



INCOTERMS 2020

2021



INCOTERMS 2020
2021

4 EXW **5** FCA

6 CPT **7** CIP

8 DAP **9** DPU

11 FAS **12** FOB

13 CFR **14** CIF

15 INCOTERMS C



¿Qué son?

La Cámara de Comercio Internacional ha clasificado los Incoterms en función del modo de transporte utilizado.

Así en el primer grupo se incluyen 7 Incoterms (EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP y DDP) que pueden utilizarse con independencia del modo de transporte y de si emplean uno o más modos de transporte. En el segundo grupo se agrupan 4 Incoterms (FAS, FOB, CFR y CIF) a utilizar cuando la mercancía se transporta entre dos puertos.

REGLAS DE CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE

Este grupo lo conforman los siguientes Incoterms:

- **EXW** – *Ex Works (En fábrica)*
- **FCA** – *Free Carrier (Franco porteador)*
- **CPT** – *Carriage Paid to (Transporte pagado hasta)*
- **CIP** – *Carriage and Insurance Paid to (Transporte y seguro pagados hasta)*
- **DPU** – *Delivered at Place Unloaded (Entregado en el lugar descargado) y descargado del medio de transporte*
- **DAP** – *Delivered at Place (Entregado en lugar)*
- **DDP** – *Delivered Duty Paid (Entregada con derechos pagados)*

Estos son los Incoterms a utilizar en aquellas expediciones en las que no se utiliza un transporte marítimo puerto a puerto; es decir, siempre que el transporte sea aéreo o de superficie (tren o camión). Cuando se utiliza más de un medio de transporte, éste es también el grupo adecuado, incluso cuando un buque es uno de esos medios de transporte, probablemente el principal. Es el caso de las expediciones en contenedores, que casi siempre formarán parte de un transporte combinado, salvo que el contenedor viaje en una expedición puerta a puerta por camión (que también utilizaría un término Incoterms de este grupo). Aunque un contenedor viaje de Bilbao a Bombay, las 5.822 millas náuticas de distancia vía Suez irán acompañadas probablemente de algunos kilómetros por camión en cada extremo.



EXW

(En fábrica Ex- Works)

El vendedor cumple con su obligación de entrega una vez ha situado la mercancía en sus propios locales (fábrica, almacén, etc.) a disposición del comprador.

No es responsable de la carga de la mercancía en el transporte provisto por el comprador ni del despacho aduanero de exportación, excepto si se ha pactado lo contrario. El comprador soporta todos los costos y riesgos inherentes al transporte de la mercancía desde los locales del vendedor hasta el destino deseado.

Este término representa la mínima obligación por parte del vendedor. Este término no debería usarse cuando el comprador no pueda llevar a cabo, de forma directa o indirecta, las formalidades de exportación. En tales circunstancias, debería utilizarse el término FCA.

Es adecuado para el comercio nacional. En el caso de comercio internacional, FCA resulta más aconsejable.

Tampoco resulta adecuado cuando el pago se efectúa por crédito documentario. Si se utiliza en crédito documentario, no debería requerirse documento de transporte, ya que la entrega al transportista no es una obligación del vendedor.



FCA

*(Franco Transportista -
Free Carrier)*

El vendedor cumple con su obligación de entrega una vez ha entregado la mercancía, tras haber efectuado el despacho de exportación, al transportista designado por el comprador en el lugar convenido.

Si el comprador no indica un punto concreto de entrega, el vendedor puede elegir, dentro del lugar o zona estipulados, dónde efectuará la entrega al transportista. Cuando, de acuerdo con la práctica comercial, se requiera la asistencia del vendedor para llevar a cabo el contrato con el transportista (en casos como el transporte por tren o avión), el vendedor podrá efectuarlo por cuenta y riesgo del comprador. El término FCA puede ser usado para todos los medios de transporte, incluido el multimodal.

El término FCA debería ser usado para el transporte marítimo en todos aquellos casos en los que la entrega no se efectúe en la forma tradicional a bordo del buque (en una terminal de carga, de tren, de contenedores o similares). Si se utilizara el término FOB para estos casos, el vendedor correría con los riesgos y costos hasta la puesta a bordo de la mercancía por un período sobre el que no tendría posibilidad alguna de control.



CPT

*(Transporte pagado hasta,
Carriage Paid To)*

El vendedor satisface el flete para el transporte de la mercancía hasta el destino acordado.

El riesgo de pérdida o daños de la mercancía, junto con cualquier costo adicional debido a acontecimientos que pudieran producirse con posterioridad a la fecha de entrega al transportista, se transfieren del vendedor al comprador en el momento en que la mercancía haya sido entregada en custodia al transportista. Si el transporte implica varios transportistas hasta el punto de destino acordado, el riesgo se traspasa en el momento en que la mercancía ha sido entregada al primer transportista.

El término CPT exige que el vendedor despache la mercancía para exportación. Este término puede ser usado para cualquier medio de transporte, incluido el multimodal.





CIP

*(Transporte y seguro
pagados hasta,
Carriage And
Insurance Paid To)*

CIP

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo el término CPT y, además, debe obtener el seguro de transporte contra el riesgo en que incurre el comprador de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El comprador debe tener en cuenta que, bajo el término CIP, el vendedor tiene la obligación de obtener el seguro sólo por el mínimo de cobertura (110%) y emitirlo en forma negociable para el comprador y en la divisa del contrato.

El término CIP exige que el vendedor despache la mercancía para exportación. Este término puede ser usado para cualquier medio de transporte, incluido el multimodal.



DPU

*(Entregado en lugar descargado,
Delivered at Place Unloaded)*

El Incoterm DPU se crea por primera vez en la versión de los Incoterms 2020. Asume las mismas funciones y obligaciones del Incoterm DAT (Delivered At Terminal) que desaparece.

En el Incoterm DPU el vendedor entrega la mercancía descargada, preferentemente en lugares de destino en el país de comprador que tenga medios para realizar la descarga. Estos lugares son terminales de transporte (terrestres, aéreas, marítimas), infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril) o instalaciones similares como muelles, almacenes, depósitos y zonas francas.

En principio, aunque el Incoterm DPU puede utilizarse con cualquier medio de transporte, pero parece más adecuado utilizarlo cuando la mercancía se entrega en un puerto, en el país del comprador, que es donde se asumen un mayor coste y riesgo en la descarga que el vendedor desea controlar.

DAT



DAP

*(Entregado en lugar,
Delivered At Place)*

El vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía una vez ésta ha sido puesta a disposición del comprador en el lugar convenido en destino.

El vendedor debe hacerse cargo de los riesgos y costos de situar la mercancía en el punto convenido (excluidas las tasas, impuestos y cualquier otro gasto oficial derivado de la importación en el país de destino). El comprador debe hacerse cargo de cualquier costo adicional y asumir los riesgos derivados de la falta de despacho de la mercancía en el país de importación. Si las partes desean que el vendedor realice las formalidades aduaneras y se haga cargo de los costos y riesgos resultantes, deben añadirse las instrucciones precisas al término DAP. Si las partes desean añadir a las obligaciones del vendedor algunos de los costos derivados de la importación (tales como el IVA), esto debe hacerse constar de forma clara (por ejemplo, "DAP, VAT paid").

En general, este término no resulta adecuado en un crédito documentario, ya que debería requerirse un documento que acreditara la entrega en destino, lo que desnaturalizaría el crédito documentario.



Reglas Para Transporte Marítimo y Vías Navegables Interiores

Este grupo lo conforman los siguientes Incoterms:

FAS – *Free Alongside Ship (Franco al costado del buque)*

FOB – *Free on Board (Franco a bordo)*

CFR – *Cost And Freight (Costo y flete)*

CIF – *Cost, Insurance and Freight (Costo, seguro y flete)*

Estos son los Incoterms a utilizar cuando el punto de entrega y el lugar al que se transporta la mercancía sean puertos. La entrega al transportista se hace a bordo o al costado del buque, por lo que el vendedor debería controlar la mercancía hasta ese momento.

Cuando la mercancía viaja en contenedores, es habitual que el vendedor ponga la mercancía en manos del transportista en una terminal y no a bordo o al costado del buque. En tales circunstancias, los términos FAS, FOB, CFR o CIF resultarían inapropiados y deberían utilizarse los Incoterms del grupo Reglas para cualquier modo o modos de transporte: FCA en lugar de FAS o FOB; CPT en lugar de CFR, y CIP en lugar de CIF.



FAS

*(Franco al costado del buque,
Free Alongside Ship)*

El vendedor cumple con su obligación de entrega una vez ha situado la mercancía al costado del buque en el muelle o las barcazas en el punto designado de embarque.

En este caso, el comprador debe soportar todos los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde ese momento.

El término FAS sólo puede ser usado para transporte marítimo o de aguas interiores. El término FAS implica que el vendedor despacha la mercancía para exportación.

Cuando la mercancía está en contenedores el término FAS sería inadecuado y debería utilizarse el término FCA.

FAS



FOB

*(Franco a bordo,
Free On Board)*

El vendedor cumple con su obligación de entrega una vez la mercancía ha sido puesta a bordo en el puerto designado de embarque.

El comprador debe soportar todos los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde ese momento. El término FOB implica que el vendedor despacha la mercancía para exportación. El término FOB sólo puede ser usado para transporte marítimo o de aguas interiores. Cuando el traspaso de la borda del buque no tiene utilidad práctica para los fines aquí tratados, como es el caso del roll-on/roll-off (la carga sube al buque dentro del camión o vagón) o tráfico de contenedores, el término FCA es más adecuado.

FOB



CFR

*(Costo y flete,
Cost And Freight)*

El vendedor debe pagar los costos y el flete necesarios para situar la mercancía en el puerto de destino, pero es el comprador quien corre con el riesgo de pérdida o daños para la mercancía, junto con cualquier costo adicional debido a acontecimientos que puedan ocurrir con posterioridad a la situación de la mercancía a bordo del buque en el puerto de embarque.

El término CFR precisa que el vendedor despache la mercancía para exportación. El término CFR sólo puede ser usado para transporte marítimo o de aguas interiores. Cuando el traspaso de la borda del buque no tiene utilidad práctica para los fines aquí tratados, como es el caso del roll-on/roll-off (la carga sube al buque dentro del camión o vagón) o tráfico de contenedores, el término CPT es más adecuado.

CFR



CIF

*(Costo, seguro y flete,
Cost, Insurance and Freight)*



El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo el término CFR y, además, debe obtener el seguro de transporte marítimo contra el riesgo en que incurre el comprador de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El comprador debe tener en cuenta que, bajo el término CIF, el vendedor tiene la obligación de obtener el seguro sólo por el mínimo de cobertura (110%) y emitirlo en forma negociable para el comprador y en la divisa del contrato.

El término CIF exige que el vendedor despache la mercancía para exportación. El término CIF sólo puede ser usado para transporte marítimo o de aguas interiores. Cuando el traspaso de la borda del buque no tiene utilidad práctica para los fines aquí tratados, como es el caso del roll-on/roll-off (la carga sube al buque dentro del camión o vagón) o tráfico de contenedores, el término CIF es más adecuado.



LOS INCOTERMS C

Transporte Principal Pagado: CFR, CIF, CPT, CIP

El vendedor debe contratar el transporte, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía ni cualquier costo adicional surgido tras el embarque y despacho. Los términos CIF y CIP implican que el vendedor debe contratar el seguro de transporte.

Conviene destacar que los términos C son idénticos a los F por lo que a cumplimiento del contrato se refiere. En ambos casos, el vendedor cumple con el contrato en el país de embarque o despacho para exportación. En consecuencia, los términos C hacen referencia a contratos de embarque, al igual que los F, y no a contratos de llegada a destino, exclusivos de los términos D. Si bien es el vendedor quien contrata el transporte, y el seguro en su caso (CIF y CIP), los riesgos de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier gasto adicional posterior al embarque, son por cuenta del comprador.

Los términos C se distinguen de los demás en tanto que la división de costos no se corresponde con la división de riesgos; éstos terminan en el momento del embarque, y aquéllos, en el de la descarga, por lo que a transporte se refiere (excepto costos adicionales que surgieran de acontecimientos posteriores al despacho y que serían a cargo del comprador, puesto que el riesgo del vendedor termina en el momento del embarque). En consecuencia, se debe tener precaución al añadir obligaciones al vendedor que vayan más allá del punto de transferencia de riesgo.

En cuanto a los costos de desestiba y descarga (para los términos propiamente marítimos, CIF y CFR), conviene tener en cuenta que éstos quedan normalmente cubiertos por el flete cuando las mercancías son transportadas por líneas regulares (liner terms). Sin embargo, el contrato de transporte puede excluir alguna o ambas de estas operaciones, lo cual deberá pactarse en el contrato de compraventa (no es suficiente la mera referencia a un término Incoterms).

Excepto en el caso de que se acuerde lo contrario, el documento de transporte marítimo (en los términos CIF y CFR) debe permitir al comprador vender la mercancía en tránsito mediante la transferencia del documento de embarque a un segundo comprador. En consecuencia, el documento de transporte ha de ser un conocimiento negociable y debe ser presentado en juego completo al comprador.



LOS INCOTERMS C (Transporte Principal Pagado): CFR, CIF, CPT, CIP

	EXW	FCA	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
Embalaje y verificación	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Carga	C	V/C	V	V	V	V	V	-	-	-	-
Transporte	C	C	V	V	V	V	V	(M)	(M)	(M)	(M)
Trámites de exportación	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Carga a bordo	(C)	(C)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	C	V	V	V
Flete Marítimo	(C)	(C)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	C	C	V	V
Seguro de transporte	c	c	c	V	v	v	v	c	c	c	V
Descarga de buque	(C)	(C)	(V/C)	(V/C)	(M)	(CM)	(CM)	C	C	V/C	V/C
Trámites de importación	C	C	C	C	C	C	V	C	C	C	C
Transporte hasta destino	C	C	V/C	V/C	V/(C)	V/(C)	V/(C)	(C)	(C)	(C)	(C)
Descarga en destino	C	C	C	C	V/(C)	C/(V)	C/(V)	-	-	-	-

(C) = Cuando sea el caso C/V = En general, el comprador c = no hay obligación del comprador aunque el riesgo es suyo
(V) = Cuando sea el caso V/C = En general, el vendedor v = no hay obligación del vendedor aunque el riesgo es suyo

ANTE CUALQUIER DUDA

Avenida de Castilla, 2. Edificio Europa, Planta Baja.
28830, San Fernando de Henares. Madrid.

Teléfono: +34 914 151 611
Email: info@lantiamaritima.com

