este Libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, u otros métodos o soportes, sin el permiso previo y por escrito del titular del *copyright*.