

Los nuevos Incoterms 2000

ANGEL ROSELLÓ CONDE*

CARMEN LÓPEZ ESPEJO**

A continuación ofrecemos una síntesis de las principales variaciones que han afectado a la redacción de los Incoterms (términos de comercio internacional) y que ha entrado en vigor a partir de 1 de enero de 2000. Desde su nacimiento en 1936 en el seno de la Cámara de Comercio Internacional se han producido seis revisiones de los Incoterms. El motivo fundamental que ha llevado a la aparición de los Incoterms 2000 es la adaptación de los mismos a las nuevas costumbres y prácticas en el tráfico internacional tratando de hacerlos más claros y precisos aunque conviene aclarar que los cambios no son demasiado significativos en comparación con la revisión de 1990.

Palabras clave: comercio internacional, Incoterms, términos de comercio internacional.

Clasificación JEL: F17.

1. Incoterms: aspectos generales

Los Incoterms (*International Commercial Terms*) nacen en 1936, en el seno de la Cámara de Comercio Internacional, con el ánimo de tipificar los términos comerciales utilizados en las transacciones internacionales de bienes, creando un sistema homogéneo de interpretación y así poder evitar malos entendidos entre los diversos operadores económicos, que por estar ubicados en diferentes países, con diferentes costumbres, idiomas, o culturas económicas, tuvieran distintos conceptos en cuestiones tales como, la entrega de la mercancía, quién debe hacerse cargo del contrato de transporte, hasta dónde debía cada uno cubrir sus riesgos en la operación, etcétera, y por consecuencia reducir de esta forma los consiguientes enfrentamientos o litigios derivados, que impedirían o limitarían que el proceso de compraventa llegara a buen término.

Los Incoterms, entendidos así, constituyen fuente de derecho como usos y costumbres en un

determinado marco contractual, el de la compraventa internacional, pero no se plasman en el Derecho Positivo de ninguno de los países en los que se utilizan. Se trata pues, de cláusulas que se incorporan al contrato de compraventa internacional, que para ser consideradas y por tanto vinculantes, han de ser expresamente aceptadas por las partes intervinientes, pudiéndose negociar estas predeterminadas o cualesquiera otras. Huelga decir, que son precisamente su uso y aceptación generalizada en todo el mundo, los que aconsejan su utilización para evitar entrar en un proceso de inadecuadas interpretaciones.

El hecho de que aparezcan unos nuevos Incoterms, en vigor desde el 1 de enero de 2000, no implica que no puedan utilizarse otros anteriores. Podríamos decir que los Incoterms tienen nombre y apellido, haciendo referencia el nombre al término comercial concreto y el apellido al año de revisión del mismo. Debemos siempre que utilizemos estos términos, referirnos al año de revisión, ya que pueden utilizarse, los Incoterms-2000 o cualquier versión anterior si así lo pactan las partes. Ahora bien, no es lo mismo, referirse a un FAS-1990 que a un FAS-2000,



AULA DE
FORMACION

* Economista. Jefe de Documentación de Comercio Exterior.

** Economista. Asesor Económico.

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid.

puesto que difieren en conceptos como: por cuenta de quién corre la obtención de licencias, autorizaciones, o formalidades de exportación y los gastos aparejados. Así, al acordar un término FAS simplemente, no sabemos si se trata de uno u otro, ni por tanto, qué obligaciones estamos asumiendo.

Con frecuencia se comete el error de identificar Incoterms con el contrato del transporte o seguro, y esto no debe ser así, pues se refieren exclusivamente a una interpretación de los términos comerciales de transacciones mercantiles internacionales entre un comprador y un vendedor, no afectando a las relaciones que establezcan cualesquiera de las partes con los transportistas, sea cual fuere el medio de transporte utilizado. Cuestión aparte constituye la repercusión que ello puede tener en ambos contratos. Si acontece un siniestro durante el transporte de la mercancía, será siempre la compañía de seguros la receptora del riesgo, esto es, a la que le es transferido y por tanto, la que indemnizará acorde a las cláusulas de la póliza, o en su caso, a la normativa correspondiente, la suma que proceda al damnificado. Ello no es óbice para que en función del Incoterm utilizado, determinada la causa del siniestro y una vez que se delimite quién detenta la responsabilidad de la mercancía en el momento en el que el siniestro se produjo, la Aseguradora ejerza acciones para el recobro de la operación, siempre que el asegurado no sea el propio transportista.

En seis ocasiones se han producido revisiones de los Incoterms, en 1953, 1967, 1976, 1980 y la anterior de 1990, que conformó la estructura de los Incoterms tal y como hoy la conocemos. En cada uno de los 13 términos comerciales vamos a ver siempre qué obligaciones contraen el comprador y el vendedor, en cuanto a los siguientes aspectos:

a) Quién asume los diferentes gastos y costes (transporte, seguro, carga descarga, etcétera) que se generan en el envío de la mercancía objeto de la transacción a lo largo de todo el trayecto, esto es, desde la fábrica o almacén del vendedor hasta las instalaciones del comprador.

b) Dónde se produce la entrega, o puesta a disposición de la mercancía.

c) Quién es el responsable de los trámites administrativos y aduaneros de la operación de exportación e importación.

d) Quién debe aceptar el riesgo de deterioro o daño del envío y hasta qué momento.

De otra parte, conviene destacar y hacer hincapié en la relación Incoterms – medio de transporte utilizado, no debiéndose utilizar todos los Incoterms para los diferentes medios de transporte. En innumerables ocasiones, nos encontramos incluso en las propias facturas comerciales, condiciones de entrega de las mercancías incompatibles, a todas luces, con el medio de transporte designado. Esta no es una cuestión baladí, porque rompe con la esencia de espíritu de los Incoterms. Podemos encontrar términos que pueden concertarse, con independencia del medio de transporte utilizado, al igual que encontramos otros que sólo pueden emplearse con otro determinado. Si

por ejemplo exportamos vino a Eslovaquia y el transporte elegido desde España hasta allí es el camión, no deberemos utilizar un FOB-2000, puesto que éste se empleará exclusivamente para envíos por barco.

Originariamente los Incoterms tenían un carácter eminentemente marítimo, paulatinamente con el desarrollo de los transportes, se fueron incorporando y desapareciendo términos, por lo que conviene establecer una relación entre los Incoterms y el medio de transporte que se haya elegido para efectuar la operación, para no caer en las incompatibilidades anteriormente descritas, máxime cuando puede tener consecuencias sobre los documentos de transporte exigibles como prueba de entrega de la mercancía.

Antes de abordar los motivos que han llevado a una nueva revisión de los Incoterms, no podemos olvidar mencionar, aunque sea someramente algunas de las variantes o añadidos que los operadores suelen utilizar. A veces se añaden palabras a los Incoterms para darles más exactitud, incluyendo o excluyendo algunas obligaciones propias de cada término. Advertiremos al lector de la amenaza que supone la utilización de estas «coletillas» no incluidas en los Incoterms, debido al mismo pro-

.....
***En seis ocasiones se han
 producido revisiones
 de los Incoterms.***



AULA DE
 FORMACION

CUADRO 1 INCOTERMS – 2000 Y MODOS DE TRANSPORTE	
Incoterm	Modo de transporte
<p>EXW En Fábrica (...lugar convenido)</p> <p>FCA Franco Transportista (...lugar convenido)</p> <p>CPT Transporte pagado hasta (...lugar de destino convenido)</p> <p>CIP Transporte y Seguro pagados hasta(lugar de destino convenido)</p> <p>DAF Entregada en Frontera (...lugar convenido)</p> <p>DDU Entregada Derechos no pagados (... lugar de destino convenido)</p> <p>DDP Entregada Derechos Pagados (... lugar de destino convenido)</p>	Cualquier modo de transporte
<p>FAS Franco al Costado del Buque (... puerto de carga convenido)</p> <p>FOB Franco a Bordo (...puerto de carga convenido)</p> <p>CFR Coste y Flete (...puerto de destino convenido)</p> <p>CIF Coste, Seguro y Flete (...puerto de destino convenido)</p> <p>DES Entregada Sobre Buque (... puerto de destino convenido)</p> <p>DEQ Entregada en muelle (... puerto de destino convenido)</p>	Marítimo y vías de navegación interior

blema de siempre, la ausencia de unanimidad en la interpretación de las mismas. Por ello, si va a concertarse alguna de ellas, conviene desmenuzar al máximo cada obligación o contraprestación de derecho y quién asume el coste de cada una de ellas. No obstante, veremos las más comunes:

a) EXW cargado . EXW Loaded.-

El comprador dispone de los bienes cargados por el vendedor en su medio de transporte.

b) EXW despachado. EXW Cleared.

El vendedor realizará el despacho aduanero de exportación.

c) FOB estibado. FOB stowed.-

La entrega de la mercancía se efectúa no a la borda del buque sino con la mercancía ya cargada.

d) FOB estibado y trincado. FOB stowed and trimmed.-

La entrega se produce con los bultos estibados y trincados en las bodegas del buque.

e) CIF FOB. CIF Free Out.

Los gastos de descarga corren por cuenta del comprador.

Incoterms:
1. No forman parte del Derecho Positivo
2. Son cláusulas que se incorporan, a voluntad de ambas partes, al contrato de compraventa
3. No regulan todos los extremos del contrato de compraventa.
4. Debe especificarse a qué revisión (año) de los Incoterms se refiere la cláusula pactada.
5. No regulan añadidos o variantes a los términos.
6. No se aplican al contrato de transporte ni al de seguro.
7. Deben utilizarse cláusulas Incoterms adecuadas al medio de transporte utilizado.

2. Por qué una nueva revisión

La vertiginosa internacionalización de la economía, la importancia que hoy toma el comercio exterior en los diferentes países, el dinámico proceso en el que se enmarcan las operaciones de compraventa internacionales, el desarrollo del transporte, las nuevas tecnologías aplicadas y los nuevos usos y costumbres, hacen que continuamente deban adaptarse las normas mercantiles a las operaciones comerciales y que por ello, se revisen una vez más, las reglas y usos establecidos por la CCI (Cámara de Comercio Internacional), saliendo a la luz recientemente, estos nuevos Incoterms.

El motivo fundamental que ha llevado a la aparición de los Incoterms – 2000 es, la adaptación de los mismos a las nuevas costumbres y prácticas en el tráfico internacional, si bien es cierto que la Cámara de Comercio Internacional también ha intentado y conseguido, que éstos, respecto a sus antecesores, sean más claros y establezcan con mayor precisión aspectos que quizá fueran más difusos en los de 1990 y que podían inducir a los operadores a hacer un uso incorrecto de los mismos. De esta manera, haciéndolos más evidentes probablemente se consiga que cada vez sean más los importadores y exportadores que los utilizan en sus contratos internacionales, garantizándose así el éxito de la intención de esta última revisión.

Desde hace ya tiempo, se esperaban con expectación estos nuevos Incoterms, aunque conviene aclarar que los cambios no son demasiado



significativos si los comparamos con la revisión de 1990, hecho que requiere una valoración positiva. Se trata de una revisión prudente y racional. Prudente, porque las modificaciones generadas no son drásticas, no se ha creado ningún término nuevo, y tampoco se ha suprimido ninguno de los ya existentes. Racional, porque se ha mantenido la misma línea de los anteriores, para no sembrar el desconcierto entre los comerciantes que ya vienen utilizando los Incoterms desde hace muchos años, en sus prácticas comerciales. Es precisamente el carácter universal de los Incoterms el que garantiza su éxito, por todo ello, hubiese sido un despropósito haber efectuado cambios demasiado importantes, que fueran en contra del objetivo final de los propios Incoterms, sin existir razones de peso para ello.

Unos nuevos Incoterms por:

1. La necesidad de adaptarlos a las nuevas costumbres y prácticas en el tráfico internacional.
2. La necesidad de mejorar su redacción, haciéndolos más claros, precisos y eficaces en su uso.



AULA DE
FORMACION

3. Estructura de los Incoterms

Esta última actualización del año 2.000 mantiene respecto a los de 1990, los cuatro grupos de clasificación de los términos, en función del lugar de la entrega:

Grupo E (EXW)

La mercancía es entregada por el vendedor en sus propios locales.

Grupo F (FCA, FAS y FOB)

La puesta a disposición de la mercancía se produce en el medio de transporte que previamente haya determinado el comprador, soportando este último todos los costes y riesgos de pérdida o daño desde ese punto.

Grupo C (CFR, CIF, CPT y CIP)

La entrega se produce en el medio de transporte designado por el vendedor, quien corre con los gastos de transporte pero no asume los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento de la entrega de la misma, por lo que el

coste del transporte y el riesgo a asumir, no son coincidentes.

Grupo D (DAF, DES, DEQ, DDU y DDP)

La puesta a disposición de la mercancía se produce en el país de destino y es el vendedor quien se responsabiliza de los gastos y riesgos inherentes al transporte de la mercancía hasta su entrega.

Estructura de los Incoterms:	
Incoterms de Salida	{ EXW
Incoterms con transporte principal no pagado	{ FCA FAS FOB
Incoterms con transporte principal pagado	{ CFR CIF CPT CIP
Incoterms de llegada	{ DAF DES DEQ DDU DDP

El primer y último grupo son de entrega directa, puesto que en ambos, es el vendedor quien entrega de forma directa la mercancía al comprador, mientras que en los grupos F y C, el vendedor se lo entrega a un tercero (transportista), por lo que pueden considerarse de entrega indirecta.

Las obligaciones del comprador y vendedor

Cada uno de los Incoterms establece con precisión las obligaciones que contraen ambas partes, en las operaciones mercantiles internacionales de compraventa, respecto a diez cuestiones comunes a todos ellos. La diferencia entre un Incoterm u otro estriba en el diferente posicionamiento que se adopta en cada uno de estos diez diferentes conceptos u obligaciones que se contraen. Las obligaciones son las que siguen:

Algunas de las obligaciones son compartidas por comprador y vendedor puesto que, en los 13 términos de Incoterms, las obligaciones de cada parte terminan exactamente donde comienzan las de la otra, hasta completar todo el proceso de la operación. De esta manera, el primer término EXW, es el que menos obligaciones otor-

CUADRO 2 OBLIGACIONES DEL COMPRADOR Y VENDEDOR			
	Comprador	Vendedor	
A1	Suministro de la mercancía de conformidad con el contrato.	Pago del precio	B1
A2	Licencias, autorizaciones y formalidades.	Licencias, autorizaciones y formalidades	B2
A3	Contratos de transporte y seguro	Contratos de transporte y seguro	B3
A4	Entrega	Recepción de la entrega	B4
A5	Transmisión de los riesgos	Transmisión de los riesgos	B5
A6	Reparto de gastos	Reparto de gastos	B6
A7	Aviso al vendedor	Aviso al comprador	B7
A8	Prueba de la entrega, documento de transporte, transporte o mensaje electrónico equivalente	Prueba de la entrega, transporte documento de transporte, o mensaje electrónico equivalente	B8
A9	Comprobación - embalaje - marcado	Inspección de la mercancía	B9
A10	Otras obligaciones	Otras obligaciones	B10

ga al vendedor y el último, DDP, al comprador. El resto de los términos, se sitúan entre estos dos.

En los nuevos Incoterms:

1. Se mantienen los cuatro grandes grupos de Incoterms.
2. Las obligaciones del comprador y vendedor comunes a todos los términos permanecen invariables y son diez para cada uno.

4. Modificaciones de la revisión de 2000

Como ya hemos comentado anteriormente, esta revisión puede calificarse de moderada. Por lo tanto, se trata de adecuarlos a las prácticas comerciales que ya se estaban produciendo de hecho en las operaciones de comercio exterior, y mejorar la redacción de la versión anterior, para conferirles más claridad de expresión.

Para referirnos a las más significativas modificaciones que se han producido en la última presentación del asunto que nos ocupa, vamos a seguir el orden establecido en los Incoterms en cuanto a las obligaciones del comprador y del vendedor que ya han sido descritas con anterioridad, especificando qué variaciones se han generado respecto a los de 1990 y a qué Incoterms afecta.

a) *Licencias, autorizaciones y formalidades aduaneras. (A2 - B2)*

En principio, parece lógico que con carácter general excepto (EXW y DDP) sea el vendedor

quien despache la mercancía a la exportación y el comprador a la importación, incluyendo, tanto los trámites administrativos como los aduaneros. Siguiendo este principio se han realizado dos modificaciones en los Incoterms anteriores para que rija este criterio:

FAS 2000. En este caso, es el vendedor quien obtendrá por su cuenta y riesgo las licencias o autorizaciones oficiales necesarias y despachará la mercancía a la exportación, y el comprador las correspondientes a la importación.

DEQ 2000. El vendedor obtendrá a su cargo los documentos y formalidades administrativas necesarias para el despacho de exportación de los bienes y para su tránsito por cualquier país, mientras que el comprador se hará cargo de los de importación.

b) *La entrega de la mercancía y recepción de la entrega (A4 - B4).*

Siguiendo el mismo razonamiento que en el punto anterior, se ha considerado que lo más adecuado es que (dependiendo del lugar de entrega de la mercancía dispuesto en cada Incoterm) quien tenga más facilidades para la carga o la descarga de las mercancías en el medio de transporte, efectúe esta operación pagando los gastos que se generen. De manera que atendiendo a este razonamiento se han modificado:

FCA. La entrega se puede realizar bien en el local del vendedor, o bien en otro lugar. En el primer caso, el vendedor la cargará en el medio de transporte designado por el comprador. En el segundo caso, el vendedor deberá hacer llegar la mercancía con su medio de transporte al lugar acordado y la entrega se efectuará en los medios de transporte del vendedor sin obligación por parte de este último ni de descargar la mercancía, ni de cargarla en el medio de transporte del comprador.

DAF. Se incluye de forma expresa que la puesta a disposición de la mercancía se realiza en la frontera, en el medio de transporte utilizado por el vendedor, pero éste no se obliga a descargarla.

DEQ. La entrega de la mercancía se efectuará en el muelle de destino, y se responsabiliza al com-



CUADRO 3
OBLIGACIONES DEL COMPRADOR Y VENDEDOR

		Incoterm - 1990	Incoterm - 2000		
FCA	A4	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Transporte ferroviario.</i>- El vendedor cargará la mercancía en el vagón o contenedor y el comprador se hace cargo del mismo. - <i>Transporte por carretera.</i>- <i>Entrega en los locales del vendedor.</i>- El vendedor carga la mercancía en el medio de transporte del comprador. <i>Entrega en el domicilio del transportista.</i>- Se obliga tan sólo a dársela al transportista o a otra persona que actúe en su nombre. - <i>Transporte por vías navegables interiores.</i>- Igual criterio que en el caso anterior, teniendo como medio de transporte el buque. 	Independientemente del medio de transporte utilizado: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Entrega en los locales del vendedor.</i>- La mercancía deberá cargarse en el medio de transporte por el vendedor. - <i>Entrega en otro lugar.</i>- La mercancía se pone a disposición del transportista en el vehículo del vendedor, sin descargarla. El comprador debe, por lo tanto, descargarla del vehículo del vendedor y cargarla en el suyo. 	A4	FCA
FAS	A2	El vendedor debe prestar al comprador ayuda para la obtención de licencias de exportación u otras autorizaciones.	El vendedor debe obtener por su cuenta y riesgo las licencias o autorizaciones y despachar la mercancía a la exportación.	A2	FAS
	B6	El comprador debe pagar todos los gastos de las formalidades aduaneras exigibles por la exportación e importación de la mercancía y su posible tránsito por otro país.	El comprador debe pagar los gastos para realizar los trámites aduaneros exigibles a la importación de la mercancía, y por su tránsito por cualquier país.	B6	
CFR	A8	Si el documento de transporte hace referencia a una "charter party" (póliza de fletamento), el vendedor también debe facilitar un ejemplar de este documento.	No hay obligación de aportar póliza de fletamento por parte del vendedor.	A8	CFR
CIF	A8	Si el documento de transporte hace referencia a una "charter party" (póliza de fletamento), el vendedor también debe facilitar un ejemplar de este documento.	No hay obligación de aportar póliza de fletamento, por parte del vendedor.	A8	CIF
DAF	A3	El vendedor tendrá a su cargo el transporte de la mercancía hasta la frontera donde entrega los bienes.	Se indica expresamente que el vendedor puede además, contratar a petición y por cuenta y riesgo del comprador, el transporte desde la frontera hasta el punto de destino final de los bienes.	A3	DAF
	A4	El vendedor debe poner a disposición del comprador la mercancía en el punto acordado de la frontera.	Se indica claramente que la puesta a disposición la efectúa el vendedor, en los medios de transporte utilizados para llegar a la frontera, pero sin descargar la mercancía.	A4	
DEQ	B2	El comprador debe proporcionar al vendedor, por cuenta y riesgo de este último las licencias y autorizaciones necesarias para poder despachar la mercancía a la importación.	El comprador se encarga del despacho de la mercancía a la importación así como de las autorizaciones y licencias necesarias para ello.	B2	DEQ
	B6	El comprador paga todos los gastos desde que dispone de la mercancía.	<ul style="list-style-type: none"> - El comprador pagará también los costes de manipulación en el puerto para su transporte o depósito posteriores en un almacén o terminal. - Coste de trámites aduaneros y otras cargas exigibles a la importación de la mercancía y por su transporte posterior. 	B6	
DDU	A4	No se concreta nada acerca de la descarga en el punto de destino.	La entrega de los bienes se produce en el vehículo del vendedor, sin obligación de descargarlos por parte de este último.	A4	DDU
DDP	A4	No se concreta nada acerca de la descarga en el punto de destino.	La entrega de los bienes se produce en el vehículo del vendedor sin obligación de descargarlos por parte de este último.	A4	DDP



**AULA DE
FORMACION**

prador de costear los gastos de manipulación de la mercancía, necesarios para el transporte o el depósito posteriores en un almacén o terminal. (B6).

DDU. El vendedor hace entrega de los bienes en el punto de destino acordado, en el medio de transporte que haya empleado, pero sin descargar la mercancía del mismo.

DDP. El comprador al igual que en DDU, deberá descargar la mercancía del medio de transporte utilizado por el vendedor.

c) Prueba de entrega (A8 – B8)

Los Incoterms regulan en su obligación A8 que el vendedor facilitará a la parte compradora, el

documento de recepción o en su caso de transporte «limpio», para si es preciso, poder demostrar que efectuó la entrega de la mercancía según lo acordado. Sobre esta obligación cabría destacar:

CFR. Desaparece la obligación del vendedor de facilitar un ejemplar de la póliza de fletamento, en el caso de que el documento de transporte haga referencia a la misma.

CIF. También se elimina la obligación para el vendedor de entregar al comprador el ejemplar de la póliza de fletamento, porque en la práctica no se efectuaba.

Cabe destacar que se han efectuado algunas pequeñas modificaciones de menor orden, en la redacción de los Incoterms. Las expresiones utiliza-

das resultan muy clarificadoras respecto a las de sus predecesores. En otras ocasiones simplemente estas variaciones suponen la inserción de aspectos que en 1990 se recogían en el texto preliminar y en 2000 forman parte expresamente de alguna obligación de los grupos A o B. Así, podemos encontrar en EXW-2000 que se incluye en la obligación A4 «El vendedor debe poner la mercancía a disposición del comprador en el lugar de entrega convenido, *sin cargar en el vehículo receptor*», lo que antes aparecía en el texto preliminar de EXW- 1990 y no en A4, « En especial, no es responsable *ni de cargar la mercancía en el vehículo proporcionado por el comprador*, ni de despacharla de aduana para la exportación». Se trata de cuestiones de menor importancia que no han supuesto una alteración real de los términos, por lo que no se han abordado en este estudio.

5. Principales rasgos distintivos de cada Incoterms-2000 en relación con la entrega

EXW. El vendedor cumple con su obligación de entrega, cuando pone a disposición del comprador la mercancía en su establecimiento, ya sea su almacén, fábrica, taller, etcétera. No queda obligado ni a cargar la mercancía en el medio de transporte elegido por el comprador, ni tampoco a despachar la mercancía a la exportación. Supone la menor obligación para el vendedor.

FCA. El vendedor entrega los bienes en el lugar preestablecido, despachados a la exportación, al transportista o a otra persona distinta de éste, pero siempre designada por el adquirente. Si la entrega se efectúa en sus propios locales cargará la mercancía en los medios del transportista. En caso de realizar la entrega en otro lugar distinto, no descargará la mercancía de su vehículo.

FAS. La mercancía se entrega a costado del buque, en el puerto de origen acordado. Será el vendedor quien la despachará a la exportación, aunque si ambas partes desean que estos trámites los realice el comprador, deberá explicitarse en el contrato de compraventa.

FOB. En el momento en el que la mercancía sobrepasa la borda del barco transportista en el puerto de embarque acordado y una vez despachada a la exportación, se entrega la mercancía al comprador.

CFR. La entrega de la mercancía se materializa en el momento en que sobrepasa la borda del buque en el puerto de origen. La transmisión del riesgo de pérdida o deterioro de la misma, o incluso los gastos acaecidos con posterioridad a la entrega, recaen sobre el comprador, a pesar de ser el vendedor quien paga el transporte principal. El despacho aduanero de exportación corre por cuenta del vendedor.

CIF. Al igual que en el caso anterior, la entrega se produce también en la borda del barco en el puerto de embarque, y los riesgos de pérdida o daño de los bienes y los gastos extraordinarios generados con posterioridad a la entrega de la misma, recaen sobre el comprador. El vendedor contrata y paga el transporte principal y el contrato de seguro obligatorio, que será de cobertura mínima. El vendedor se obliga a realizar sólo los trámites de despacho de exportación y por tanto, el comprador los de importación.

CPT. El vendedor despachará a la exportación las mercancías y pagará el transporte principal, no obstante la puesta a disposición de la mercancía se efectuará en el momento en que se la entrega al primer porteador encargado de transportarla, por consiguiente es en ese momento, el de la entrega, cuando se transfiere el riesgo al adquirente.

CIP. Los trámites de exportación, transporte principal y un seguro de mínima cobertura, corren por cuenta del vendedor, aunque la puesta a disposición de la mercancía se produce cuando es entregada al transportista que el propio vendedor elige, momento en que se transfiere el riesgo al comprador.

DAF. Se entregan los bienes cargados en el medio de transporte y despachados a la exportación en el punto de la frontera convenido, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante, por lo que tras este Incoterm se indicará el punto de la frontera donde se va a producir la entrega.

DES. El vendedor realiza la entrega a bordo del buque, sin despachar la mercancía a la importación, en el puerto de destino acordado, pero sin descargarla.

DEQ. Los bienes se entregan en el desembarcadero del puerto de destino con la mercancía descargada sobre el muelle. El vendedor se encargará de llevar a cabo los trámites aduaneros de exportación y el comprador los de importación de la misma.



CUADRO 4
COSTES - RIESGOS INCOTERMS 2000

Incoterm	Embalaje y verificación	Carga en almacén	Tte. Interior en el país de procedencia	Trámites de exportación	Tte. Principal	Seguro Tte. Principal	Trámites a la importación	Descarga Tte. principal	Carga-Descarga interior país de destino
EXW.....	V	C	C	C	(x) C	(x) C	C	C	C
FCA.....	V	V (1)	V C	V	C	(x) C	C	C	C
FAS.....	V	V	V	V	C	(x) C	C	C	C
FOB.....	V	V	V	V	C	(x) C	C	C	C
CFR.....	V	V	V	V	V C	(x) C	C	C	C
(2)									
CIF.....	V	V	V	V	V	V	C	C	C
(2)									
CPT.....	V	V	V	V	V	(x) C	C	C	C
(2)									
CIP.....	V	V	V	V	V	V	C	C	C
(2)									
DAF.....	V	V	V	V	V C	V (x) C	C	C	C
DES.....	V	V	V	V	V	V (x) C	C	C	C
DEQ.....	V	V	V	V	V	V (x)	C	V	C
DDU.....	V	V	V	V	V	V (x)	C	C	C
DDP.....	V	V	V	V	V	V (x)	V	C	C

C = Coste-riesgo del comprador.

V = Coste-riesgo del vendedor.

(x) Los Incoterms determinan expresamente para A3 - B3 (contrato de transporte y seguro), "ninguna obligación" a asumir, ni por el comprador ni por el vendedor. Sin embargo, el que no establezcan a quién le corresponde esa obligación, no significa que ninguna de las partes la lleve a cabo. Por este motivo, siguiendo un criterio puramente lógico, se ha optado por asignársela a la parte compradora o vendedora que corra con el riesgo. Por ejemplo, en EXW, es el comprador, por su propio interés, el que presumiblemente contrate el transporte y lo asegure, al hacerse cargo de la mercancía en el almacén del vendedor.

(1) Si la entrega de la mercancía se efectúa en los locales del vendedor, éste deberá cargarla en el medio de transporte asignado por el comprador. En caso de que la entrega se realice en otro lugar distinto a sus propios locales, el vendedor no tendrá obligación ni de descargarla de su vehículo ni de cargarla en el medio de transporte, enviado por el comprador al punto donde se ha de realizar la entrega.

(2) Para CFR y CIF, el riesgo de la mercancía finaliza para el vendedor en el puerto de embarque. En CPT y CIP, dicho riesgo finaliza para el vendedor, en el momento que la entrega de los bienes al transportista.



DDU. El vendedor entrega la mercancía en el punto de destino acordado, pero no tiene obligación de descargar la mercancía de su medio de transporte ni tampoco de despacharla para la importación.

DDP. La mercancía debe ser despachada a la importación por el vendedor y entregada en el punto de destino convenido, pero sin ser descargada. Esta es la que más obligaciones le supone al vendedor y por tanto, las mínimas para el comprador.

6. Desglose coste-riesgo en los Incoterms-2000

Las operaciones de compraventa internacional se conforman mediante una sucesión de diferentes momentos clave en el tiempo. Los Incoterms, como ya hemos visto, pretenden discernir las obligaciones que el comprador y vendedor asumen en cada uno de esos momentos. A fin de simplificar lo más posible todo el proceso para cada uno de los Incoterms y plasmarlo en el Cuadro 1, que resume todas las obligaciones del comprador y del vendedor para cada

término, hemos establecido 9 apartados o 9 momentos importantes, que a continuación explicaremos:

1. *Embalaje y verificación:* Coste de embalaje, control de calidad de la mercancía,...

2. *Carga en almacén:* Comprende la carga en el almacén o los locales del vendedor en el primer medio de transporte.

3. *Transporte interior.* Gastos de transporte interior en el país de procedencia desde el almacén hasta el medio de transporte principal.

4. *Trámites de exportación.* Despacho aduanero de exportación.

5. *Transporte principal.* Gastos del transporte principal.

6. *Seguro de transporte.* Seguro del transporte principal.

7. *Trámites de importación.* Despacho aduanero de importación en el país de destino.

8. *Descarga del transporte principal.*

9. *Carga y descarga en transporte interior en el país de destino.* Gastos de carga de la mercancía en el transporte interior del país de destino.