



International Chambers of Commerce (2010).
*Incoterms 2010. ICC Rules for the use of
domestic and international trade terms.*
Paris, ICC Publications, 128 pp.

Observaciones sobre los cambios introducidos en la versión 2010

Inés Alicia Vélez Vallejo*
ines.velez@esumer.edu.co

*Tecnóloga en Comercio Internacional,
Especialista en Negocios Internacionales,
Docente en Esumer y en la Universidad de Medellín
Medellín - Colombia

El extraordinario avance en telecomunicaciones y la generalización del inglés como idioma de negocios ha facilitado el acercamiento entre negociadores alrededor del mundo. Pero esto por sí solo no garantiza que la ejecución de un contrato de compra-venta esté libre de inconvenientes. Desde 1936 el mundo de los negocios internacionales ha contado con una excelente herramienta que facilita la comunicación comercial entre las partes: los *International Commercial Terms (Incoterms)*. En esas reglas se destacan las obligaciones y responsabilidades en la ejecución de un contrato de compra-venta, en aspectos como la transferencia del riesgo en la entrega de la mercancía por parte del vendedor, la distribución de costos entre las partes y la responsabilidad acerca de documentación y trámites legales. La Cámara de Comercio Internacional (CCI) ha sido la encargada de recopilar la práctica comercial a través de los años, entregando a compradores y vendedores reglas que reflejan ese acontecer comercial. La última de estas versiones son los *Incoterms 2010*, vigentes a partir del 1º de enero de 2011.

Con el ánimo de aportar al sector empresarial vinculado con los negocios internacionales, a los estudiantes de áreas afines y en general a las personas con interés en el tema, en esta reseña se hace la presentación de los cambios más significativos y el análisis de los aspectos más relevantes de esta nueva versión de los términos de negociación.

El primer cambio importante en esta nueva versión es la eliminación de cuatro términos: DAF (Delivery at Frontier—entrega en frontera), DES (entrega sobre buque en puerto de destino), DEQ (Delivery Ex quay—entrega sobre muelle en puerto de destino) y DDU (entrega en un lugar acordado en destino sin trámites de nacionalización). Para suplir las condiciones de entrega de esos términos eliminados se incorporan dos nuevos: Delivered at Terminal (DAT —entrega en terminal en país de destino) y Delivered at Place (DAP —entrega en lugar designado en país de destino).

Veamos con detalle esos nuevos términos:

DAT: El vendedor realiza la entrega de la mercancía, una vez descargada del medio de transporte, en la terminal de carga designada, ya sea el puerto o un lugar de destino convenido. Sobre la expresión “terminal” los *Incoterms* hacen referencia a cualquier lugar —cubierto o no—, como muelle, almacén, patio de contenedores; terminal de carretera, ferroviaria o aérea. El término debe usarse única y exclusivamente cuando la mercancía se entrega en Terminales de carga. Si las entregas se realizan en un lugar diferente debe utilizarse el término DAP o, si se desea entregar la carga ya nacionalizada, se utiliza la expresión DDP.

DAP: La entrega de la mercancía se hace cuando el vendedor la pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada, preparada para la descarga en el punto acordado –si así se ha determinado-, en el lugar de destino designado y sin trámites de nacionalización.

Esta modificación reduce los *Incoterms2010*, de 13 que existían en la versión 2000, a 11, y los clasifica en dos grupos: los términos que pueden utilizarse para todos los modos de transporte: EXW (*Ex works* –en fábrica), FCA (*Free carrier* –libre transportista), CPT (*Carriage paid to* –transporte pagado hasta), CIP (*Carriage and insurance paid to* –transporte y seguro pagado hasta), DAT, DAP y DDP (*Delivered duty paid* –entregado derechos pagados) y los que son exclusivos para transporte marítimo o vías fluviales interiores: FAS (*Free along sideship* –libre a costado de buque), FOB (*Free onboard* –libre a bordo), CFR (*Cost and Freight* –costo y flete) y CIF (*Costo, insurance, freight* –costo seguro y flete).

En la versión 2010 se establece, para los términos marítimos: FOB, CFR y CIF, el cambio en el punto de transferencia de riesgo de la mercancía cuando el vendedor la entrega al comprador, pues pasa de entregarse cuando la mercancía cruza la borda del buque a entregarse cuando la mercancía ya está a bordo. Cabe señalar que el riesgo que asume el transportista está contemplado en otro contrato diferente al de compra-venta y los *Incoterms* no hacen referencia a ese contrato en particular. Este ajuste sobre la transferencia del riesgo es bien significativo, pues hace claridad en un punto que siempre se consideró ambiguo, ya que la transferencia del riesgo se daba con la mercancía oscilando en el borde del buque, dificultando la interpretación de quién era responsable (dentro del contrato de compra-venta únicamente) al momento de presentarse un siniestro, pues dependía de si la carga caía dentro o fuera de la nave.

Los *Incoterms2010* señalan también que, considerando la práctica portuaria para la entrega de la mercancía que se transporta en contenedores, es recomendable utilizar los términos FCA, CPT y CIP, en lugar de FAS, FOB, CFR y CIF, pues la ubicación de la carga para que la tome el transportista se hace en el patio de contenedores y no a costado de buque (FAS) o a bordo de buque (FOB, CFR, CIF), lo que permite más claridad en el punto en que el vendedor transfiere el riesgo de la mercancía al comprador. Es importante insistir en que los *Incoterms* solo establecen obligaciones y responsabilidades en el desarrollo de un contrato de compra-venta (comprador-vendedor), y en ningún caso hace referencia al contrato de transporte.

En los *Incoterms 2010*: CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP y DDP, que incluyen transporte principal por cuenta del vendedor, éste debe pagar también los costos de manipulación, cargue y cualquier gasto de descargue a cuenta del vendedor, según contrato de transporte.

En los términos FCA, FAS y FOB el vendedor puede contratar el transporte principal en las condiciones usuales y por cuenta y riesgo del comprador, cuando éste así lo solicite o si es práctica comercial; también cuando el comprador no da instrucciones en sentido contrario, con la debida anticipación.

En los términos CIF y CIP continúa la obligatoriedad para el vendedor de tomar el seguro internacional. La póliza debe estar ajustada a la última revisión de las cláusulas de cobertura del Instituto de Aseguradores de Londres, en su versión vigente desde el 1 de enero de 2009 (LMA/IUA).

Se establecen obligaciones para proporcionar o prestar ayuda a la contraparte (según sea el término de negociación utilizado) para obtener cualquier documento o información, incluyendo la relacionada con seguridad, que se necesite para la exportación, importación o transporte de la mercancía a través de cualquier país.

Otro aspecto importante es la obligación del vendedor de proporcionar el embalaje que requiera la mercancía para su protección, según las condiciones del transporte. Ahora, si el comprador requiere un tipo específico de embalaje debe notificarlo antes de la conclusión del contrato de compraventa, para que el vendedor pueda actuar en conformidad. Ninguno de los *Incoterms* trata de las obligaciones de las partes en cuanto a la estiba en contenedores; por tanto, cuando sea relevante, las partes deben establecerlo en el contrato de compraventa.

Aunque en la versión *Incoterms 2000* ya se recomendaba el uso de los términos para negociaciones efectuadas en mercados exclusivamente nacionales, la actualización lo ratifica, aclarando que la referencia sobre quien realiza formalidades aduaneras de importación o exportación no aplica dentro de las obligaciones.

Igualmente, en versiones anteriores los *Incoterms* otorgaban a los medios de comunicación electrónicos la misma eficacia que la comunicación en papel. Este aspecto se ratifica en la medida en que las partes así lo acuerden o cuando sea la costumbre. Cabe señalar que por legislación aduanera en Colombia es necesario conservar en físico la documentación, durante un período de 5 años.

Como puede apreciarse, son muy puntuales los ajustes realizados en los *Incoterms2010*, encaminados a otorgar a compradores y vendedores reglas más precisas, concisas y acordes con la práctica comercial utilizada hoy en el mundo de los negocios. Vale la pena señalar que toda negociación empieza con la correcta elección del término de negociación *Incoterms* que se ajuste a los requerimientos de las partes, y del conocimiento de las tareas, costos y riesgos que implica la entrega de mercancía por parte del vendedor al comprador. Por lo tanto, la invitación es a profundizar en su adecuado conocimiento y manejo para reducir inconvenientes.

Bibliografía

Cámara de Comercio Internacional (2010) Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales: *Incoterms 2010*. España : Cámara de Comercio Internacional

Cámara de Comercio Internacional (2000) Reglas oficiales de la ICC para la interpretación de términos comerciales: *Incoterms 2000*. España: Cámara de Comercio Internacional