

LÁZARO OLIVARES

7 DE MAYO DE 2012

EL COMERCIO INTERNACIONAL Y LOS INCOTERMS

ARTÍCULO

knowsquare .

Privado y Confidencial

Prohibida su Distribución sin Autorización Expresa del Autor
y Know Square S.L.

En este artículo vamos a tratar de uno de los elementos básicos en el comercio internacional de mercancías, y al que los operadores del mismo, en muchas ocasiones, no le prestan la debida atención que requieren. La costumbre y la dinámica del tráfico mercantil nos substraen en muchos casos de realizar un análisis preciso de las condiciones que debemos pactar en una negociación internacional, y que en muchas ocasiones puede originar desagradables sorpresas y disputas entre comprador y vendedor.

Para ello, dividiremos el artículo en tres partes: una definición de los INCOTERMS, así como sus funciones y aplicaciones, para posterior y someramente ver su utilidad como herramienta de negociación, y por último explicar la nueva normativa vigente de los mismos desde el 1 de enero del año pasado.

Los INCOTERMS, acrónimo en inglés de *International Commercial Terms*, tienen como finalidad establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional de mercancías. Así se evitan las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de dichos términos en países diferentes o, por lo menos, se reducen en gran medida. Su contenido afecta exclusivamente a comprador y vendedor y no a sus relaciones con los transportistas (que se rigen por los contratos de transporte). Los INCOTERMS regulan las condiciones más comunes usadas en el comercio internacional y tienen como objeto establecer criterios definidos sobre la distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre comprador y vendedor, en el marco de un contrato de compraventa internacional. Cumplen dos funciones básicas:

- Se ocupan de **normalizar** los **derechos y obligaciones** de las partes involucradas en un contrato de compraventa en cuanto al transporte y entrega de las mercancías: delimitan el lugar y momento de la entrega, aclaran a quién corresponde soportar los distintos costes derivados de la misma (transporte, almacenaje, etc.) y determinan quién se ocupa de realizar los trámites de exportación e importación.
- Establecen de forma clara y exacta el momento en que se produce la **transmisión de la propiedad** del bien objeto de la compraventa, del comprador al vendedor.

Su uso y aplicación no sólo es importante a la hora de la operativa y de la gestión, sino que es fundamental también a la hora de la negociación. El buen uso de estos términos es básico para el comercio internacional. Son el ABC del comercio internacional en materia de costes y logística. Si se controla el transporte, se controlan los costes asociados al mismo, por lo que se evitan "sorpresas".

Después de ver para qué sirven, hagamos algunas **precisiones**:

1. Los INCOTERMS **no** suponen un **contrato de compraventa**. Sólo aclaran quién se ocupa de contratar el transporte y, en su caso, el seguro, en qué momento y lugar se produce la entrega y, con ella, la transmisión de riesgos al comprador y quién se ocupa de trámites *import-export* y soporta estos gastos. Nada dicen sobre el pago ni -otro error muy común- la transmisión de la propiedad, tan sólo el momento y lugar en que ésta se produce.

2. Los INCOTERMS **no** tienen **validez legal**: no son derecho positivo, pero si las partes acuerdan su uso en el marco de un contrato de compraventa, son fuente de derechos y obligaciones en virtud del principio de libertad de pactos y por tanto, tienen carácter vinculante.

3. No añadir, con toda precisión, "*el apellido*" del INCOTERM, es decir, el lugar geográfico donde se entrega o hasta el cuál están pagados los gastos puede conducir a mal entendidos. No basta con decir por ejemplo Ex Works, porque, ¿qué sucede si el vendedor tiene varias fábricas o varios almacenes? Hay que especificar la dirección o el almacén concreto.

4. Los INCOTERMS de versiones anteriores se pueden utilizar. Precisamente porque no es derecho positivo, cada versión de los INCOTERMS que la Cámara de Comercio Internacional con sede en París (CCI o ICC en inglés) actualiza cada 10 años aproximadamente, no deroga a las versiones anteriores, por lo que perfectamente podríamos utilizar un "*Free Delivered Rotterdam port (INCOTERMS, 1936)*" si ambas partes así lo acuerdan.

5.- Otra consideración a tener en cuenta, especialmente si entran en juego formas de cobro y pago aplazadas, como Créditos Documentarios, es esa correcta utilización de los Incoterms de una forma precisa y exhausta, no dejando así ningún margen a malas interpretaciones y posteriores quebraderos de cabeza con la otra parte, los bancos intervinientes en la operación, etc.

El INCOTERM como herramienta de negociación

Los INCOTERMS, además de indicarnos los términos y condiciones de la entrega de la mercancía, son importantes herramientas de negociación internacional, y en muchas ocasiones pueden servirnos para confirmar una operación o un acuerdo comercial a largo plazo, por lo que no debemos subestimar su utilidad.

A modo de ejemplo, es bastante común considerar que la mejor opción es realizar las ventas en condiciones FOB (*Free On Board*), ya que su gestión es más sencilla, y en apariencia es más económico, al no tener que hacernos cargo del flete principal. De esta forma, estamos trasladando el coste de gestión y del transporte principal al comprador. Aunque ello nos simplifique nuestra operativa, podemos estar perdiendo una buena oportunidad de conseguir un mejor margen para nuestro producto o incluso el cierre del pedido. Porque, ¿qué ocurre si el comprador nos plantea que tenemos un precio muy alto? Pues que probablemente vamos a tener que sacrificar una parte de nuestro margen sin conocer el monto total de los gastos FOB (como no decidimos el operador de transporte, no podemos conocerlos al detalle ni negociarlos).

Una buena fórmula para contrarrestar una objeción al precio podría ser hacernos cargo del transporte principal, en condiciones CIF (*Cost, Insurance and Freight*), por ejemplo. Así, podríamos obtener una serie de ventajas:

- Vamos a saber con exactitud los costes de transporte, por lo que podemos presupuestar correctamente.
- Vamos a ofrecer un mayor servicio al cliente, al simplificar su gestión de compra.
- El cliente no será tan sensible al precio.
- Vamos a poder fijar o aumentar los volúmenes mínimos de compra, con lo que podemos aumentar las unidades y/o importe de la operación.

Por tanto, la elección del INCOTERM y de las condiciones de entrega de la mercancía deben ser estudiadas cuidadosamente antes de lanzarnos a una negociación, ya que suponen un proceso crítico en la misma.

Los INCOTERMS 2010

A partir del 1 de enero del año 2011 los operadores del comercio internacional cuentan en su operativa comercial con la nueva reglamentación de los términos INCOTERM que desde su primera versión en 1.936 por la ICC (*International Chamber of Commerce*), han venido rigiendo una serie de aspectos críticos en el comercio internacional.

La aceptación global de las reglas causó sensación en el mundo del Comercio Internacional cuando la ICC las introdujo por primera vez hace algo más de 75 años, proporcionando coherencia a un sistema comercial y judicial que diverge ampliamente de un país a otro. Acorde con la rápida expansión del comercio mundial y la globalización, las reglas INCOTERMS se revisan cada diez años aproximadamente. Desde la última edición del año 2000, muchas cosas han cambiado en el comercio mundial y la revisión actual, llevada a cabo por un grupo internacional de redacción de ocho expertos nombrados por la ICC, ha tenido en cuenta temas como los progresos en la seguridad de la carga y la necesidad de sustituir documentos en papel por documentos electrónicos.

Con esta nueva versión, se ha producido una labor de **simplificación**. Estos cambios sustanciales se materializan en la reducción de trece a once términos. **Desaparecen** cuatro términos: DAF (*Delivered At Frontier*), DES (*Delivered Ex Ship*), DEQ (*Delivered Ex Quay*) y DDU (*Delivered Duty Unpaid*) y se introducen dos nuevos Incoterms, DAT (*Delivered At terminal*) y DAP (*Delivered At Place*).

Por otro lado, se **clasifican en dos grupos**, en función del medio de transporte:

- **INCOTERMS marítimos**, sólo utilizables en el transporte por mar y vías navegables interiores (fluvial). FAS (*Free Alongside Ship*), FOB (*Free On Board*), CFR (*Cost and Freight*), y CIF (*Cost, Insurance and Freight*). Nótese que todos ellos hacen referencia a la entrega de la mercancía en un buque o puerto.
- **INCOTERMS polivalentes**, que se pueden utilizar para cualquier medio de transporte, incluido el marítimo y fluvial. EXW (*ExWorks*), FCA (*Free Carrier*), CPT (*Carriage Paid To*), CIP (*Carriage and Insurance Paid To*), DDP (*Delivery Duty Paid*). Y los nuevos DAP y DAT.

Conviene que detallemos un poco más las características de los nuevos términos:

- DAT. Sirve para todo tipo de transporte y el vendedor entregará la mercancía descargada en una terminal aérea, marítima o terrestre. Hasta ahora existía cierta limitación ya que tanto el término DEQ refería su uso al transporte marítimo, como el DAF al transporte multimodal.
- DAP. Reemplaza a DAF y DDU. Sirve también para todo tipo de transporte, y se refiere a entregas en el punto convenido en el país de destino. Permite una mayor flexibilidad respecto al punto de entrega. El vendedor entregará la mercancía sin tomar las formalidades aduaneras de importación, que queda reservado al DDP.

Hay otras consideraciones que debemos realizar a la luz de esta nueva versión. Se desaconseja la utilización EXW para ventas internacionales pues no incluye la carga del envío en los vehículos que

en la práctica suele efectuarse por la empresa vendedora. Un FCA incluye la carga de dicho vehículo y sería más adecuado. Otra razón es que pueden presentarse problemas para obtener el DUA de exportación, si la operación lo requiere, pues el despacho de exportación lo hace el comprador.

Se potencia el uso de FCA, CPT o CIP para contenedores frente a los habituales FOB, CFR o CIF. Las razones para el uso de estos términos con contenedores son tanto la aminoración del riesgo para el vendedor (entrega y transmite el riesgo cuando entrega al primer transportista de la cadena), como de coste (se adecuan mejor a las prácticas comerciales en puerto y se evitan duplicidades de pago por el mismo concepto).

Por último no debemos olvidar, como hemos señalado, que los INCOTERMS no son una ley internacional de obligado cumplimiento, sino que constituyen un pacto y por ello las partes deben estar de acuerdo al someterse a sus normas. Así pues, podremos no pactar un INCOTERM determinado y/o también seguir remitiéndonos a los INCOTERM 2000, o a cualquier versión anterior si así lo consideramos conveniente, aún después del 1 de enero de 2011. Eso sí, si queremos dejar bien atadas nuestras operaciones de compraventa internacional, en su utilización se debe dejar claro el INCOTERM acordado acompañándolo de su “*apellido*” (lugar de entrega), y haciendo mención expresa a la revisión que queramos, en este caso “INCOTERMS 2010”; evitaremos así cualquier discrepancia.

Web de la Cámara de Comercio Internacional: www.iccwbo.org

© Lázaro Olivares
© Know Square S.L.