

Incoterms 2010: una realidad



iStockphoto/Thinkstock

Vista nocturna del puerto de Hamburgo.

Después de una década de aplicación de los Incoterms 2000, el pasado mes de julio, la Cámara de Comercio Internacional aprobó los nuevos cambios en los tan conocidos términos de comercio internacional, cuya versión pasará a ser Incoterms 2010 y que entrará en vigor el próximo 1 de enero de 2011. Los Incoterms 2010 han introducido múltiples cambios respecto de la versión de 2000, pero habrá que esperar a la respuesta de la práctica para valorar el éxito de esta reforma.

Virginia González Pérez

¿QUÉ SON LOS INCOTERMS?

Los Incoterms fueron creados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) con la finalidad de aumentar la seguridad jurídica en las compraventas internacionales. Uno de los principales inconvenientes que estas operaciones afrontaba era la diversidad de soluciones que proporcionaban los ordenamientos nacionales. Para acabar o, al menos, reducir este problema, la CCI creó unas reglas cuya utilización aseguraba que los principales términos de las compraventas internacionales se interpretaran igual en todo el mundo, con independencia de la nacionalidad o del domicilio de las partes. Y esa finalidad es la que continúa rigiendo hoy en día.

¿QUÉ NATURALEZA CONTRACTUAL TIENEN LOS INCOTERMS?

La naturaleza contractual de los Incoterms genera diversas consecuencias que vale la pena comentar. En primer lugar, es necesario incorporarlos al contrato para que surtan eficacia en la relación entre el

vendedor y el comprador. Ahora bien, las partes pueden incorporar la versión que quieran. Es decir, no necesitan someterse forzosamente a las reglas de 2010, sino que pueden continuar refiriéndose a las anteriores.

En segundo lugar, las partes pueden introducir variantes, es decir, pueden modificar el contenido de los Incoterms. Y esta posibilidad es bastante frecuente en la praxis, como refleja la fórmula por todos conocida «EXW loaded». La introducción de la versión de 2010 advierte de los problemas que esta práctica genera, como se verá después, pues las variantes pueden interpretarse de diverso modo, y no sólo por los tribunales de los diversos Estados, sino también por las partes del contrato, de ahí que recomiende especificar en el contrato de forma clara cuál es la finalidad perseguida con la modificación.

En tercer lugar, la libertad de las partes aparece limitada por las normas imperativas. En efecto, la naturaleza contractual de los Incoterms determina que

deban sucumbir ante las previsiones legales de naturaleza imperativa. Así sucede, por ejemplo, con la regulación aduanera, que puede establecer soluciones diversas a las previstas por los Incoterms o a las elegidas por las partes.

¿SE PUEDEN USAR LOS INCOTERMS PARA COMPRAVENTAS NACIONALES O, ÚNICAMENTE, PARA INTERNACIONALES?

Originalmente, los Incoterms nacieron al albor del comercio internacional. Tal como se desprende de los fonemas que generan el acrónimo (*international commercial terms*), estaban pensadas para operaciones transnacionales, aunque nunca se estableció criterio de internacionalidad alguno. En la versión de 2000 ya se previó que los Incoterms también se podían utilizar para las compraventas nacionales. La versión 2010 profundiza en la cuestión, señalando en su introducción que pueden utilizarse tanto en operaciones nacionales como en internacionales.

¿QUÉ DETERMINAN LOS INCOTERMS?

Hay que destacar, sin embargo, que resulta muy frecuente interpretar incorrectamente que los Incoterms se aplican al contrato de transporte y no al de compraventa y, además, paradójicamente, se da por sentado erróneamente que regulan todas las obligaciones que las partes deseen incluir en el contrato de compraventa. Esto no es así.

La CCI siempre ha destacado que los Incoterms se ocupan de la relación entre vendedores y compradores en un contrato de compraventa e, incluso, en la nueva versión de 2010, advierte de que no se regula el precio, ni el método de pago, ni la transmisión de la propiedad de las mercancías, ni las consecuencias del incumplimiento, añadiendo, en este sentido, que, respecto de estas cuestiones y todas las demás que no son abordadas por

los Incoterms, deberá estarse a las previsiones del contrato, si es que existen, o de la ley aplicable.

La eficacia de los Incoterms depende de que las partes las hayan incorporado a su contrato, es decir, sólo se aplican cuando el vendedor y el comprador se someten a las reglas de la CCI

En consecuencia, los Incoterms únicamente determinan los siguientes aspectos:

- El alcance del precio.
- En qué momento y dónde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía del vendedor hacia el comprador.
- El lugar de entrega de la mercancía.
- Quién contrata y paga el transporte.
- Quién contrata y paga el seguro.
- Qué documentos tramita cada parte y su coste.

¿QUÉ DIFERENCIAS EXISTEN ENTRE LOS INCOTERMS 2000 Y LOS INCOTERMS 2010?

Dentro de los cambios generados, se encuentra la reducción en el número de términos, que pasan de 13 a 11. Estos nuevos cambios incluyen la eliminación de los Incoterms DAF (*delivered at frontier*), DES (*delivered exship*), DEQ (*delivered exquay*) y DDU (*delivered duty unpaid*), solamente se mantiene DDP (*delivered duty paid*) y se da creación e implementación de los siguientes:

- DAT (*delivered at terminal*). Sirve para todo tipo de transporte. Se refiere a entrega en el puerto de destino, después de descargado. DAT significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía, después de haber sido descargada de los medios de transporte utilizados, es puesta a disposición del comprador en un lugar determinado en el puerto o lugar de destino.

DAT exige al vendedor despachar la mercancía para la exportación y asumir los costes y riesgos inherentes al transporte de la mercancía al punto especificado en el contrato. El seguro de transporte principal es también a cargo del vendedor, si bien su contratación no es obligatoria.

El comprador asume la obligación de despachar la mercancía para su importación, pagar impuestos o derechos de importación y llevar a cabo los trámites aduaneros.

- DAP (*delivered at place/point*). Reemplaza a DAF y DDU. Sirve para todo tipo de transporte. Se refiere a entregas en el país de destino en un lugar acordado. Permite una mayor flexibilidad respecto al punto de entrega.

DAP significa que el vendedor entrega la mercancía cuando se pone a disposición del comprador sobre los medios de transporte utilizados y lista para ser descargada en el lugar de destino determinado.

DAP exige al vendedor despachar la mercancía para la exportación y asumir la responsabilidad y riesgos inherentes a la entrega de la misma en el lugar convenido, así como los costes por no despachar oportunamente la mercancía para la importación (demoras). El seguro de transporte principal es también a cargo del vendedor, si bien su contratación no es obligatoria.

Las partes deben especificar de la manera más precisa posible un punto dentro del lugar de destino acordado, pues será en ese punto donde se transmitan los riesgos del vendedor al comprador.

El comprador es responsable de efectuar las formalidades aduaneras de importación, pa-

gar los trámites, derechos de aduana, impuestos y otras cargas exigibles a la importación en el país de destino en el momento de entrega en el punto convenido.

EN CONSECUENCIA, CON ESTAS MODIFICACIONES, ¿CÓMO HAN QUEDADO CLASIFICADOS LOS INCOTERMS 2010?

Los demás Incoterms se mantienen en su redacción actual, clasificándose ahora los Incoterms 2010 en dos categorías solamente y desapareciendo, por tanto, la anterior clasificación en cuatro grupos (E, F, C y D):

1. *Any mode of transport* - cualquier medio de transporte (Incoterms «multimodales»)
 - CIP - *carriage and insurance paid*, transporte y seguro pagado hasta.
 - CPT - *carriage paid to*, transporte pagado hasta.
 - DAP - *delivered at place*, entrega en el lugar.
 - DAT - *delivered at terminal*, entregada en la terminal.
 - DDP - *delivered duty paid*, entregada derechos pagados.
 - EXW - *ex works*, en fábrica.
 - FCA - *free carrier*, franco transportista.
2. *Sea and inland waterway transport only* - sólo por mar y demás medios de transporte navegables (Incoterms «sólo marítimos»)
 - CFR - *cost and freight*, coste y flete.
 - CIF - *cost, insurance and freight*, coste, seguro y flete.
 - FAS - *free alongside ship*, franco junto al buque.
 - FOB - *free on board*, franco a bordo del buque.

¿QUÉ OTRAS NOVEDADES INTRODUCEN LOS INCOTERMS 2010?

A parte de las anteriormente comentadas novedades de reducción a 11 y nueva clasificación de los mismos, esta nueva versión introduce otras novedades, además de



[iStockphoto]/Thinkstock.

incorporar más notas explicativas, de gran utilidad para el correcto uso de los Incoterms.

Así, destacar que la CCI desaconseja expresamente las cláusulas EXW en las ventas internacionales, pues no incluye la carga de la mercancía en los vehículos de transporte, cuando, en la práctica, suele realizarla la parte vendedora, por lo que resultaría más adecuado, por norma general, el

La CCI ha realizado una revisión importante de los Incoterms 2000, reduciéndolos de 13 a 11, eliminando cuatro y creando dos nuevos

término FCA.

También se recomienda el uso de FCA, CPT y CIP para contenedores, frente a los habituales FOB, CFR y CIF, ya que los primeros reducen el riesgo de pérdida o destrucción de la mercancía para el vendedor.

Otro cambio impactante es el punto crítico en la distribución del riesgo de contraprestación en las ventas FOB, CFR y CIF. Hasta la versión de 2010, el criterio era la borda del buque: el vendedor corría con el riesgo de contraprestación hasta que las mercancías traspasaban la borda del buque. A partir de ese momento, el riesgo gravaba sobre el comprador. El significado preciso de la «borda» del buque generaba problemas, pues no

aparecía determinado en las reglas de la CCI. Mayoritariamente se identificaba la borda con la línea imaginaria perpendicular al costado del buque. Las reglas Incoterms 2010 han cambiado de criterio. Los términos FOB, CFR y CIF disponen que el vendedor cumple su obligación de entrega cuando las mercancías se ponen a bordo del buque. La variación es mínima, pues se desplaza el punto crítico desde el traspaso de la borda a la ubicación en el buque. La introducción de la nueva versión explica que el nuevo criterio «refleja con más precisión la realidad comercial actual y evita la imagen, bastante anticuada, del riesgo oscilando de un lado a otro sobre una línea perpendicular imaginaria».

¿CUÁNDO ENTRAN EN VIGOR LOS NUEVOS INCOTERMS 2010?

Los Incoterms 2010 entrarán en vigor el próximo 1 de enero del 2011 y, en principio, sustituirán a los Incoterms 2000. Ahora bien, como se indica anteriormente, si vendedores y compradores lo desean y lo expresan documentalmente, aun a partir del 2011, van a poder seguir regulando sus compraventas de acuerdo a los Incoterms 2000. En ese sentido, valga recordar que los Incoterms no son leyes que se derogan automáticamente en cuanto aparecen otras nuevas ::