Octubre 2019

INCOTERMS 2020

Comparados con los del 2010

Jordi Sellarés Serra

Secretario General del Comité español de la Cámara de Comercio Internacional (ICC)

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

INCOTERMS 2020

- Contexto: transacciones internacionales.
- Incoterms 2010
- Principales cambios con respecto a 2010
- Cuestiones prácticas

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

INCOTERMS

¡SÍ!		
OBLIGACIONES DE LAS PARTES	**RIESGOS (ENTREGA)**	**COSTES**

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

RIESGOS

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

INCOTERMS

¡NO!		
CONDICIONES DE PAGO	**TRANSFERENCIA DE LA PROPIEDAD**	**LEY APLICABLE**

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Convención de Viena de Compraventa Internacional de Mercaderías 1980 (CISG)

- Art. 9 CISG, da valor legal a los usos mercantiles por encima de cualquier otra norma

- La CISG no se aplicará en cuanto a la determinación del riesgo si se ha pactado el uso de INCOTERMS. Esto es así porque la CISG hace una determinación del riesgo menos precisa de la que hacen los INCOTERMS

- INCOTERMS utilizan las mismas expresiones que la CISG

- CISG no regula el despacho de las mercancías para la exportación/ importación

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

INCOTERMS 2020: EN CONTEXTO

- COMPRAVENTA
- PERSONAS intervinientes en la transacción:
  - Comprador, vendedor, transportista, consignatario, agente de aduanas,
  - certificante (*SGS; Lloyds; Bureau Veritas*)

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

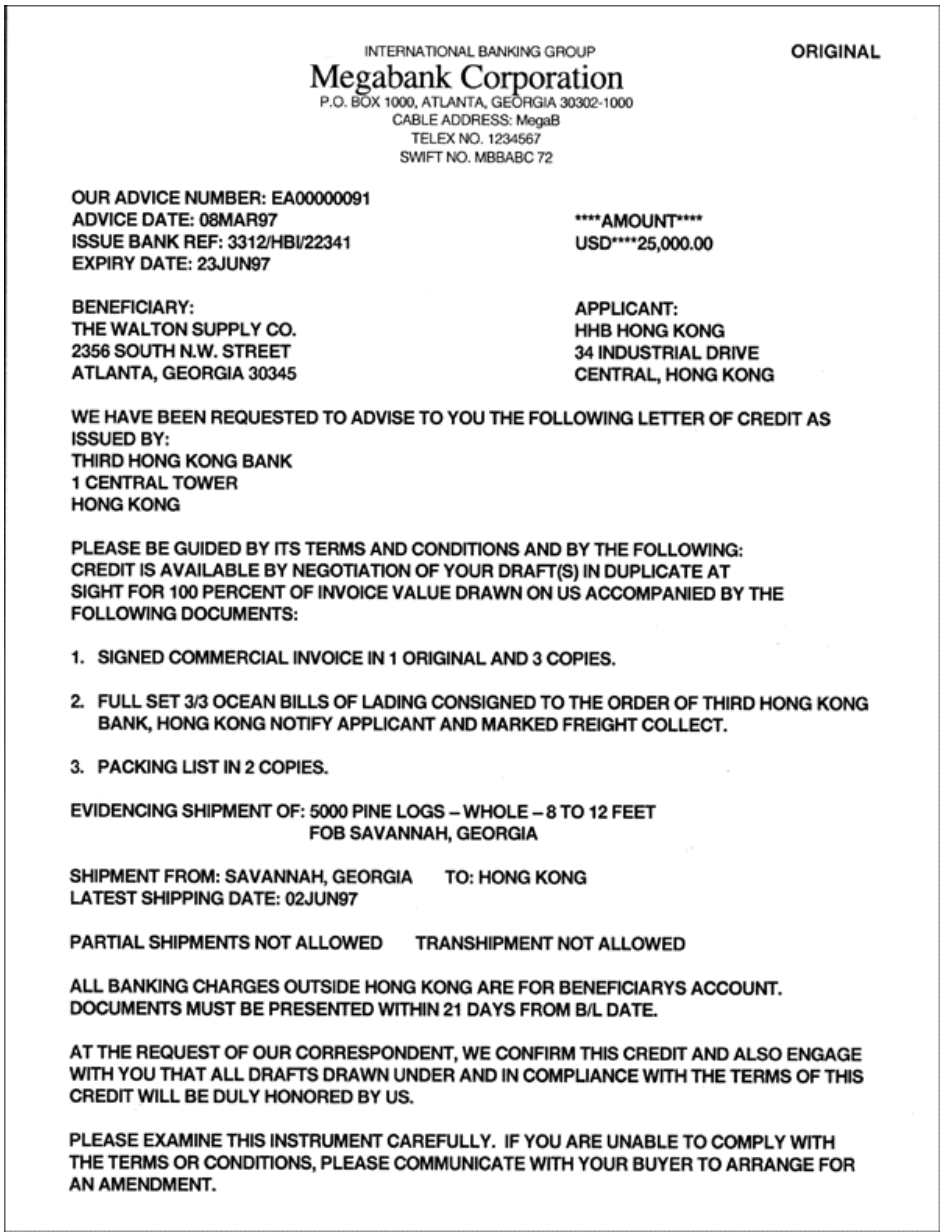
INCOTERMS 2020: EN CONTEXTO

- DOCUMENTOS:
  - Carta de Crédito
  - Documentos de transporte: conocimiento de embarque
  - En relación con las mercancías: packing list, certificado de origen, certificado sanitario…

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

INCOTERMS 2020: EN CONTEXTO

Documentos



INTERNATIONAL BANKING GROUP

Megabank Corporation

P.O. BOX 1000, ATLANTA, GEORGIA 30302-1000
CABLE ADDRESS: MegaB
TELEX NO. 1234567
SWIFT NO. MBBABC 72

ORIGINAL

OUR ADVICE NUMBER: EA00000091
ADVICE DATE: 08MAR97
ISSUE BANK REF: 3312/HBI/22341
EXPIRY DATE: 23JUN97

****AMOUNT****
USD****25,000.00

BENEFICIARY:
THE WALTON SUPPLY CO.
2356 SOUTH N.W. STREET
ATLANTA, GEORGIA 30345

APPLICANT:
HHB HONG KONG
34 INDUSTRIAL DRIVE
CENTRAL, HONG KONG

WE HAVE BEEN REQUESTED TO ADVISE TO YOU THE FOLLOWING LETTER OF CREDIT AS ISSUED BY:
THIRD HONG KONG BANK
1 CENTRAL TOWER
HONG KONG

PLEASE BE GUIDED BY ITS TERMS AND CONDITIONS AND BY THE FOLLOWING:
CREDIT IS AVAILABLE BY NEGOTIATION OF YOUR DRAFT(S) IN DUPLICATE AT SIGHT FOR 100 PERCENT OF INVOICE VALUE DRAWN ON US ACCOMPANIED BY THE FOLLOWING DOCUMENTS:

1. SIGNED COMMERCIAL INVOICE IN 1 ORIGINAL AND 3 COPIES.
2. FULL SET 3/3 OCEAN BILLS OF LADING CONSIGNED TO THE ORDER OF THIRD HONG KONG BANK, HONG KONG NOTIFY APPLICANT AND MARKED FREIGHT COLLECT.
3. PACKING LIST IN 2 COPIES.

EVIDENCING SHIPMENT OF: 5000 PINE LOGS – WHOLE – 8 TO 12 FEET
FOB SAVANNAH, GEORGIA

SHIPMENT FROM: SAVANNAH, GEORGIA TO: HONG KONG
LATEST SHIPPING DATE: 02JUN97

PARTIAL SHIPMENTS NOT ALLOWED TRANSHIPMENT NOT ALLOWED

ALL BANKING CHARGES OUTSIDE HONG KONG ARE FOR BENEFICIARYS ACCOUNT.
DOCUMENTS MUST BE PRESENTED WITHIN 21 DAYS FROM B/L DATE.

AT THE REQUEST OF OUR CORRESPONDENT, WE CONFIRM THIS CREDIT AND ALSO ENGAGE WITH YOU THAT ALL DRAFTS DRAWN UNDER AND IN COMPLIANCE WITH THE TERMS OF THIS CREDIT WILL BE DULY HONORED BY US.

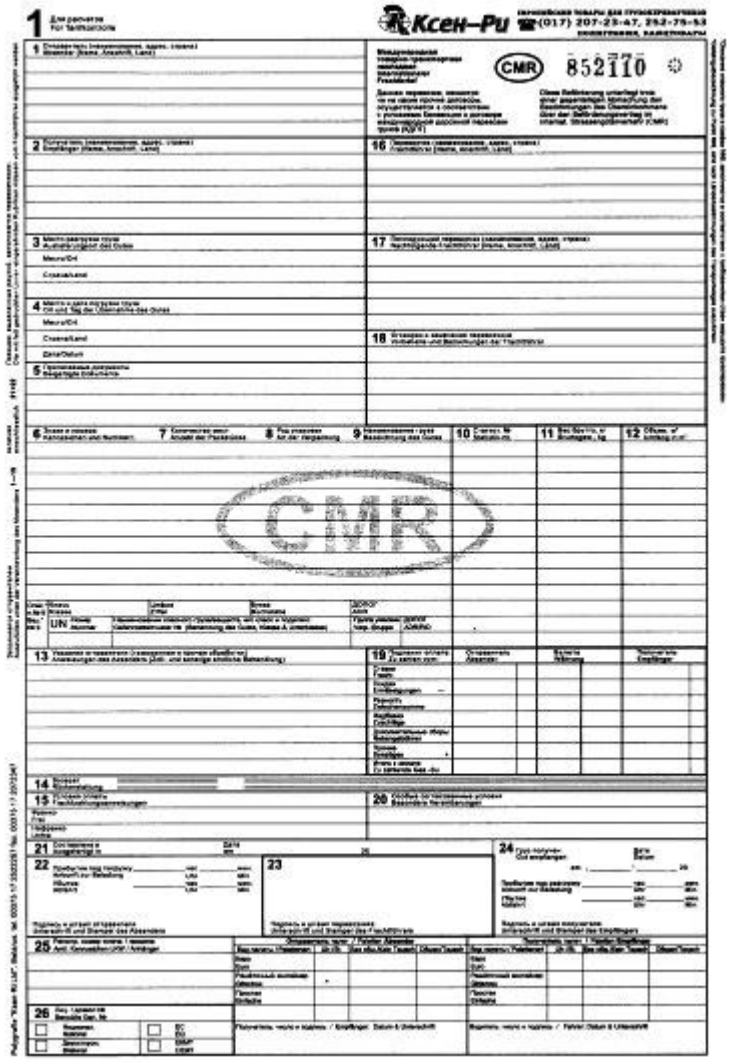
PLEASE EXAMINE THIS INSTRUMENT CAREFULLY. IF YOU ARE UNABLE TO COMPLY WITH THE TERMS OR CONDITIONS, PLEASE COMMUNICATE WITH YOUR BUYER TO ARRANGE FOR AN AMENDMENT.

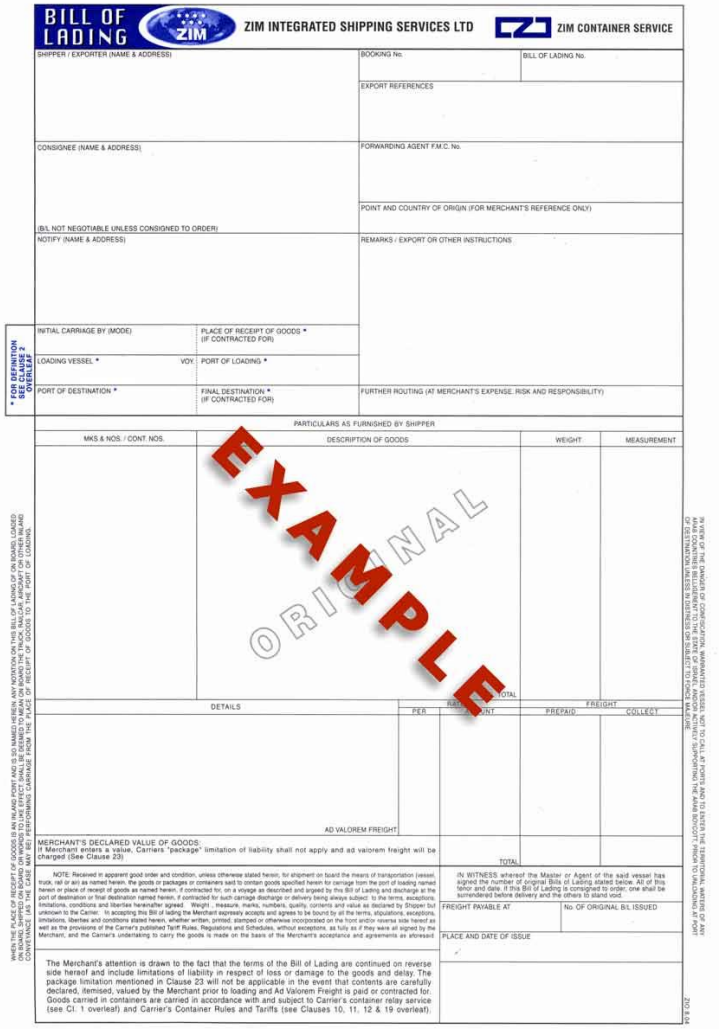
Carta de Crédito

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

INCOTERMS 2020

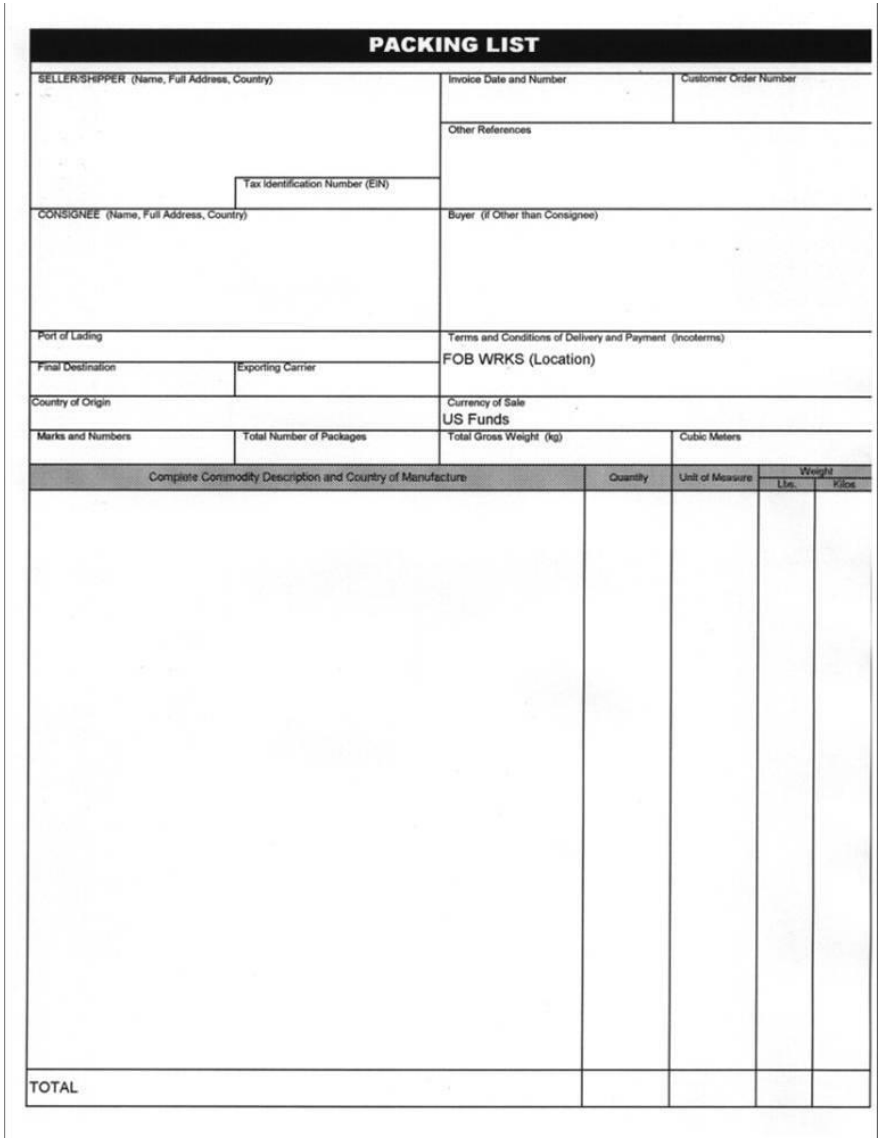
EN CONTEXTO: Documentos transporte





Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

INCOTERMS 2020
EN CONTEXTO: Documentos



PACKING LIST

SELLER/SHIPPER (Name, Full Address, Country)		Invoice Date and Number	Customer Order Number
		Other References	
	Tax Identification Number (EIN)		
CONSIGNEE (Name, Full Address, Country)		Buyer (if Other than Consignee)	
Port of Lading		Terms and Conditions of Delivery and Payment (Incoterms)	
Final Destination	Exporting Carrier	FOB WRKS (Location)	
Country of Origin		Currency of Sale	
		US Funds	
Marks and Numbers	Total Number of Packages	Total Gross Weight (kg)	Cubic Meters

Complete Commodity Description and Country of Manufacture	Quantity	Unit of Measure	Weight Lbs.	Weight Kilos
TOTAL				

CERTIFICATE OF ORIGIN

*Copyright 1990 UNZ & CO.

The undersigned ..... (Owner or Agent, or Co.)

for ..... (Name and Address of Shipper) declares

that the following mentioned goods shipped on S/S ..... (Name of Ship)

on the date of ..... consigned to .....

..... are the product of the United States of America.

MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS., BOXES OR CASES	WEIGHT IN KILOS GROSS	WEIGHT IN KILOS NET	DESCRIPTION

Sworn to before me

this ..... day of ..... 19.....

Dated at ..... on the ..... day of ..... 19.....

..... (Signature of Owner or Agent)

The ..... a recognized Chamber of Commerce under the laws of the State of ..... has examined the manufacturer's invoice or shipper's affidavit concerning the origin of the merchandise and, according to the best of its knowledge and belief, finds that the products named originated in the United States of North America.

Secretary .....

Form No. 10-906 Printed and Sold by UNZCO 700 Central Ave., New Providence, NJ 07974 • (800) 631-3698

2020: Principales cambios

CLASIFICACIÓN DE LOS INCOTERMS 2020

2000

4 categorías:

- E→Mercancía recogida en: **E**XW
- F→Mercancía transportada desde:

FCA: **F**AS; **F**OB

- C→Mercancía transportada hasta:

CPT;**C**IP; **C**FR; **C**IF

- D→Mercancía entregada en:

DAF; **D**ES; **D**EQ; **D**DU; **D**DP

2010

2 clases:

- Reglas para cualquier modo o modos de transporte: **E**XW; **F**CA; **C**PT;**C**IP; **D**AT; **D**AP; **D**DP
- Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores: **F**AS; **F**OB; **C**FR; **C**IF

2020

2 clases:

- Reglas para cualquier modo o modos de transporte:

EXW; **F**CA; **C**PT;**C**IP;; **D**AP; **D**PU, **D**DP

- Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores:

FAS; **F**OB; **C**FR; **C**IF

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

INCOTERMS 2010

- Cambios con respecto al 2000
  - Práctica
  - Cambio en los últimos 10 años
    - Internet
    - 11/S, seguridad
    - Transporte, interconexión

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

2010: cambios con respecto a 2000

Reglas para cualquier modo o modos de transporte

Reglas para cualquier modo o modos de transporte marítimo o fluvial

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

2010: cambios con respecto a 2000

- Modificación en los Incoterms “D”
  - DAP: sustituye a DAF/DES/DDU
  - DAT: sustituye a DEQ
    - “Dat is the question!”

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

2010: cambios con respecto a 2000

- Seguridad
  - Inspecciones
  - Retrasos

HCVC 250250-2is © Smiths Heimann

- Aceptación de las comunicaciones electrónicas en lugar del papel

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

2010: cambios con respecto a 2000

- Entregas a bordo
- Cadena de ventas

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

2010: cambios con respecto a 2000

- Utilización nacional e internacional
  - UE: mercado interior
- Especificación.
  - London (¿UK?; ¿Ontario?)
  - Puerto de “X”¿cuál?
  - Dentro del puerto ¿dónde exactamente?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

2020: Principales cambios

- Cambios a nivel FORMAL

Se altera el orden los artículos priorizando la entrega y la transmisión del riesgo.

Se utiliza un escalado de colores y pictogramas:

(i) Azul: obligaciones de la empresa vendedora

(ii) Dorado: las de la empresa compradora

(iii) Verde: obligaciones mixtas o compartidas

- Incorpora una “Introducción” general
- “Nota explicativa” para cada regla que sirven de guía para su uso y como material de interpretación de las reglas

- **Cambios a nivel de CONTENIDO**

Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

GRANDES TITULARES

FCA

FCA - Free Carrier - Franco Porteador (+lugar de entrega acordado) permite ahora que los Bills of Lading con la mención “on board” se puedan facilitar por el portador al exportador si así se ha acordado entre les partes como consecuencia de la solicitud del documento en una carta de crédito.

CIF – CIP
El seguro es diferente

En CIF: no hay cambio, se mantienen las condiciones C en las ICC del Instituto de Londres sobre seguros.

En CIP: se amplia a las condiciones A de las ICC del Instituto de Londres sobre seguros, siendo las máximas garantías.

~~***DAT***~~
desaparece

Nuevo incoterm

DPU (Delivered Place Unloaded)

Podrá ser liberada y descargada la mercancía en cualquier lugar, no necesariamente una terminal.

Supone posiblemente la resurrección del DDU de los Incoterms 2000.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

REGLAS DE ORO

- Explicitar “INCOTERMS 2020”
- Especificar al máximo el lugar de entrega y destino
- Aplicar según el transporte: marítimo o multimodal, los INCOTERMS adecuados
- Peligro de modificación de los INCOTERMS

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

¿CÓMO ESCOGER EL INCOTERM?

- ¿Qué vendo? ¿A quién? ¿Dónde?
- ¿Qué método de transporte será el más apropiado?
- Mis posibilidades, en cuanto a: transporte, seguro
- ¿He dado las condiciones correctas a mi proveedor en relación con el embalaje?
- Asegurarme de que todos los implicados son conscientes de sus derechos y obligaciones
- En el caso de que el Incoterm prevea el seguro, ¿he escogido el correcto?¿tengo que ampliarlo?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

RESUMEN DE LAS OBLIGACIONES DEL:

- Apartado A (Vendedor)
- A1- Obligaciones generales del vendedor
- A2-Licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades
- A3- Contratos de transporte y seguro
- A4- Entrega
- A5- Transmisión de riesgos
- A6- Reparto de costos
- A7- Notificaciones al Comprador
- A8- Documento de entrega
- A9- Comprobación embalaje-marcado
- A10- Ayuda con la información y costos relacionados

- Apartado B (Comprador)
- B1- Obligaciones generales del comprador
- B2- Licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades
- B3- Contratos de transporte y seguro
- B4- Recepción
- B5- Transmisión de riesgos
- B6- Reparto de costos
- B7- Notificaciones al Vendedor
- B8- Prueba de la entrega
- B9- Inspección de la mercancía
- B10- Ayuda con la información y costos relacionados

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

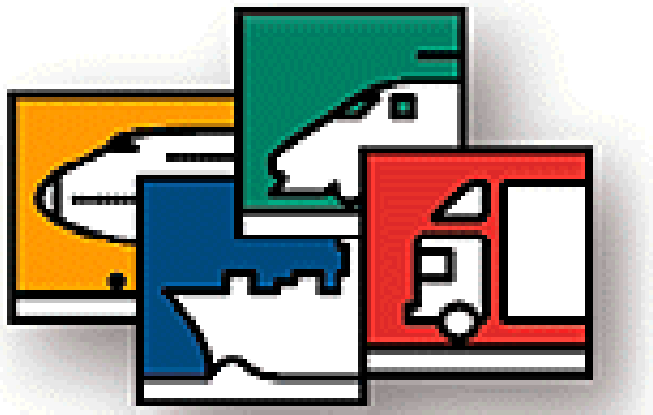
RESUMEN DE LAS OBLIGACIONES

- Se ha modificado el orden de las obligaciones, siguiendo la siguiente secuencia cada regla Incoterms y dando preeminencia a los ámbitos de transmisión de riesgo entrega de los bienes:

A1/B1	Obligaciones generales
A2/B2	Entrega/Recepción
A3/B3	Transmisión de riesgos
A4/B4	Transporte
A5/B5	Seguro
A6/B6	Documento de entrega y transporte
A7/B7	Despachos de exportación / importación
A8/B8	Comprobación/embalaje/marcado
A9/B9	Reparto de costos
A10/B10	Notificaciones

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

REGLAS PARA CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE



Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

EXW: Ex Works
En fábrica

- Mínima obligación para la empresa vendedora
- **Entrega**: puesta a disposición del comprador de las mercaderías en las instalaciones del vendedor o en otro lugar designado
- ¡El vendedor no tiene que cargar! Si lo hace, riesgo y expensas del comprador
- ¿FCA?
- Transporte/Seguro: sin obligación
- Utilización con cuidado: información
- Adecuado para el comercio nacional→el vendedor no está obligado a organizar el despacho de exportación

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

FCA: Free Carrier

Franco transportista

- **Entrega**: al porteador o a otra persona designada por la empresa compradora en las instalaciones de la empresa vendedora o en otro lugar designado
- Contrato de transporte: comprador. Pero: lo puede contratar el vendedor si lo solicita el comprador o si es práctica comercial y el comprador no da instrucciones en sentido contrario (expensas y cuenta del comprador)
- Seguro: sin obligación
- Información sobre seguridad
- Despacho de las mercancías para la exportación: debe obtener a sus expensas autorización oficial y llevar a cabo trámites aduaneros necesarios

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CPT: Carriage Paid To
Transporte pagado hasta

- **Entrega**: cuando el vendedor pone las mercancías en poder del porteador contratado, de acuerdo con la fecha o el plazo acordado
- Transporte: por cuenta del vendedor
- Seguro: sin obligación
- Vendedor: carga y descarga (según el contrato de transporte) de la mercancía
- Coste de inspección previa al embarque: vendedor
- Riesgo de cualquier retraso en el transporte es soportado por el comprador

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CPT: Carriage Paid To

Transporte pagado hasta

- Utilización de varios porteadores
- Despacho de las mercancías para la exportación: debe obtener a sus expensas autorización oficial y llevar a cabo trámites aduaneros necesarios
- Trámites necesarios para su transporte a través de cualquier país antes de la entrega

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CIP: Carriage and Insurance Paid to
Transporte y seguro pagado hasta

- **Entrega**: CPT
- Transporte: vendedor hasta lugar de destino
- **Seguro**: el vendedor→ contrata la cobertura del seguro contra el riesgo del comprador de pérdida o daño causados a la mercancía durante el transporte
- Una cobertura máxima y cubrir la mercancía desde el punto de entrega hasta, al menos, el lugar de destino designado
- Aseguradoras o Compañía: de buena reputación y dar derecho al comprador, o a cualquier otra persona que tenga un interés asegurable sobre la mercancía, a reclamar directamente al asegurador
- El seguro deberá cubrir como mínimo, el precio dispuesto en el contrato más un 10% (esto es, el 110%) y deberá concertarse en la moneda del contrato

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CIP: Carriage and Insurance Paid To
Transporte y seguro pagado hasta

- Vendedor, proporcionar al comprador información necesaria por si quiere contratar un seguro adicional

- Vendedor despacha mercancías para exportación

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

DAT: Delivered At Terminal

Entregada en Terminal

- Pasa a ser DPU Entregada en lugar descargada.
- Terminal: “cualquier lugar, cubierto o no, como un muelle, almacen, estación de contenedores o terminal de carretera, ferroviaria o aérea”.
- Ahora es un Punto y no necesariamente una terminal.
- **Entrega**: puesta a disposición de la empresa compradora, una vez descargada del medio de transporte de llegada, en la terminal designada en el puerto o en el lugar de destino designados y descargarla allí
- Transporte: vendedor. Trámites necesarios para su transporte a través de cualquier país antes de la entrega.
- Seguro: no obligación
- Si se quiere ir más allá: DAP o DDP (transporte suplementario)
- Despacho de las mercancías para la exportación: debe obtener a sus expensas autorización oficial y llevar a cabo trámites aduaneros necesarios

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

DAP: Delivered At Place

Entregada en Lugar

- **Entrega**: vendedor entrega cuando pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada preparada para la descarga en el lugar de destino designado
- Transporte: vendedor
- Seguro: no obligación
- El vendedor corre con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta el lugar designado
- Vendedor despacha la mercancía para la exportación.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

DDP: Delivered Duty Paid

Entregada derechos pagados

- ¡Representa la máxima obligación para la empresa vendedora! → despacharla no sólo para la exportación, sino para la importación
- Entrega: el vendedor pone a disposición la mercancía en el lugar de destino designado preparada para la descarga
- Transporte: vendedor
- Seguro: no obligación
- ¡!El IVA o cualquier otro impuesto pagadero a la importación son por cuenta del vendedor, a menos que expresamente se acuerde de otro modo en el contrato de compraventa

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

VENDEDOR

COMPRADOR

EXW

transporte
riesgo
costes

FCA

transporte
riesgo
costes

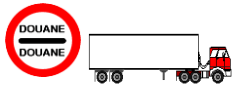
CPT

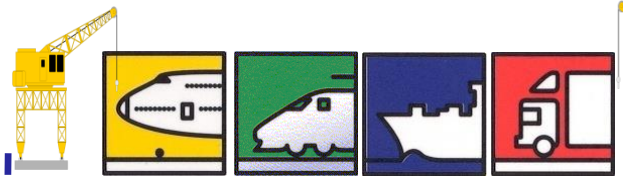
transporte
riesgo
costes

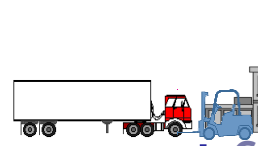
CIP

Transporte +seguro
riesgo
costes

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)







VENDEDOR

COMPRADOR

DAT

DPU

DAP

DDP

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CASO PRÁCTICO 1

- Una compañía española vende en condiciones **EXW** Pueblo de Navarra una mercancía –chapa- a un cliente que se encarga de distribuirla por Europa.
- Ambas compañías mantienen una relación continuada.
- En un envío, ante la falta de medios del transportista elegido por el comprador, se carga la mercancía en su camión con ayuda del personal de la empresa vendedora. Sin embargo, es el propio transportista el que coloca las cinchas y asegura la carga.
- El vendedor posee un documento CMR (documento de transporte por carretera) firmado por el transportista.
- Durante el transporte se produce un accidente en ruta y se daña la mercancía.
- El transportista no asume su responsabilidad y descarga la culpa en el vendedor.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Preguntas

- ¿Quién es el responsable de los daños?
- Una vez la mercancía abandona la empresa vendedora, ¿tiene ésta última alguna responsabilidad?
- ¿Puede tener éxito la reclamación del transportista?
- ¿El vendedor tiene alguna obligación documental?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Respuesta del Comité de expertos

CONSULTA 06/2016

Cuestión planteada:

La Compañía Replasa vende en condiciones EXW Astráin (Spain) una mercancía -chapa- a su cliente X que se ocupa de distribuir por Europa, manteniendo ambas partes una relación mercantil continuada.

En una expedición concreta, ante la falta de medios del transportista elegido por el comprador, se carga la mercancía en un camión por los operarios de Replasa; aunque es el propio chófer el que se ocupa de poner las cinchas y asegurar la carga.

Durante el transporte se produce un accidente en ruta con daños en la mercancía, y el propio transportista no asume su responsabilidad.

Pregunta que nos formulan: ¿ quién es el responsable de los daños ?.

Respuesta:

- El daño a la mercancía se produce con posterioridad a la entrega de la misma al transportista contratado por el comprador y en el CMR no consta reserva alguna por parte del transportista.

- Si Replasa efectuó la carga de la mercancía para ayudar al transportista que no contaba con medios propios para ello, no debe considerarse relevante y ser responsable de los daños; toda vez que lo cierto e importante es que el conductor fue quien se encargó de asegurar físicamente la mercancía con posterioridad a su carga en su propio camión.

- En consecuencia, entendemos que el vendedor ha cumplido con la obligación EXW contratada, y de acuerdo a lo establecido en el punto B5, en relación con el A4 y A5 de la regla EXW de los “Incoterms 2010, el comprador es el responsable de la incidencia ocurrida y debe correr con todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía desde el momento en que se haya entregado la misma por parte del vendedor, poniéndola a disposición del comprador en el punto acordado o lugar de entrega designado.

29.02.2016

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CASO PRÁCTICO 2

- Un profesor intenta explicar los Incoterms 2010 a sus alumnos cuando le surge una duda en cuanto a la transmisión del riesgo del vendedor al comprador en el Incoterm **CPT** polivalente.
- Dicha regla establece que la transmisión del riesgo se realiza cuando “la mercancía haya sido entregada al primer transportista.”

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Consulta

- El profesor se pregunta:
  - Si la mercancía es un contenedor marítimo o una carga aérea y una vez entregada por el exportador en la terminal de contenedores o terminal de carga del aeropuerto se produce una avería o pérdida de la carga dentro de éstas terminales, ¿es el vendedor o el comprador quien debe asumir ésta avería o pérdida?

Respuesta del Comité de expertos

CONSULTA 2/2016 (INCOTERMS)

Con fecha 12 de enero de 2016 se plantea al Grupo de Expertos de Incoterms® 2010 la siguiente Consulta:

- "Estic explicant els Incoterms 2010 als meus alumnes i tinc un dubte sobre la transmissió del risc del venedor al comprador el Incoterm CPT polivalent. Aquest Incoterm diu que la transmissió del risc pel venedor es fa quan "la mercaderia hagi estat lliurada al primer transportista". La meva consulta: si la mercaderia es tracta d´un contenidor marítim o una càrrega aèria i un cop lliurada per l´exportador a la terminal de contenidors o terminal de carrega de l´aeroport, es produeix una averia o pèrdua de la càrrega dins d´aquestes terminals, és el venedor o comprador qui ha d´assumir aquesta averia o pèrdua?"

Por tanto, la cuestión se limita a determinar aquella parte, vendedor o comprador, que conforme al término CPT Incoterms® 2010 ha de soportar los riesgos de pérdida o daño a la mercancía que se originan en la terminal marítima de contenedores o en la terminal de carga del aeropuerto donde el vendedor ha entregado dicha mercancía.

RESPUESTA

(1) Conforme al término CPT Incoterms® 2010 y en relación con la obligación de entrega, disponen los Incoterms® 2010:

"A4. El vendedor debe entregar la mercancía poniéndola en poder del porteador contratado de acuerdo con A3 en la fecha acordada o dentro del plazo acordado".

De esta forma, y por lo que a la transmisión de los riesgos se refiere, se establece en los Incoterms® 2010:

"A5. El vendedor corre con todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía hasta que se haya entregado de acuerdo con A4 (…)."

"B5. El comprador corre con todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía desde el momento en que se haya entregado conforme se prevé en A4. (…)."

(2) La entrega y consiguiente transmisión del riesgo conforme al término CPT Incoterms® 2010 se produce con la puesta a disposición del porteador contratado en el lugar de entrega convenido entre las partes. Por tanto, para determinar cuál de las partes ha de soportar el riesgo de pérdida o daño, habrá que estarse a lo establecido entre las partes en el contrato de compraventa sobre el lugar o punto de entrega dónde el vendedor ha de ponerla en poder del porteador.

(3) En ausencia de pacto distinto, la obligación del vendedor se cumple con la entrega de la mercancía al primer porteador que suele ser el transportista nacional que realiza el movimiento de la carga desde el almacén o instalaciones del vendedor hasta el puerto o aeropuerto. En efecto, lo habitual es que esa entrega al primer transportista sea anterior a la llegada de las mercancías a la terminal portuaria o de carga aérea. Esa entrega al primer porteador operaría los efectos de la transmisión del riesgo de forma que los daños o pérdidas producidos a partir de ese momento pasarían a ser riesgo del comprador.

(4) Cuando se hubiese pactado la entrega de la mercancía por el vendedor en una terminal portuaria de contenedores o en una terminal de carga aérea, hemos de entender que la entrega en tales terminales conlleva el cumplimiento de la obligación de entrega que pesa sobre el vendedor a los efectos de lo dispuesto en la regla A.4 antes transcrita, toda vez que la citada regla no exige, para entender cumplida esta obligación de entrega del vendedor, la entrega física de la mercancía al porteador (nada se dispone sobre la necesidad de entrega en un concreto medio de transporte o de la necesaria carga de la mercancía a bordo del mismo) sino que la mercancía se haya puesto en poder o bajo el control del transportista. Y al entrar en la terminal portuaria o aérea esta circunstancia, por lo general, habrá acontecido: la terminal portuaria o de carga aérea, generalmente, habrá sido designada por el transportista contratado por el vendedor, pues es el porteador el que mantiene la relación contractual con la terminal cuyos servicios de manipulación de carga son contratados por dicho transportista (así ocurre, habitualmente, por lo que se refiere al transporte marítimo de línea regular –propio del tráfico marítimo de contenedores– y, asimismo, es la práctica general en el transporte aéreo en el que la mayoría de las compañías aéreas porteadoras no recogen directamente las mercancías).

(5) En todo caso, en la nota de orientación correspondiente al término CPT Incoterms® 2010 (que no forma parte propiamente de la regla) se establecen las siguientes consideraciones cuya cita resulta conveniente a los efectos de la consulta realizada:

- se recomienda que las partes identifiquen en el contrato de compraventa, tan precisamente como sea posible, el lugar de entrega;
- si fuesen utilizados varios porteadores para el transporte hasta el destino acordado, a falta de pacto sobre el punto específico de entrega, debe considerarse que el riesgo se transmite con la entrega de la mercancía al primero de los porteadores en un punto a la entera elección del vendedor; y,
- si las partes desearan que el riesgo se transmitiese en un momento posterior (por ejemplo, en un puerto marítimo o en un aeropuerto) es necesario especificarlo en el contrato de compraventa, de donde cabe inferir que, como se ha señalado, el riesgo de daño pérdida de la mercancía durante la permanencia en terminales portuarias o aeroportuarias ha de ser asumido por el comprador.

(6) Por lo anterior, entendemos que, con carácter general, en una compraventa concluida conforme al término CPT Incoterms® 2010, el daño o pérdida de la mercancía entregada por el vendedor en una terminal portuaria de contenedores o en una terminal aeroportuaria, en cuanto tal entrega suponga una puesta a disposición de la mercancía a favor del porteador, debe ser asumida por el comprador. * * * 18 de enero de 2016

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CASO PRÁCTICO 3

- Una empresa española compra equipo en México siguiendo un **DAP**. Según ese Incoterm, el transporte interno después del despacho de aduanas debe ser coordinado por el vendedor, mientras que la empresa compradora asume los pagos de aranceles e impuestos.
- De acuerdo al DAP, toda la documentación de importación a entregar en la obra, al igual que los certificados de origen y diferentes facturas, está siendo consignada y notificada a un transitario local contratado expresamente para ello.
- La empresa se encuentra inmersa en constantes envíos de materiales de diferentes orígenes (China, Vietnam, India, UE).

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Problema

- Algunas navieras reclaman costes extra en puertos de destino.
- Los compradores rechazan realizar el pago de dichos costes.
- Mientras se decide quién paga, la mercancía se encuentra paralizada sin despachar, impactando en el desarrollo de las obras, generando costes de almacenamiento y multas por sobreestadía.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Problema II

- Los costes que solicitan las navieras son: depósito en garantía, revalidación, pago de limpieza de contenedor, pago por seguridad de contenedor.
- El depósito de garantía está asociado a la devolución del contenedor.
- El transitario local considera que al ser un DAP-Obra no debe asumir los costes que reclama la naviera y que es el comprador quien los debe cancelar para proceder a liberar la mercancía y a entregarla en obra.
- El transitario también está cancelando los costes de IVA y aranceles que se generan en las aduanas.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Problema III

- Ciertos compradores no reconocen los gastos como suyos e instan a que no están recogidos en el Incoterm DAP.
- Algunos transitarios del comprador indican que los gastos deben ser asumidos por el consignatario de la mercancía, el agente en destino de la empresa española (el transitario).

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Preguntas

- ¿Quién debe asumir esos costes extra según los Incoterms 2010?
- ¿Quién debería hacerse cargo del pago de los costes de demora en caso de haberlos?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Respuesta del Comité de expertos

CONSULTA 10/2015 DAP Incoterms® 2010

a) Cuestión planteada.

"Datos básicos de la operación:

Importe:

Vencimiento:

Descripción: Un cliente en México nos ha comprado material de tubería de acero para diversos proyectos en aquel país. El Incoterm acordado es DAP, con lugar de entrega en las 3 localidades donde se están construyendo las plantas industriales.

Nosotros estamos enviando la mercancía desde China en barco y mi consulta es quién debe asumir los costes de demora que se puedan producir durante el despacho de aduanas, que es realizado por nuestro cliente de acuerdo con el Incoterm DAP. Muchas gracias."

"Muchas gracias por su respuesta y por la rapidez de la misma. Me gustaría precisar mi consulta con todos los pasos de la operación:

- El Vendedor transporta por barco las tuberías desde China hasta el puerto de Manzanillo en México.
- El Comprador realiza el despacho de aduanas en el puerto de Manzanillo.
- Una vez finalizado el despacho de aduanas y liberada la mercancía, el Vendedor la transporta en camión hasta la localidad de Monterrey.

De acuerdo con su respuesta, entendemos que los gastos de demora que se pudieran generar en el despacho de aduanas en el puerto de Manzanillo serían por cuenta del Comprador, al igual que los gastos de descarga del camión en Monterrey."

b) Análisis y respuesta.

Ante todo hay que partir de una aclaración previa en cuanto el alcance del Incoterms® 2010 DAP. El mismo no debe de confundirse con el término que en la práctica comercial se designa como "puerta a puerta" ("door to door" o "pier to pier", en inglés); término que no está recogido en ninguna edición de los Incoterms .

En efecto, cuando se observa la publicación de la CCI Incoterms® 2010 se puede apreciar que en el dibujo inicial que, como a todos los términos, acompaña al DAP la línea que refleja las obligaciones del vendedor termina, y con ello se produce la transmisión del riesgo, en un momento anterior a la llegada de la mercancía a las instalaciones del comprador. Siendo esto así inicialmente, lo cierto es que en la práctica se está acudiendo con frecuencia a identificar el lugar de entrega con el de destino final de la mercancía. Es más la propia CCI está admitiendo esta práctica y, con ella, que las instalaciones del comprador, o las que este designe, sea el lugar relevante a los efectos de este término.

Se les indica esto porque han pactado un DAP vinculado al lugar de destino final (ubicación de las plantas en construcción), en lo que es esta aplicación extensiva del citado Incoterms® 2010 DAP.

Como consecuencia de lo anterior se produce la situación ciertamente extraña desde el punto de vista legal, y operativo, que nos describe:

- Es el comprador el que se ocupa del despacho aduanero en destino, lo que es lo correcto en el Incoterms® 2010 DAP.
- Sin embargo con posterioridad, el riesgo "vuelve" (salvo que se haya pactado lo contrario) al vendedor que es el que tiene que encargarse, conforme al DAP, del transporte hasta el lugar de destino; alternancia de riesgo vendedor-comprador que, desde luego no es la habitual en una cadena de transporte y que está suscitando muchas dudas como la que usted nos plantea.

Una vez sentada la anterior consideración previa en torno a la práctica que se está produciendo, procede contestar a su pregunta. A este respecto las consideraciones a tener en cuenta son las siguientes:

1. Las partes se han sometido al Incoterms® 2010 DAP.
2. En el término DAP, es responsabilidad del comprador /importador llevar a cabo todas las formalidades aduaneras para la importación de la mercancía (B2) y soportar los costes relacionados con las mismas (B6 d).
3. Por tanto, en principio y salvo que se haya pactado lo contrario expresamente o exista alguna negligencia o culpa imputable al vendedor, las demoras derivadas de la tramitación aduanera en la aduana de destino , y los costes asociados a la misma, serán de cargo del comprador/ importador.
4. En cuanto a los gastos de descarga en el lugar de destino, los mismos, salvo pacto en contrario en el contrato de transporte, serán de cargo del comprador /importador, conforme a lo que establece la regla B6 b de la publicación de la CCI.
5. El hecho que se haya pactado como lugar de entrega el destino final de la mercancía -el sitio donde se está construyendo la planta industrial- no debe afectar a las conclusiones contenidas en los puntos tercero y cuarto, salvo que hayan pactado lo contrario o concurra culpa o negligencia.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CASO PRÁCTICO 4

- Una empresa española formula una consulta en relación a la desgravación del Impuesto del Valor Añadido (IVA) a la importación.
- Se trata de una venta **DDP** en que el comprador, fiscalmente establecido en México, desea poder desgravar el IVA de importación.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Planteamiento de la empresa

- Pregunta si podría utilizarse la figura del *Importer of Record* y cómo se materializaría.
- Según ellos, el precio de la venta comprendería todos los gastos (transporte, aranceles e IVA) y el vendedor correría con todos los riesgos y costes, incluidos los aranceles de importación y el IVA.
- No obstante, el comprador aparecería en la documentación como importador y podría recuperar el IVA de Hacienda.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Preguntas

- ¿Es correcto el planteamiento de la empresa que realiza la consulta?
- ¿Existe alguna otra manera de hacer lo mismo?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Respuesta del Comité de expertos

CONSULTA 01/2014

PREGUNTA

Doña Susana Puche Pascual, de la empresa Iberdrola, formula una consulta en relación a la desgravación del Impuesto del Valor Añadido (IVA) a la importanción. Se trata de una venta DDP en que el comprador, fiscalmente establecido en México, desea poder desgravarse el IVA de importación. Para ello pregunta si podría utilizarse la figura del importer of record y como se materializaría. Es decir, el precio de la venta comprendería todos los gastos (transporte, aranceles e IVA) y el vendedor correría con todos los riesgos y costes, incluidos los aranceles de importación y el IVA. Sin embargo, el comprador aparecería en la documentación como importador y podría así recuperar el IVA de Hacienda.

RESPUESTA

1. Las Reglas Incoterms 2010 de la Cámara de Comercio Internacional regulan exclusivamente la relación entre el vendedor y el comprador. No se aplican a la relación de ninguna de ellos con la Administración Tributaria, respecto de la que deviene aplicable la normativa fiscal correspondiente, que presenta carácter imperativo.

2. En relación a los trámites aduaneros, las cláusulas A2 y B2 del término DDP disponen que corresponde al vendedor realizar los trámites y correr con los costes del despacho de las mercancías tanto de exportación como de importación. Por lo tanto, para que pueda utilizarse con éxito ese Incoterm y evitar problemas es necesario que el vendedor esté fiscalmente capacitado para despachar las mercancías en México, esté inscrito en el padrón de importadores, y aparezca en el DUA como importador. En caso contrario, sería preferible que las partes optarán por el término más parecido, el DAP “lugar acordado por las partes en el país de destino”, de modo que el comprador apareciera a todos los efectos como el importador, con lo que estaría legitimado para deducirse el IVA.

3. Si el vendedor y el comprador utilizan la regla DDP, se propone pactar “VAT excluded” y que aparezca directamente el comprador como la persona que realiza los trámites de importación. De ese modo, la Administración Tributaria liquidará el IVA directamente al comprador que se lo podrá deducir. Ahora bien, este pacto queda sujeto a la compatibilidad con la normativa del Estado de importación.

4. El importer of record es una persona que se responsabiliza de que las mercancías se importen de acuerdo con las normas del país de destino, de modo que realiza los trámites correspondientes al despacho de importación y paga las tasas correspondientes. Para que pueda actuar como tal el comprador DDP es necesario que el Derecho fiscal y tributario mexicano lo acepte.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

REGLAS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO Y VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

FAS: Free Alongside Ship

Franco al Costado del Buque

- Entrega: cuando mercancía es colocada al costado del buque en puerto designado por la empresa comprador o en el puerto de embarque designado. Desde ese momento riesgo y coste para el comprador
- Transporte: no obligación (¿práctica comercial?)
- Seguro: no obligación
- Costos y gastos de manipulación asociados pueden variar según los usos del puerto
- Vendedor despacha mercancías para exportación

Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

FOB: Free On Board
Franco a bordo

- Entrega: vendedor pone a disposición del comprador las mercancías a bordo del buque en el puerto de carga
- Transporte: no obligación (¿práctica comercial?)
- Seguro: no obligación
- FOB estibado?= se recomienda dejar claro quien debe realizar las operaciones de estiba y carga
- ¿Mejor FCA?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CFR:Cost and Freight
Coste y flete

- Entrega: vendedor pone a disposición del comprador las mercancías a bordo del buque en el puerto de carga
- Transporte: vendedor contratar el transporte a sus expensas hasta l lugar de destino
- Seguro: no obligación
- Vendedor despacha para exportación

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CIF: Cost Insurance and Freight

Coste, seguro y flete

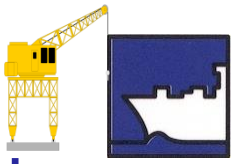
•Entrega: vendedor pone a disposición del comprador las mercancías a bordo del buque en el puerto de carga

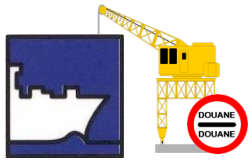
•Transporte: vendedor contratar el transporte a sus expensas hasta l lugar de destino

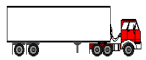
•Seguro: obligación por parte del vendedor de obtener a sus expensas por la cobertura mínima

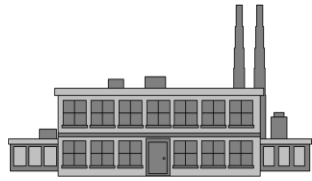
•Vendedor despacha para exportación

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)









VENDEDOR

COMPRADOR

FAS
transporte
riesgo
costes

FOB
transporte
riesgo
costes

CFR
transporte
riesgo
costes

CIF
transporte + seguro
riesgo
costes

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CUESTIONES PRÁCTICAS

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CASO PRÁCTICO 5

- CONSULTA:
  Preguntan a la Sección española de la CCI qué sucederá con unas mercancías que han sido exportadas a un país africano. El conocimiento de embarque se perdió y la naviera exige un aval para su entrega. El comprador se niega a emitirlo. Desean saber si la mercancía que está allí acabará abandonada y qué consecuencias puede tener.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Información aportada por el vendedor

- El INCOTERM utilizado ha sido **CIF** Puerto africano.
- El pago no se ha realizado a través de un crédito documentario, sino con un pago anticipado de la totalidad.
- El BL (conocimiento de embarque) se ha perdido en destino. El cliente lo ha recibido (existe justificante), pero lo ha perdido en el país de destino o en otro.
- La naviera pide al comprador un aval para obtener nuevos documentos originales, a lo que él se niega. La compañía del vendedor también rechaza aportar un aval.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Preguntas

- ¿Dónde se traslada el riesgo de la operación mercantil?
- ¿Qué obligaciones tienen el vendedor y el comprador?
- ¿Hay obligación de asegurar o no? ¿Quién es el asegurado?
- ¿Qué pasa con la mercancía?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Respuesta del Comité de Expertos

- La pérdida del conocimiento de embarque (B/L) tiene gran incidencia para el transporte pues no permite, en teoría, que el porteador entregue la carga en destino por su condición de título representativo de la mercancía.
- En caso de pérdida, los porteadores acostumbran a exigir la entrega de una carta de garantía (*letter of indemnity*) o la prestación de un aval para entregar

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

CASO PRÁCTICO 6

- Una compañera naviera reclama 9.037 USD por un contenedor vendido en Qatar, que ya se ha declarado en situación de abandono y ha sido vaciado.
- El importe solicitado corresponde a demoras en el puerto. El cliente tardó mucho en retirar la mercancía y pagar al vendedor.
- Una vez se produjo el pago se le informó de los gastos pero el comprador no se hizo cargo.
- La venta se produjo en condiciones **CFR** Qatar.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Preguntas

- La pregunta realizada al Comité de expertos en Incoterms 2010 fue: "*Conforme a los Incoterms 2010, ¿el vendedor a condiciones CFR Incoterms 2010 está obligado a pagar al porteador marítimo los costes y gastos causados por la demora en la retirada de la mercancía de la terminal del puerto de destino por el comprador?*"

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Preguntas II

- ¿Deberá afrontar el vendedor las consecuencias de que el contenedor se haya declarado abandonado?
- ¿Se podría enfrentar el vendedor a alguna multa?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Respuesta del Comité de expertos

CONSULTA 5/2005 (INCOTERMS)

Con fecha 9 de febrero de 2015 se plantea al Grupo de Expertos de Incoterms® 2010 la siguiente Consulta:

"La compañía naviera MSC nos reclama 9.037 USD por un contenedor que hemos vendido a Qatar, el cual ya se ha declarado en situación de abandono y han procedido al vaciado.

El importe corresponde a demoras en el puerto.

El cliente tardó mucho en sacar la mercancía y en hacernos el pago.

Una vez que nos hizo el pago, se informó de los gastos para sacar el contenedor del puerto pero ya no le trae cuenta por el importe al que ha llegado.

Nosotros lo hemos vendido en condiciones CFR Doha Qatar, por lo que una vez que lo hemos llevado al puerto de Qatar no deberíamos tener más responsabilidad."

Por tanto, la cuestión se limita a determinar si, conforme a los Incoterms® 2010, el vendedor a condiciones CFR Incoterms® 2010 está obligado a pagar al porteador marítimo los costes y gastos causados por la demora en la retirada de la mercancía de la terminal del puerto de destino por el comprador.

RESPUESTA

(1) Los Incoterms® 2010 no regulan las relaciones nacidas al amparo del contrato de transporte concertado para cumplir con los términos de la compraventa. Por tanto, para determinar las obligaciones de las partes en la relación de transporte, habrá de estarse a la ley que resulte de aplicación a dicho contrato y, en su caso, a los términos establecidos en el contrato de transporte.

(2) Los Incoterms® 2010 determinan si es el vendedor (UNIDAD DE OPERACIONES SAN MARINO, S.L.) o el comprador (PRO ACT WORLD CO.), el que, en última instancia, ha de soportar estos gastos bajo el contrato de compraventa.

(3) De la explicación facilitada en la Consulta, entendemos que el importe que reclama el porteador marítimo (MSC) se corresponde con gastos de estancia del contenedor en la terminal del puerto de destino. Tal como se expresa en el anverso del conocimiento de embarque, tales gastos deben ser abonados a dicho porteador marítimo. Como se señaló en el apartado (1) anterior, habrá de estarse a la ley aplicable y, en su caso, al contrato de transporte para determinar si tales gastos pueden ser reclamados por el porteador al cargador, al destinatario o a ambos.

(4) Conforme al contrato de compraventa concertado a condiciones "CFR Doha (Qatar)", y (toda vez que en la documentación facilitada en la Consulta no se detalla) asumiendo la aplicación de los Incoterms® 2010:

- son de cuenta del comprador los gastos de descarga en el puerto de destino, salvo que hubiesen sido asumidos por el vendedor en el contrato de transporte. Señalan los Incoterms® 2010 que:

A6. "El vendedor debe pagar: (...) b) el flete y todos los otros costos resultantes de A3 a) [transporte hasta el lugar acordado], incluyendo los de cargar la mercancía a bordo y cualquier gasto de descarga en el puerto de descarga acordado que fueran por cuenta del vendedor según el contrato de transporte (...)."

B6."El comprador debe, con sujeción a las disposiciones de A3 a): (...) c) los costos de descarga, incluyendo los gastos de gabarra y de muellaje, salvo que tales costos y gastos fueran por cuenta del vendedor según el contrato de transporte; (...)."

- es obligación del comprador recibir la mercancía una vez llegada al puerto de destino designado. Así, se dispone en los Incoterms® 2010 que:

B4. "El comprador debe proceder a la recepción de la mercancía cuando se haya entregado como se prevé en A4 y recibirla del porteador en el punto de destino designado."

(5) de destino han de ser abonados por el comprador (PRO ACT WORLD CO.). Sin embargo, ello no impide que el porteador marítimo (ajeno al contrato de compraventa) pueda reclamar al cargador, conforme al contrato de transporte, el pago de las demoras por la estancia del contenedor en la terminal.

* * * 19 de marzo de 2015

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

NUEVAS PREGUNTAS

A) Estudiante de BSM de la UPF (28 de octubre del 2018):
Finalmente si pudieran facilitarme algún libro, página o similar con casos PRÁCTICOS de calculo de incoterms, me resultaría de gran ayuda.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

B) Empresa a la Cámara de Barcelona (14 de septiembre del 2018):
Treballem habitualment fent operacions triangulars entre la nostra oficina de Barcelona, la fàbrica de Xina i els nostres clients. Treballem en condicions FOB i els Forwarders dels clients entreguen els BLs originals a la nostra fàbrica de Xina, Xina a nosaltres i quan el client ho ha pagat tot enviem Factura + Packing list + BLs al client. Sempre hem treballat així, però fa unes setmanes el Forwarder d'un client Nigerià no va voler entregar el BL a Xina dient que el propietari del BL era qui pagava el "flet" (noli). Vam fer la consulta amb NADAL Forwarding (amb qui treballem a vegades) i el seu departament legal els va indicar que el BL s'ha d'entregar sempre a qui contracta el transport. L'empresa que contracta el transport és la que apareix al BL com embarcador, pero aquí radica l'error, ja que teòricament en els embarcaments en condicions FOB qui hauria d'aparèixer com embarcador hauria de ser el consignee que està pagant el flet, tot i que no és la pràctica habitual, o el nom de l'embarcador en origen seguit de C/O (care of – por cuenta de) i el receptor en destí.
Ens podríeu orientar i confirmar si això seria correcte?

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

C) Empresa a la Cámara de Navarra (28 de septiembre del 2018):
Nos consulta una importante empresa agroalimentaria un tema de Incoterms en una venta a Líbano:

“Uno de nuestros clientes está diciendo que somos responsables de la demora en una documentación que hubo que rectificar. Las cargas son EXW, nosotros les facilitamos toda la documentación y la mercancía no va a ellos sino que va directamente a su cliente. Me dicen que nosotros somos responsables de dar el ok tanto al EUR1 como al B/L y yo les estoy diciendo que no, que el ok final lo tienen que dar ellos. Que la carga es EXW y que es su transportista quien debe facilitarle esta documentación para su comprobación. El caso es que están intentando cobrarnos más de 2.000 euros por este tema. Estaba buscando información acerca de las competencias del incoterm EXW en inglés para justificar nuestro alegato pero no veo nada en concreto sobre documentación y me está haciendo ya dudar. ¿ Tienen razón y nos toca pagar y darle nosotros el ok tanto a B/L como a EUR1?”

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

D) Empresa a la Cámara de Navarra (2 de febrero del 2018):
D1.- “Un proveedor nuestro alemán, nos envía mercancía desde su fábrica en Alemania hasta Orcoyen.Nosotros no nos hacemos cargo de las gestiones del transporte. La mercancía nos llega directamente a nuestro almacén. En factura se desglosa el importe del material y el importe del transporte.Sin embargo, el INCOTERM que indican en factura es EXW.
Yo entiendo que es un CPT. Así lo entienden también el resto de proveedores que nos hacen llegar la mercancía con el porte pagado (y cargado en factura) hasta nuestra nave.”

D2.- “Qué Incoterm habría que indicar en una factura con las siguientes premisas.
Empresa Española que compra en Alemania.Los precios de tarifa son precios en Alemania.
El proveedor Alemán contrata un Courier y éste nos entrega la mercancía en el mostrador de la tienda de nuestras instalaciones en España, cargando los portes en factura.
Actualmente, con esas premisas, el Incoterm que aparece en la factura que nos emite el proveedor es un Exw.
Sin embargo pensamos que debería de ser un DDP.
El proveedor nos dice que no puede ser DDP porque según el condicionado de los Incoterms, la responsabilidad en la contratación del transporte principal incluye su pago, y por tanto no tendría derecho a repercutirlo en factura.”

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

E)Una empresa exporta desde China a Singapore, bajo el incoterm EXW.

Pregunta sobre la licencia de exportación: USD250/SET

“Bajo EXW, es obligatorio que nuestro almacén en China tenga esto certificado? Quien es responsable de los gastos para hacer este certificado?

Nosotros interpretamos el termino EXW que el certificado lo hacemos nosotros si lo piden, pero lo paga el cliente.

El cliente dice que si queremos exportar desde China este certificado es imprescindible y va a cargo nuestro no importa si operamos bajo EXW o no.”

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Falsas reformas Incoterm 2020

- Eliminación de los Incoterms EXW y DDP.
- Eliminación del Incoterm FAS.
- Desdoblar FCA en dos Incoterms: - uno para entrega terrestres
  - otro para entregas marítimas
- FOB y CIF se podrán utilizar para transporte marítimo en contenedor.
- Creación de un nuevo Incoterm: CNI (Cost and Insurance) que vendría a cubrir un hueco entre FCA y CFR/CIF.
- Desdoble del DDP en dos Incoterm: - DTP (Delivered at Terminal Paid)
  - DPP (Delivered at Place Paid).

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

Reformas reales Incoterm 2020

📌 DAT (Delivered At Terminal) pasa a ser DPU (Delivered Place Unloaded). No debe ser en una terminal. Algunos lo consideran la resurrección del antiguo DDU que había en los Incoterms 2000.

📌El seguro el CIF no cambia, pero en CIP deberá ser el máximo y no el mínimo. Ya no se remite a las cláusulas C sino a las A (del instituto de Londres sobre seguros).

📌 Permitir, en FCA, que el vendedor acuerde proveer con una copia del conocimiento de embarque (B/L, Bill of lading) si el banco, en el crédito documentario, así lo exige.

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

¡Muchas gracias!

Jordi Sellarés Serra

iccspain@cambrabcn.org

ICC SPAIN INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE