



INCOTERMS 2020

SEGÚN JCV



Guía práctica en la operativa de comercio internacional

www.jcvshipping.com

ÍNDICE

1. Cuál es el objetivo de esta guía?	1
2. ¿Qué son y para qué sirven los INCOTERMS?	2
3. Cambios en los INCOTERMS 2020 respecto a los INCOTERMS 2010	3
4. Conoce los tipos de INCOTERMS	5
4.1 INCOTERMS según la responsabilidad del vendedor	5
4.2 INCOTERMS según el modo de transporte	7
5. Principales pecados del uso de INCOTERMS	8
5.1 No asegurar la mercancía	8
5.2 No controlar los gastos	8
5.3 No realizar correctamente los despachos de aduanas	9
5.4 Utilizar INCOTERMS puramente marítimos para transportes intermodales	9
6. Pros y contras de cada INCOTERM	10
6.1 EXW: Exworks o en fábrica	11
6.2 FCA: Free Carrier o Franco Transportista	12
6.3 CPT: Carriage Paid To o Transporte Pagado Hasta	13
6.4 CIP: Carriage and Insurance Paid To o Transporte y seguro pagados hasta	14
6.6 DAP: Delivered at Place o Entregado en el lugar	15
6.6 DPU: Delivered at Place Unloaded o Entregado en el Lugar Descargado	16
6.7 DDP: Delivered Duty Paid o Entregado con Derechos Pagados	17
6.8 FAS: Free Alongside Ship o Franco al costado del buque	18
6.9 FOB: Free On Board o Franco a bordo	19
6.10 CFR: Cost and Freight o Coste y Flete	20
6.11 CIF: Cost, Insurance and Freight o Coste, seguro y flete	21
7.Cuál es la forma correcta de reflejar un INCOTERM en un contrato de compraventa?	22
8. Y ahora qué?	23

1

¿Cuál es el objetivo de esta guía?

En JCV queremos hacer más fácil el día a día de nuestros clientes, por eso hemos desarrollado esta guía práctica de INCOTERMS para que te familiarices con su uso.

Esta guía no pretende ser un recopilatorio completo de toda la información sobre INCOTERMS, ¡para eso ya está la publicación oficial de la Cámara de Comercio Internacional!, sino darte unas pautas básicas con recomendaciones basadas en la experiencia de JCV.

El 1 de enero de 2020 entran en vigor las reglas INCOTERMS 2020. Como sabéis, cada nueva versión recoge por parte de la Cámara de Comercio Internacional los principales cambios en usos y costumbres de las empresas en sus operaciones de compraventa internacional.

La iniciativa más importante ha sido la de hacer más comprensibles los INCOTERMS (algo que, los que nos dedicamos a diario a tratar con ellos, agradecemos de corazón), mejorando la presentación e incluyendo más explicaciones para orientar a compradores y vendedores a elegir en sus contratos de compraventa la regla que mejor encaje con sus necesidades.

A este respecto, se vuelve a incidir en la recomendación de NO USAR EXW o DDP por todas las responsabilidades y riesgos que implica para las partes, así como evitar los términos que son EXCLUSIVOS de transporte marítimo (FAS, FOB, CIF y CFR) para operaciones de compraventa en las que se realice transporte multimodal (como ocurre en el transporte de mercancías por contenedor) y sustituirlos por FCA, CIP y CPT. Es decir que, aunque envíes tu mercancía en contenedor por vía marítima, ese transporte es MULTIMODAL y NO marítimo dado que, además del barco, se realiza la recogida de la mercancía con un camión y el traslado de ese contenedor hasta el puerto de embarque también por camión o por ferrocarril.

Entonces, ¿qué se entiende por transporte EXCLUSIVAMENTE marítimo? Pues aquel que únicamente se realiza por vía fluvial o marítima como, por ejemplo, el transporte de materia prima a granel que está almacenada en un puerto "A" a un puerto "B"

Iníciate con nosotros y da el primer paso para descubrir todo lo que quieras saber sobre los INCOTERMS y decidas cuál te conviene en cada caso.

2

¿Qué son y para qué sirven los INCOTERMS?

Los INCOTERMS 2020 son términos de aceptación voluntaria entre comprador y vendedor en el comercio internacional, debes conocerlos para realizar unas buenas prácticas en tus operaciones de tránsito de mercancías.

Empecemos por su definición rigurosa:

Los INCOTERMS son un conjunto de términos de tres letras que regulan las responsabilidades de las empresas en los contratos de compraventa de mercancías.

Más concretamente describen los siguientes aspectos, ayudando a la interpretación de los contratos de compraventa y evitando malos entendidos entre las partes:

- ✓ En qué momento y lugar se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía, del vendedor al comprador.
- ✓ El lugar de entrega de la mercancía
- ✓ Quién contrata y paga los gastos de transporte y seguro.
- ✓ Qué documentación tiene que tramitar cada una de las partes.



MUY IMPORTANTE: Hay que tener en cuenta que los INCOTERMS no perduran por los siglos de los siglos, sino que son actualizados regularmente por la Cámara de Comercio Internacional. A pesar de ello, la aparición de nuevas revisiones no elimina lo descrito en ediciones antiguas. Así, que siempre se deberá hacer referencia expresa a la edición de INCOTERMS que estamos utilizando en el acuerdo de compraventa, por ejemplo, INCOTERMS 2020.

3

Cambios en los INCOTERMS 2020 respecto a los INCOTERMS 2010

Hablando de cambios de INCOTERMS como tal, podemos decir que las modificaciones son mínimas ya que hay **un cambio de denominación de DAT (Delivered At Terminal) a DPU (Delivered at Place Unloaded o Entregada en lugar descargada)**, al parecer por el poco uso que de él han hecho las empresas y la visión restrictiva que suponía el concepto "Terminal" a pesar de que se indicaba en la versión 2010 que no era referido únicamente a terminales marítimas. DPU está pensado para aquellas empresas que se encargan de vender por proyectos o mercancías muy delicadas que requieren controlar toda la cadena logística desde la carga en origen a la descarga y puesta en funcionamiento en destino (a excepción de los trámites aduaneros y el pago de impuestos en destino).

OJO con el uso de este INCOTERM ya que obliga a tener los medios necesarios para realizar la descarga de la mercancía en el lugar de destino (algo que, por ejemplo, no obliga DDP, el INCOTERM que más responsabilidad, riesgo y trámites supone para el vendedor). Este cambio de denominación ha venido acompañado de un cambio de orden.

Pero, además del cambio de DAT por DPU, se han producido pequeñas modificaciones en CIP/CIF y FCA:

En CIP/ CIF hay modificaciones en la cobertura de seguro: hasta ahora se obligaba a contratar una póliza con, al menos, cobertura ICC "C" en ambos casos. Con la puesta en marcha de los INCOTERMS 2020, si acordamos el envío en condiciones CIP la cobertura deberá ser ICC "A" (el denominado "todo riesgo marítimo") mientras que si el envío se realiza en condiciones CIF se mantiene la obligación de contratar al menos cobertura ICC "C" (inferior a la clase "A").

RECORDAD que la mayoría de los INCOTERMS NO OBLIGAN a ninguna de las partes a formalizar un seguro de mercancías (únicamente en CIP y CIF se obliga a la contratación de un seguro por parte del vendedor). Esto ocasiona que, a menudo, las mercancías acaben viajando sin asegurar, con el riesgo que ello conlleva.

3 Cambios en los INCOTERMS 2020 respecto a los INCOTERMS 2010

Cambio en FCA: Cuando la forma de pago negociada se realiza por medio de una carta de crédito, los bancos exigen en la mayoría de ocasiones la presentación de un documento de embarque "a bordo". En FCA, dado que la entrega de la mercancía del vendedor al comprador se realiza antes de la contratación del transporte principal y este corre a cargo del comprador, el vendedor no tiene posibilidad de conseguir el mencionado documento de embarque.

Para hacer frente a esta situación, los INCOTERMS 2020 ofrecen la posibilidad de que comprador y vendedor acuerden que el comprador de instrucciones al porteador para que este entregue al vendedor un documento de embarque "a bordo". Aun así, nuestra recomendación es evitar cartas de crédito con embarques FCA o FOB y, si no hay más remedio, conseguir que el banco emisor sustituya el documento de embarque marítimo por cualquier documento que, sin esperar al embarque de la mercancía en origen, certifique el que vendedor ha cumplido con su obligación de entrega frente al comprador.

De lo contrario, todo lo que hayamos ganado respecto a evitar riesgos que no controlamos dentro de un puerto o costas que varían mucho en función de la naviera o transitario que gestione el transporte principal así como cumplir con la entrega acordada, lo habremos perdido si seguimos dependiendo de recibir una copia de documento de embarque "a bordo" que no se entrega hasta que el buque ha salido del puerto de origen para poder cumplir con el condicionado de la carta de crédito.

El resto de cambios son de menor calado, más "formales" y están relacionados con la presentación de la información, la relación de gastos A9/B9, la obligación del vendedor o comprador, cuando así lo indique el INCOTERM de contratar el transporte (lo que se indicaba hasta ahora) o proporcionarlo por sus propios medios (la novedad en INCOTERMS 2020 si se dispone de una flota propia que no requiere de contratación a terceros), la inclusión de requisitos derivados de la seguridad en el transporte de una manera genérica (por ejemplo VGM) o de la inclusión de notas explicativas que, hasta ahora, no existían.

4

Conoce los tipos de INCOTERMS

Antes de pasar a la práctica, empecemos por un poco de teoría: debemos conocer qué tipos de INCOTERMS existen, para saber sobre el papel cuáles valorar en función del tipo operación a realizar. Para ello hay dos clasificaciones fundamentales:

4.1 INCOTERMS según la responsabilidad del vendedor

Esta clasificación va aumentando gradualmente la responsabilidad del vendedor sobre la entrega, los costes y los riesgos asumidos.

4.1.1 Término E

En los términos E, el vendedor sólo tiene que poner la mercancía en sus instalaciones a disposición del comprador. Como veremos después, esto tiene sus pros y sus contras. Sólo hay un INCOTERM dentro de esta categoría:

EXW acrónimo del término inglés Ex Works, que significa «en fábrica, lugar convenido»

4.1.2. Términos F

Los términos F se caracterizan porque el vendedor debe entregar la mercancía en el país de origen, al transportista principal que es pagado por el comprador. Son los siguientes:

FCA acrónimo de Free Carrier, que significa «franco transportista, lugar convenido».

FAS acrónimo de Free Alongside Ship, que significa «franco al costado del buque».

FOB acrónimo de Free On Board, que significa «franco a bordo, puerto de embarque acordado».

4 Conoce los tipos de INCOTERMS

4.1.3. Términos C

En los términos C, el vendedor contrata y asume los costes del transporte principal pero no el riesgo por pérdida o daño, que será por cuenta del comprador desde el momento en que se realiza la entrega **al primer transportista en el país de origen**. Son los siguientes:

CFR acrónimo de Cost and Freight, que significa «Coste y flete»

CIF acrónimo de Cost, Insurance and Freight, que significa «Coste, seguro y flete»

CPT acrónimo de Carriage Paid To, que significa «Transporte pagado hasta»

CIP acrónimo de Carriage and Insurance Paid To, que significa «Transporte y seguro pagado hasta»

4.1.4. Términos D

Los términos D son el tipo en el que el vendedor asume más responsabilidad, soportando los gastos y riesgos para llevar la mercancía al punto de destino convenido. Son los únicos términos en los que la entrega del vendedor al comprador se realiza en el país de destino. Los enumeramos a continuación:

DAP acrónimo de Delivered At Place, que significa «Entregado en lugar»

DPU acrónimo de Delivered at Place Unloaded, que significa «Entregado en el lugar Descargado»

DDP acrónimo de Delivered Duty Paid, que significa «Entrega con derechos pagados (lugar de destino convenido)»

4 Conoce los tipos de INCOTERMS

4.2 INCOTERMS según el modo de transporte

Otro elemento a tener en cuenta a la hora de valorar INCOTERMS, son los modos de transporte utilizados. Podemos distinguir dos tipos:

4.2.1. Multimodales

Interviene más de un modo de transporte

EXW En Fábrica

FCA Franco transportista

CPT Transporte pagado hasta

CIP Transporte y seguro pagado hasta

DAP Entregado en lugar

DPU Entregado en el lugar Descargado

DDP Entregado con derechos pagados

4.2.1. Marítimos y vías navegables

Únicamente interviene un único modo de transporte, el marítimo:

FAS Franco al costado del buque

FOB Franco a bordo

CFR Costo y flete

CIF Costo, seguro y flete

5

Principales errores del uso de INCOTERMS

A continuación te advertimos de algunos errores habituales en el uso de INCOTERMS.

5.1 No asegurar la mercancía

La mayoría de los INCOTERMS no obligan a ninguna de las partes formalizar un seguro, esto ocasiona que a menudo las mercancías acaben viajando sin asegurar, con el riesgo que ello conlleva.

- **El vendedor sólo tiene la obligación de asegurar la mercancía** en los INCOTERMS CIP y CIF. En estos casos, deberá obtener y pagar un seguro de la mercancía por el 110% de su valor que cubra, al menos, la cobertura mínima por las cláusulas ICC (C) si el INCOTERM acordado es CIF y con cobertura de cláusulas ICC (A) en caso de que el INCOTERM acordado sea CIP, con compañías de buena reputación y dar derecho al comprador a reclamar directamente al asegurador – es decir, que el beneficiario del seguro sea el comprador.
- Adicionalmente, **recomendamos que el vendedor sea el que asegure** cuando se **utilicen los términos "D"**, debido a que el vendedor corre con los riesgos de la mercancía hasta destino.
- **Es recomendable que el comprador asegure en los términos "E", "F" y en los términos "C", exceptuando CIP y CIF**, ya que cualquier siniestro corre por su cuenta en todo, o la mayor parte del recorrido. Es estos casos, el vendedor facilitar toda la información necesaria para que el comprador formalice el seguro.

5.2 No controlar los gastos

Algunos INCOTERMS permiten un mayor grado de control sobre los costes.

- Es el caso de los términos C, en los que a pesar de tener que pagar el transporte hasta destino, el riesgo se transmite en origen evitando encarecimientos derivados de imprevistos.

5 Principales errores del uso de INCOTERMS

- El uso de los términos D, por el contrario, es arriesgado para el vendedor si no tiene un gran conocimiento sobre cómo operar en el país de destino. Esto se debe a que pueden aparecer sobrecostes inesperados, uno de los más comunes por ejemplo, que la manipulación portuaria no esté incluida en transporte principal.
- Por último mencionar que en FOB, el transporte marítimo es contratado por el comprador, por eso el vendedor desconoce los costes de manipulación portuaria y embarque aunque le corresponda pagarlos.

5.3 No realizar correctamente los despachos de aduanas

Por regla general, el vendedor debe realizar y pagar todos los trámites derivados de la exportación, mientras que el comprador debe encargarse del papeleo pertinente de importación. **Esto es así salvo en dos casos:**

EXW Con este INCOTERM el comprador debe hacerse cargo de todos los trámites tanto de importación como de exportación. Esto supone un riesgo tanto para el comprador, por tener que realizar todos trámites, como para el vendedor, que no tiene ningún documento que certifique que su mercancía ha sido exportada.

DDP Con este INCOTERM, es el vendedor quien debe hacerse cargo de todos los trámites de importación/exportación. Esto puede generar sorpresas, como que si no dispone de sede en el país de destino no pueda desgravar impuestos al pagar las tasas de importación.

5.4 Utilizar INCOTERMS puramente marítimos para transportes intermodales

Existe la costumbre arraigada de utilizar FOB, CFR y CIF en lugar de utilizar FCA, CPT y CIP para envíos en los que interviene más de un modo de transporte, cuando estos se realizan con el contenedor marítimo desde el almacén del vendedor. No obstante, si por parte del comprador y el vendedor quedan claras las responsabilidades y costes que debe asumir cada parte, no pasaría de ser pecado leve de incorrección terminológica.

6

Pros y contras de cada INCOTERM

A la hora de elegir el INCOTERM, no siempre una menor responsabilidad es sinónimo de una mejor elección. Es conveniente saber cuándo te interesa tener un buen gesto comercial y cuándo no puedes permitirte.

Para ello debes valorar los siguientes aspectos:

- La situación geográfica de la mercancía.
- La experiencia de ambas partes.
- La naturaleza de la mercancía y su destino.
- Si existe o no un seguro de la mercancía, ya que no todos los INCOTERMS obligan a ello.
- Especificaciones, documentaciones y trámites de aduana.

A continuación, realizamos un análisis individual de las ventajas e inconvenientes de cada INCOTERM llevado a la práctica.

6.1

EXWORKS o en fábrica

EXW



- Es el INCOTERM por el que el vendedor realiza la entrega cuando pone la mercancía a disposición del comprador **en las instalaciones del vendedor u otro lugar designado**, como un taller o una fábrica, en la fecha o dentro del plazo acordado.
- El vendedor no tiene que cargar la mercancía en ningún vehículo de recogida, ni tiene que despacharla para la exportación, en caso de que el destino de la mercancía así lo requiera. Estas funciones serán, salvo que se pacte lo contrario, por cuenta y riesgo del comprador.

EXW en la práctica

Se trata de un INCOTERM totalmente desaconsejable, salvo en condiciones de máxima confianza, tanto desde el punto de vista del vendedor, porque pierde el control de la mercancía y las garantías de que los trámites de exportación se realizan correctamente, como del comprador, ya que tiene que hacerse cargo de todos los costes, desde la misma recogida y carga en el país de origen, y de todos los trámites documentales y aduaneros.

Si el vendedor quiere la menor responsabilidad posible en la operación, o el comprador quiere controlarla lo máximo posible, recomendamos que, al menos, la operación se realice en condiciones **FCA**, Franco transportista o Lugar designado, en este caso: **<<almacén del vendedor>>**.

Como veremos a continuación, la principal diferencia es que el vendedor es el responsable de realizar la carga de la mercancía en los medios que el comprador pone para tal fin, (evitando que personal ajeno manipule las mercancías dentro de la instalación) así como de los trámites aduaneros de exportación, lo que le garantiza tener un documento oficial que justifique haber emitido una factura exenta de IVA para su posterior cobro.

6.2

FCA: Free Carrier o Franco Transportista

FCA



- Significa que la empresa vendedora entrega la mercancía **al transportista o a la persona designada por el comprador** en las instalaciones de la empresa compradora o en otro lugar designado (es necesario especificar el lugar).
- El riesgo se transmite del vendedor al comprador en el punto de entrega. La entrega se considera completa:
 - ▶ Cuando la mercancía se ha cargado en los medios de transporte proporcionados por el comprador, si el lugar de entrega son las instalaciones del vendedor.
 - ▶ En cualquier otro caso, cuando la mercancía se pone a disposición del transportista en los medios de transporte del vendedor preparada para la descarga.
- Exige que el vendedor despache la mercancía para la exportación, cuando sea aplicable.

FCA según nuestra experiencia

Desde nuestro punto de vista, **FCA**, Franco transportista es el INCOTERM que debería sustituir al tan utilizado **FOB** para envíos de mercancía en contenedor, ya que de este modo, el vendedor evita los costes de manipulación portuaria y de embarque que no son controlables por él, ya que son contratados por el comprador.

A pesar de tener cierto control sobre los envíos, con **FCA** seguimos sin tener una garantía de que la mercancía vaya a terminar en el país al que la hemos vendido, y al tener poca responsabilidad en la gestión en comparación con el comprador, disponemos de pocos elementos de negociación a parte de la mercancía en sí.

Por ello recomendamos que, **FCA Puerto de embarque** sea el INCOTERM mínimo a utilizar, siendo en la mayoría de los casos más beneficioso para la empresa vendedora gestionar el transporte hasta, al menos, el puerto de destino - **CPT/CIP** en multimodal y **CIF/CFR** si es solo por vía marítima.

6.3

CPT: Carriage Paid To o Transporte Pagado Hasta

CPT



- Significa que el vendedor que debe contratar y pagar los costes de transporte **hasta el lugar convenido en destino.**
- Como en todos los términos C, la empresa vendedora **cumple con la obligación de la entrega cuando se pone la mercancía en poder del primer porteador,** y no cuando la mercancía llega al lugar de destino. Lo que quiere decir que transmite el riesgo al comprador cuando la mercancía se entrega al primer porteador en el país de origen.
- El despacho de aduanas de exportación será por cuenta del vendedor.

CPT en la práctica

El término **CPT** permite un control sobre los costes, la mercancía, el destino de esta y los plazos, y un buen margen de negociación con los clientes. Aunque se tenga que pagar el transporte de la mercancía hasta el destino designado, el riesgo se transmite en origen. Como inconveniente decir, que no hay obligación por ninguna de las partes en asegurar la mercancía, situación que no sucede en **CIP**.

6.4

CIP: Carriage and Insurance Paid To o Transporte y seguro pagados hasta

CIP



- Significa que el vendedor **entrega la mercancía al transportista** - o a la empresa designada por él- en un lugar acordado y que debe contratar y **pagar los costes de transporte hasta el destino designado**.
- Cuando se utilizan CPT, CIP, CFR o CIF, la empresa vendedora cumple con la obligación de la entrega cuando se pone la mercancía en poder del primer porteador en origen y no cuando la mercancía llega al lugar de destino. Esto quiere decir que el vendedor asume el coste del transporte hasta el destino convenido pero transmite el riesgo al comprador en el país de origen.
- El despacho de aduanas de exportación será por cuenta del vendedor.

CIP según nuestra experiencia

Consideramos que el INCOTERM **CIP** (en transporte multimodal) junto con el **CIF** (en marítimo) son totalmente recomendables, ya que aportan un control sobre los costes, la mercancía, el destino de esta y los plazos y un buen margen de negociación con los clientes. Con el añadido de que una de las partes se asegura de que la mercancía viaja con un contrato de seguro. En este caso, con cobertura ICC (A) frente a la cobertura mínima exigida en CIF que es ICC (C).

6.5

DAP: Delivered at Place o Entregado en el lugar

DAP



- Significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando **la pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada, preparada para la descarga**, pero sin descargar, y en el punto de destino convenido.
- El despacho de aduanas de exportación será por cuenta del vendedor.

DAP según nuestra experiencia

Vista la responsabilidad y trayecto a cubrir por parte del vendedor, no recomendamos este INCOTERM en países en vías de desarrollo, donde existe una posibilidad real de sufrir cualquier contratiempo, ocasionando que los gastos sean muy difíciles de controlar. En estos casos recomendamos más el uso de **CIP** (si es un transporte multimodal) o **CIF** (si solo es transporte marítimo) donde el riesgo se transmite en origen y es obligatoria la contratación de un seguro de mercancías.

Una excepción clara a esta regla, es el caso de Estados Unidos, donde la red de transportes, comunicaciones y su experiencia, hacen que las navieras tengan tarifados la práctica totalidad de destinos interiores, por lo que gestionar un embarque **DAP** no supone muchos más problemas que un **CIP** o **CPT**.

6.6

DPU: Delivered at Place Unloaded o Entregado en el lugar Descargado

DPU



- Significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía y transmite el riesgo cuando la pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada, descargada por sus medios, y en el punto de destino convenido. Es la única regla INCOTERM que obliga al vendedor a realizar la descarga en destino.
- El despacho de aduanas de exportación será por cuenta del vendedor.

DPU según nuestra experiencia

Se trata de un INCOTERM diseñado para empresas que **quieren controlar la cadena logística de origen a destino** por las particularidades de su negocio o mercancía, o donde tienen que realizar la puesta en funcionamiento de la mercancía vendida en las instalaciones del comprador.

Al igual que con DAP, vista la responsabilidad y trayecto a cubrir por parte del vendedor, **no recomendamos este INCOTERM en países con infraestructuras de transporte y telecomunicaciones poco desarrolladas**, donde existe una posibilidad real de sufrir cualquier contratiempo, ocasionando que los gastos sean muy difíciles de controlar.

En estos casos, recomendamos más el uso de CIP (si es un transporte multimodal) **o CIF** (si solo es transporte marítimo) donde **el riesgo se transmiten en origen y es obligatoria la contratación de un seguro de mercancías** (teniendo en cuenta las diferentes coberturas que aplican a partir de la versión de INCOTERMS 2020).

Asimismo, tampoco recomendamos el uso de este INCOTERM aún en países mucho más desarrollados (como EEUU) si no tenemos la seguridad al 100% de disponer de medios y personal suficientes para realizar la descarga de la mercancía en destino, por los extracostes y riesgo de daño en la mercancía que se pueden causar.

6.7

DDP: Delivered Duty Paid o Entregado con Derechos Pagados

DDP



- Representa la máxima responsabilidad para la parte vendedora.
- Significa que el vendedor realiza **la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada, preparada para la descarga (pero sin descargar) y en el punto de destino designado, despachada para la importación.**

DDP en la práctica

DDP supone el mayor riesgo y responsabilidad para el vendedor, ya que no sólo le obliga a asumir el coste de transporte y riesgo desde origen hasta el almacén del comprador en destino, sino que debe gestionar y abonar los trámites aduaneros e impuestos correspondientes en el país de destino. A lo único que no le obliga es a descargar la mercancía en el almacén de destino.

Además, si la empresa del vendedor no está implantada en el país de destino, los impuestos que pueden ser deducibles – como ocurre con el IVA en España –, se convierten en costes que incrementan el precio de la mercancía sin ninguna necesidad. Por los puntos anteriores, sumados a lo que comentábamos con el INCOTERM **DAP**, recomendamos que los exportadores eviten este INCOTERM cuando realicen ventas a terceros países siempre que el destino de la mercancía no sea un país que permita controlar el 100% los gastos de transporte (caso USA). En general recomendamos más el uso de **CIP** (si es un transporte multimodal) o **CIF** (si solo es transporte marítimo) donde el riesgo se transmite en origen. En el caso de decantarse por **DDP**, puesto que asumimos el riesgo hasta destino, será conveniente que el vendedor contrate un seguro de mercancías aunque no esté obligado a ello.

6.8

FAS: Free Alongside Ship o Franco al costado del buque

FAS



- Significa que el vendedor **realiza la entrega cuando la mercancía se coloca al costado del buque designado por la empresa compradora, en el puerto de embarque designado.**
- Si no hay un punto de entrega determinado y hay varios puntos de entrega disponibles, el vendedor puede elegir el punto que más le convenga.
- El despacho de aduanas de exportación será por cuenta del vendedor.

FAS según nuestra experiencia

Se trata de una buena opción si no se controlan bien los contratos de fletamento marítimo, ya que nos obliga a despachar de aduana (y nos permite tener un justificante de factura sin IVA en caso de que el destino de la mercancía sea un tercer país), además de limitar la posibilidad de extracostes no contemplados, al tener que gestionar el transporte de nuestro almacén a la terminal, y el despacho de aduanas de exportación, dejando el resto de gastos y gestiones por cuenta del comprador.

Deben usarse exclusivamente cuando se trate de transportes marítimos o por vías navegables. No se usa para transporte por contenedor (donde se debe emplear **FCA**). Se suele utilizar en transporte de mercancía a granel como carbón, melaza, desperdicios de metal, etc, que se transporta en bodega de buque, o mercancías especiales que, por su naturaleza y dimensiones, requieren de una operativa de carga a buque muy especial como pueden ser aerogeneradores, turbinas, autobuses, etc.

6.9

FOB: Free On Board o Franco a bordo

FOB



- Significa que la empresa vendedora **entrega la mercancía a bordo del buque designado por la compradora**, en el puerto de embarque designado.
- El riesgo se transmite cuando la mercancía está sobre el buque, debiendo asumir los costes y riesgos de manipulación de la mercancía para subirla a bordo por parte de la naviera.
- El despacho de aduanas de exportación será por cuenta del vendedor.

FOB en la práctica

FOB es una buena opción en transportes marítimos, si no se controlan bien los contratos de fletamento marítimo, dado que nos obliga a despachar de aduana (y nos permite tener un justificante de factura sin IVA en caso de que el destino de la mercancía sea un tercer país), aunque nos obliga a asumir gastos de manipulación portuaria que podemos no conocer en el momento de firmar el contrato.

Otro motivo para desaconsejar **FOB**, es a que podemos tener dificultades a la hora de obtener un BL (Conocimiento de embarque) que es un documento necesario cuando el medio de pago es un crédito documentario.

Por estas razones, si el embarque es mediante contenedor marítimo, la recomendación será utilizar **FCA** puerto de embarque, evitando dificultades con la documentación y teniendo un mayor control sobre los costes.

6.10

CFR: Cost and Freight o Coste y Flete

CFR



- Significa que el vendedor **entrega la mercancía a bordo del buque y debe contratar y pagar los costos y el flete hasta el puerto de destino designado.**
- El vendedor asume el coste del transporte hasta el destino convenido pero **transmite el riesgo al comprador cuando la mercancía se entrega al primer transportista,** a no ser que se especifique lo contrario en el contrato de compraventa.
- Si las partes desearan que el riesgo se transmita en una etapa posterior, por ejemplo, en un puerto oceánico, necesitan especificarlo en el contrato de compraventa.
- El despacho de aduanas será por cuenta del vendedor.

CFR según nuestra experiencia

CFR, es muy recomendable para el vendedor, porque los costes son totalmente controlables e identificables, se asume el control de gran parte de la operación teniendo más margen de negociación, el riesgo se transmite en origen y se tiene un mayor control sobre la mercancía, su destino, los plazos y la búsqueda de alternativas ante imprevistos.

No obstante, el uso de **CIP** (si es un transporte multimodal) o **CIF** (si solo es transporte marítimo) tienen el añadido de estar transportando una mercancía con seguro contratado.

Si finalmente que acaba utilizando **CFR** advertir que debe usarse sólo para transporte marítimo, si interviene un transporte terrestre lo correcto será utilizar **CPT**.

6.11

CIF: Cost, Insurance and Freight o Coste, seguro y flete

CIF



- Significa que el vendedor **entrega la mercancía a bordo del buque y debe contratar y pagar los costos, el seguro y el flete hasta el puerto de destino designado.**
- El vendedor asume el coste del transporte hasta el destino convenido pero **transmite el riesgo al comprador cuando la mercancía se entrega al primer porteador** a no ser que en el contrato de compraventa se especifique lo contrario.
- El despacho de aduanas de exportación será por cuenta del vendedor.

CIF en la práctica

El uso de **CIF** es totalmente recomendable porque los costes son controlables e identificables, se asume el control de gran parte de la operación teniendo más margen de negociación, el riesgo se transmite en origen y se tiene un mayor control sobre la mercancía, su destino, los plazos y la búsqueda de alternativas ante imprevistos.

Además tiene el añadido de contar la certeza de estar transportando una mercancía con seguro contratado. En este caso, con cobertura mínima ICC (C), inferior a la cobertura exigida en **CIP** que es ICC (A) y que recomendamos como mejor alternativa a **CIF**, dado que en **CPT** y **CFR** no hay obligación para ninguna de las partes en asegurar la mercancía. Insistimos en que el uso de **CIF** debe utilizarse sólo para transporte marítimo, si interviene también un transporte terrestre lo correcto será utilizar el intermodal **CIP**.

7

¿Cuál es la forma correcta de reflejar un INCOTERM en un contrato de compraventa?

Ahora que ya hemos hecho la parte difícil, no podemos fallar. Cuando ya hayamos negociado qué INCOTERM utilizar, **se indicará el INCOTERM con la versión sobre la que hemos pactado las condiciones de compraventa, junto con el lugar geográfico convenido para la entrega de mercancías.**

Por ejemplo:

FCA Huesca, Pol. Ind. Monzú, 11. 2206, INCOTERMS ® 2020

Del mismo modo y dado que en los términos C, el lugar de entrega de la mercancía (y de transmisión de riesgo) es diferente del lugar que aparece junto al INCOTERM (donde se indica el destino de la mercancía hasta el cual el vendedor debe contratar el transporte), será conveniente indicar el lugar de entrega de la mercancía al comprador, principalmente en **CPT** y **CIP**, por ser INCOTERMS multimodales y no marítimos y, por lo tanto, aquellos en los que la empresa vendedora cumple con la obligación de la entrega al poner la mercancía en poder del primer porteador en origen y no necesariamente en el puerto de origen (como ocurre con **CFR** y **CIF** por ser INCOTERMS marítimos).

Así, la recomendación de la Cámara de Comercio Internacional es la de indicar, por ejemplo, "CIP Buenos Aires, lugar de entrega puerto de Valencia" para que ambas partes sepan que la entrega de la mercancía se producirá en el puerto de Valencia.

De lo contrario, si la recogida de la mercancía se produce en Murcia para su posterior embarque en el puerto de Valencia y el INCOTERM se determina simplemente con un "CIP Buenos Aires", la entrega se producirá en el momento en que el vendedor cargue la mercancía en el contenedor, en su almacén de Murcia.

8

¿Y ahora qué?

Esperamos que nuestra iniciación a los INCOTERMS 2020 y nuestras recomendaciones sobre su uso, te hayan abierto los ojos.

Te invitamos a probar nuestros servicios online donde puedes poner en práctica todo lo que has aprendido.

No tienes nada que temer: tus pasos estarán guiados todo momento con por el equipo especializado de JCV.

Si necesitas un poco más de rodaje, contacta con nosotros y solicita un asesoramiento personalizado para tu empresa en concreto.

Nice to ship you!



Nice to **ship** you!



ZARAGOZA

Plataforma Logística (PLA-ZA)
C/ Ronda del Ferrocarril nº 14,
Planta 1ª 50197, Zaragoza

+34 976 221 961

info@jcvshipping.com



BARCELONA

World Trade Center
Muelle de Barcelona, Edificio Sur
2ª planta, 08039, Barcelona

+34 935 451 177

info@jcvshipping.com

www.jcvshipping.com

