

— RECURSOS LANTIA

Incoterms 2020

Guía de los términos de comercio internacional de la
Cámara de Comercio Internacional.

CONTENIDO

Índice

Cualquier modo de transporte · pág. 03–09

EXW

FCA

CPT

CIP

DPU

DAP

DDP

Transporte marítimo y vías navegables · pág. 10–14

FAS

FOB

CFR

CIF

15 **Los Incoterms C**

17 **Reparto de obligaciones**

INTRODUCCIÓN

¿Qué son?

La Cámara de Comercio Internacional ha clasificado los Incoterms en función del modo de transporte utilizado.

Así, en el primer grupo se incluyen 7 Incoterms (EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP y DDP) que pueden utilizarse con independencia del modo de transporte y de si emplean uno o más modos de transporte. En el segundo grupo se agrupan 4 Incoterms (FAS, FOB, CFR y CIF) a utilizar cuando la mercancía se transporta entre dos puertos.

REGLAS PARA CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE

EXW	<i>Ex Works (En fábrica)</i>
FCA	<i>Free Carrier (Franco porteador)</i>
CPT	<i>Carriage Paid To (Transporte pagado hasta)</i>
CIP	<i>Carriage and Insurance Paid To (Transporte y seguro pagados hasta)</i>
DPU	<i>Delivered at Place Unloaded (Entregado en el lugar y descargado)</i>
DAP	<i>Delivered at Place (Entregado en lugar)</i>
DDP	<i>Delivered Duty Paid (Entregado con derechos pagados)</i>

Son los Incoterms a utilizar cuando no hay un transporte marítimo puerto a puerto: transporte aéreo o de superficie (tren o camión), o cuando se combina más de un medio, aunque uno sea un buque. Es el caso de las expediciones en contenedores, que casi siempre forman parte de un transporte combinado: aunque un contenedor viaje de Bilbao a Bombay, las 5.822 millas náuticas vía Suez irán acompañadas probablemente de algunos kilómetros por camión en cada extremo.

EXW

En fábrica

Ex Works

El vendedor cumple con su obligación de entrega una vez ha situado la mercancía en sus propios locales (fábrica, almacén, etc.) a disposición del comprador. No es responsable de la carga de la mercancía en el transporte provisto por el comprador ni del despacho aduanero de exportación, excepto si se ha pactado lo contrario. El comprador soporta todos los costes y riesgos del transporte desde los locales del vendedor hasta el destino.

Este término representa la mínima obligación por parte del vendedor. No debería usarse cuando el comprador no pueda llevar a cabo, de forma directa o indirecta, las formalidades de exportación; en ese caso debería utilizarse FCA. Es adecuado para el comercio nacional; en el comercio internacional, FCA resulta más aconsejable.

Tampoco resulta adecuado cuando el pago se efectúa por crédito documentario. Si se utiliza, no debería requerirse documento de transporte, ya que la entrega al transportista no es una obligación del vendedor.

FCA

Franco transportista

Free Carrier

FCA

El vendedor cumple con su obligación de entrega una vez ha entregado la mercancía, tras haber efectuado el despacho de exportación, al transportista designado por el comprador en el lugar convenido.

Si el comprador no indica un punto concreto de entrega, el vendedor puede elegir, dentro del lugar o zona estipulados, dónde efectuará la entrega. Cuando la práctica comercial requiera la asistencia del vendedor para contratar con el transportista (por ejemplo, en tren o avión), podrá hacerlo por cuenta y riesgo del comprador. FCA puede usarse para todos los medios de transporte, incluido el multimodal.

Debería usarse en el transporte marítimo siempre que la entrega no se efectúe a bordo del buque (en una terminal de carga, de tren, de contenedores o similar). Con FOB, el vendedor correría con riesgos y costes hasta la puesta a bordo durante un período que no puede controlar.

CPT

Transporte pagado hasta

Carriage Paid To

El vendedor paga el flete para el transporte de la mercancía hasta el destino acordado.

El riesgo de pérdida o daños de la mercancía, junto con cualquier coste adicional debido a acontecimientos posteriores a la entrega al transportista, se transfiere del vendedor al comprador en el momento en que la mercancía se entrega en custodia al transportista. Si intervienen varios transportistas, el riesgo se traspasa al entregarla al primero.

CPT exige que el vendedor despache la mercancía para exportación. Puede usarse para cualquier medio de transporte, incluido el multimodal.

CPT

CIP

Transporte y seguro pagados hasta

Carriage and Insurance Paid To

CIP

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CPT y, además, debe obtener el seguro de transporte contra el riesgo de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte que corre el comprador.

El vendedor contrata el seguro y paga la prima. El comprador debe tener en cuenta que el vendedor solo está obligado a obtener el seguro por la cobertura mínima (110%), emitido en forma negociable para el comprador y en la divisa del contrato.

CIP exige que el vendedor despache la mercancía para exportación. Puede usarse para cualquier medio de transporte, incluido el multimodal.

DPU

Entregado en lugar descargado

Delivered at Place Unloaded

DPU

DPU se crea en la versión de los Incoterms 2020 y asume las funciones y obligaciones del antiguo DAT (Delivered At Terminal), que desaparece.

El vendedor entrega la mercancía descargada, preferentemente en lugares de destino del país del comprador con medios para realizar la descarga: terminales de transporte (terrestres, aéreas, marítimas), infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril) o instalaciones similares como muelles, almacenes, depósitos y zonas francas.

Aunque puede utilizarse con cualquier medio de transporte, resulta más adecuado cuando la mercancía se entrega en un puerto del país del comprador, donde la descarga supone un mayor coste y riesgo que el vendedor desea controlar.

DAP

Entregado en lugar

Delivered At Place

El vendedor cumple su obligación una vez la mercancía se pone a disposición del comprador en el lugar convenido en destino, haciéndose cargo de los riesgos y costes hasta ese punto (excluidas tasas, impuestos y gastos oficiales de importación).

El comprador asume cualquier coste adicional y los riesgos derivados de la falta de despacho en el país de importación. Si las partes desean que el vendedor realice las formalidades aduaneras, o añadir costes de importación como el IVA, debe constar claramente (por ejemplo, “DAP, VAT paid”).

En general, no resulta adecuado en un crédito documentario, ya que requeriría un documento que acreditara la entrega en destino.

DAP

SEGUNDO GRUPO

Transporte marítimo y vías navegables interiores

FAS *Free Alongside Ship (Franco al costado del buque)*

FOB *Free On Board (Franco a bordo)*

CFR *Cost and Freight (Coste y flete)*

CIF *Cost, Insurance and Freight (Coste, seguro y flete)*

Son los Incoterms a utilizar cuando el punto de entrega y el lugar al que se transporta la mercancía son puertos. La entrega al transportista se hace a bordo o al costado del buque, por lo que el vendedor debería controlar la mercancía hasta ese momento.

Cuando la mercancía viaja en contenedores, es habitual que el vendedor la entregue al transportista en una terminal y no a bordo o al costado del buque. En ese caso, FAS, FOB, CFR o CIF resultan inapropiados y deberían utilizarse los del primer grupo: FCA en lugar de FAS o FOB, CPT en lugar de CFR y CIP en lugar de CIF.

FAS

Franco al costado del buque

Free Alongside Ship

FAS

El vendedor cumple con su obligación de entrega una vez ha situado la mercancía al costado del buque, en el muelle o en barcazas, en el punto de embarque designado. Desde ese momento, el comprador soporta todos los costes y riesgos de pérdida o daño.

FAS solo puede usarse para transporte marítimo o de aguas interiores, e implica que el vendedor despacha la mercancía para exportación.

Cuando la mercancía va en contenedores, FAS es inadecuado y debería utilizarse FCA.

FOB

Franco a bordo

Free On Board

FOB

El vendedor cumple con su obligación de entrega una vez la mercancía ha sido puesta a bordo en el puerto de embarque designado. Desde ese momento, el comprador soporta todos los costes y riesgos de pérdida o daño.

FOB implica que el vendedor despacha la mercancía para exportación, y solo puede usarse para transporte marítimo o de aguas interiores.

Cuando el paso de la borda del buque no tiene utilidad práctica, como en el roll-on/roll-off (la carga sube al buque dentro del camión o vagón) o el tráfico de contenedores, FCA es más adecuado.

CFR

Coste y flete

Cost and Freight

El vendedor paga los costes y el flete necesarios para situar la mercancía en el puerto de destino, pero el comprador corre con el riesgo de pérdida o daños, y con cualquier coste adicional por acontecimientos posteriores a la carga a bordo en el puerto de embarque.

CFR exige que el vendedor despache la mercancía para exportación, y solo puede usarse para transporte marítimo o de aguas interiores.

En roll-on/roll-off o tráfico de contenedores, donde el paso de la borda no tiene utilidad práctica, CPT es más adecuado.

CFR

CIF

Coste, seguro y flete

Cost, Insurance and Freight

CIF

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CFR y, además, debe obtener el seguro de transporte marítimo contra el riesgo de pérdida o daño durante el transporte que corre el comprador.

El vendedor contrata el seguro y paga la prima, solo por la cobertura mínima (110%), emitido en forma negociable para el comprador y en la divisa del contrato.

CIF exige que el vendedor despache la mercancía para exportación y solo puede usarse para transporte marítimo o de aguas interiores. En roll-on/roll-off o tráfico de contenedores, CIP es más adecuado.

TRANSPORTE PRINCIPAL PAGADO

Los Incoterms C

CFR

CIF

CPT

CIP

El vendedor debe contratar el transporte, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía ni cualquier coste adicional surgido tras el embarque y despacho. CIF y CIP implican además que el vendedor contrata el seguro de transporte.

Los términos C son idénticos a los F en cuanto al cumplimiento del contrato: en ambos, el vendedor cumple en el país de embarque o despacho para exportación. Son contratos de embarque, no de llegada a destino, exclusivos de los términos D. Aunque el vendedor contrata el transporte (y el seguro en CIF y CIP), los riesgos y gastos posteriores al embarque son del comprador.

TRANSPORTE PRINCIPAL PAGADO

Los Incoterms C

CFR

CIF

CPT

CIP

Los términos C se distinguen porque la división de costes no coincide con la de riesgos: los riesgos terminan con el embarque y los costes de transporte, con la descarga. Por eso conviene tener precaución al añadir obligaciones al vendedor más allá del punto de transferencia del riesgo.

Los costes de desestiba y descarga (en CIF y CFR) suelen quedar cubiertos por el flete en líneas regulares (*liner terms*), pero el contrato de transporte puede excluirlos; en ese caso debe pactarse en el contrato de compraventa.

Salvo acuerdo en contrario, el documento de transporte marítimo en CIF y CFR debe permitir vender la mercancía en tránsito: ha de ser un conocimiento de embarque negociable y presentarse en juego completo al comprador.

RESUMEN

Reparto de obligaciones

V = Vendedor C = Comprador

	EXW	FCA	CPT	CIP	DPU	DAP	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
Embalaje y verificación	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Carga	C	V/C	V	V	V	V	V	–	–	–	–
Transporte	C	C	V	V	V	V	V	(V)	(V)	(V)	(V)
Trámites de exportación	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Carga a bordo	(C)	(C)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	C	V	V	V
Flete marítimo	(C)	(C)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	C	C	V	V
Seguro de transporte	c	c	c	V	v	v	v	c	c	c	V
Descarga del buque	(C)	(C)	(V/C)	(V/C)	(V)	(C/V)	(C/V)	C	C	V/C	V/C
Trámites de importación	C	C	C	C	C	C	V	C	C	C	C
Transporte hasta destino	C	C	V/C	V/C	V/(C)	V/(C)	V/(C)	(C)	(C)	(C)	(C)
Descarga en destino	C	C	C	C	V/(C)	C/(V)	C/(V)	–	–	–	–

(V) / (C) = cuando sea el caso V/C = en general, el vendedor C/V = en general, el comprador v / c = sin obligación, aunque el riesgo es suyo

ANTE CUALQUIER DUDA

Estamos para ayudarte

Lantia Marítima S.L.

Calle Anabel Segura 11, Edificio B, Planta Baja
28108 Alcobendas, Madrid

+34 914 151 611

info@lantiamaritima.com

