



FACULTAD DE DERECHO

ÁREA DE DERECHO CIVIL

**REGLAS INCOTERMS, NUEVA VERSIÓN DE  
2010 EXPOSICIÓN Y COMPARACIÓN CON  
LA VERSIÓN DEL 2000**

Autor: Lucía Palacios Padura 4º E1 INT

Tutor: Carlos Llorente

Madrid

Abril 2014

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>2</b>
<b>2. EL ORIGEN Y LA UTILIDAD DE LOS INCOTERMS</b>	<b>5</b>
<b>3. ¿POR QUÉ SE REALIZÓ UNA NUEVA REDACCIÓN DE LOS INCOTERMS EN 2010?</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Principales términos</b>	<b>8</b>
<b>3.2 Definición de Zona Franca</b>	<b>11</b>
<b>3.3 Evolución de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales</b>	<b>13</b>
<b>3.4 Evolución en las normas de Seguridad en la circulación de mercancías</b>	<b>15</b>
<b>3.5 Seguro de mercancías en la nueva versión de los Incoterms de 2010</b>	<b>20</b>
<b>3.6 Punto crítico de la transmisión del riesgo en las reglas FOB, CFR y CIF</b>	<b>24</b>
<b>3.7 Ventas en tránsito</b>	<b>26</b>
<b>3.8 Otros cambios</b>	<b>27</b>
<b>3.9 Solución de controversias y Arbitraje de la CCI.</b>	<b>27</b>
<b>4. NUEVA REDACCIÓN: INCOTERMS DE 2010</b>	<b>29</b>
<b>4.1 DAT: Entrega en terminal</b>	<b>31</b>
<b>4.2 DAP: Entrega en Lugar</b>	<b>36</b>
<b>4.3 Comparación entre DES, DEQ, DDU, DAF con DAT y DAP</b>	<b>37</b>
<b>5. CONCLUSIÓN</b>	<b>41</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>44</b>
<b>7. ANEXOS</b>	<b>46</b>
<b><i>Pyrene v. Scindia Navigation Co. Ltd.</i></b>	<b>46</b>
<b>Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd.</b>	<b>46</b>
<b>Facts</b>	<b>46</b>
<b>Held:</b>	<b>46</b>
<b>Devlin J (on the varieties of f.o.b. contract):</b>	<b>48</b>
<b>The three varieties of f.o.b. contract</b>	<b>48</b>
<b>Notes</b>	<b>48</b>

## **RESUMEN: CAMBIOS DE LOS INCOTERMS EN LA VERSIÓN DE 2010**

Las Reglas de Comercio Internacional (Incoterms), redactadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) han sido actualmente modificadas, gracias a una nueva versión en 2010 que clarifica y mejora la versión anterior del año 2000. Los cambios más importantes han sido señalados en el trabajo, entre los que destacamos la reducción de las reglas de 13 a 11 o la nueva redacción de la cláusula A4 de los términos FOB, CFR y CIF cambiando el momento de la transmisión del riesgo del vendedor al comprador, después de sentencias controvertidas como la de *Pyrene Vs Scinda* (1954). Además se definirán y estudiarán los grandes cambios que han sufrido la sociedad y el comercio internacional, como el caso de la gran expansión de las Zonas Francas en el mundo por sus grandes beneficios para la parte exportadora e importadora (por ejemplo las Maquiladoras) o la importancia del etiquetado y de la información de los productos.

Finalmente, acabaremos el trabajo con la exposición de los nuevos Incoterms DES, DEQ, DDU y DAF, y se compararán con los términos eliminados DAT y DAP.

**Palabras clave:** Incoterms, Cámara de Comercio Internacional (CCI), cláusula, contrato, venta, mercancía, nueva versión, obligaciones, partes.

## **SUMMARY: CHANGES IN THE INCOTERMS IN THE 2010 DRAFT**

The International Commerce Rules (Incoterms), written by the International Chamber of Commerce (ICC) have been modified, using a new draft in 2010 which clarifies and improves the old draft of 2000. The most important changes have been underlined in the essay, but we have to stand out that the 2010 draft reduces the rules from 13 to 11, and that the A4 clause of the FOB, CFR and CIF has been changed, changing the point of transmission of the risk from the seller to the buyer, after some controversial judgments like *Pyrene Vs Scinda* (1954). In addition we are going to define and study the big changes suffered by the society and the international commerce, like the growth of the Duty-Free Zones as consequence of their benefits for the exporter party and the importer party (for example the Maquiladoras) or the importance of the labeling and the information of the products.

Finally, we are going to finish the essay with the explanation of the new Incoterms DES, DEQ, DDU and DAF, and will compare them with the eliminated terms DAT and DAP.

**Key words:** Incoterms, International Chamber of Commerce (ICC), clause, contract, sells, the selling goods, new version, obligations, and parties.

## **SIGLAS UTILIZADAS EN EL TRABAJO**

EXW: En fábrica

FCA: Franco Porteador

CPT: Transporte Pagado Hasta

CIP: Transporte y Seguro Pagados Hasta

DAT: Entrega en Terminal

DAP: Entrega en Lugar

DDP: Entrega Derechos Pagados

FAS: Franco al Costado del Buque

FOB: Franco a Bordo

CFR: Costo y Flete

CIF: Costo, Seguro y Flete

CCI: Cámara de Comercio Internacional

## 1. INTRODUCCIÓN

### **Definición de la cuestión objeto de investigación.**

#### Interés de su tratamiento

Debido a las numerosas incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones que se daban a los Términos de Comercio Internacional se decide en 1920 por parte de la Cámara de Comercio Internacional, publicar la primera versión de las Reglas Incoterms.

Este trabajo titulado bajo el nombre *“Reglas Incoterms, nueva versión de 2010 exposición y comparación con la versión del 2000”*, tiene como principal objetivo no sólo exponer los diferentes cambios en el comercio internacional, que han provocado la necesidad de realizar una nueva versión de los Términos de Comercio Internacional (Incoterms), sino además comparar esta nueva versión con versiones anteriores, más concretamente con la versión del año 2000.

Todo ello irá respaldado con los pertinentes comentarios de autores al respecto, jurisprudencia y sobre todo con la nueva redacción de los Términos de Comercio Internacional (Incoterms) que han sido fundamentales para la elaboración de este trabajo de investigación.

La elección del trabajo se centró en el interés que esta materia suponía para mí al ser un tema de actualidad y que había estudiado con profundidad en una de las asignaturas cursadas a lo largo de mi carrera. Al ser un tema interesante, por afectar a un sector tan importante como es el comercio internacional, y además al haber tantas opiniones acerca de la interpretación o incluso de la idoneidad o no de la nueva versión, han hecho de este un trabajo interesante e inmensamente formativo.

### Delimitación del marco temporal que será analizado

El marco temporal que será analizado es el comprendido entre el año 2000 donde se promulga la versión de los Términos Internacionales de Comercio (Incoterms) por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y el año 2010, año en el que se promulgó la nueva versión de dichos términos.

Así entre esos diez años de diferencia, se han producido numerosos cambios en la sociedad y en el ámbito del comercio en general, que hacían necesario esta nueva versión. De entre los cambios mencionados destacamos:

- La evolución de las Zonas Francas
- La evolución de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales
- La Evolución en las normas de Seguridad en la circulación de mercancías
- Las medidas de seguridad tras los atentados del 11-S
- La necesidad de cambiar el “Punto crítico de la transmisión del riesgo” en las reglas FOB, CFR y CIF para que la expresión “ a bordo” dejase de resultar controvertida

Estos cambios serán analizados con detenimiento uno a uno, expresándose cómo han sido adaptados a la nueva versión de los Incoterms promulgada en 2010.

### Objetivos perseguidos

Actualmente contamos con la aplicación de las nuevas Reglas de Comercio Internacional (Incoterms) de 2010 que derogaron la versión anterior del año 2000 y realizaron numerosos cambios, que serán analizados a través de este trabajo y que mejoraron y clarificaron la versión anterior.

¿Cuáles han sido los principales cambios de la nueva versión? ¿Por qué la Cámara de Comercio realizó esta nueva versión?

### Metodología y plan de trabajo

Las dos preguntas antes expuestas ¿Cuáles han sido los principales cambios de la nueva versión? ¿Por qué la Cámara de Comercio realizó esta nueva versión? Serán respondidas a lo largo de este trabajo gracias a un método deductivo, es decir a través de una idea general obtendré unas conclusiones específicas. Así, partiendo de un análisis de los diferentes cambios sufridos en el comercio internacional, como la importancia del documento electrónico o el cambio en la seguridad de las mercancías tras los atentados del 11 de Septiembre en Estados-Unidos , llegaré al análisis específico de los nuevos Incoterms y así responderé de forma satisfactoria al núcleo del trabajo.

Además cabe decir que para lograr los objetivos descritos hemos seguido el siguiente esquema:

En primer lugar, hablaremos del origen y de la utilidad de los Incoterms donde se analizará el por qué se comenzaron a utilizar estas Reglas por la Cámara de Comercio Internacional y cuáles fueron los problemas que se vieron solucionados a partir de 1920 cuando se produjo la primera versión de los Incoterms.

El grueso del trabajo se encontrará posteriormente cuando el análisis se centre en el por qué se vio necesario la redacción de una nueva versión en 2010 y cuáles fueron los principales catalizadores para esta necesidad.

Además y con el fin de clarificar la intención de esta nueva versión se expondrán los nuevos términos introducidos: DES, DEQ, DDU y DAF, y se compararán con los términos eliminados DAT y DAP.

Para concluir, realizaremos unas conclusiones en las que valoraremos la necesidad, importancia y efectividad de las nuevas reglas y donde observaremos si el núcleo del trabajo ha sido cumplido o no satisfactoriamente, es decir si las preguntas anteriormente expuestas han podido ser respondidas.

## 2. EL ORIGEN Y LA UTILIDAD DE LOS INCOTERMS

Los Incoterms o términos internacionales de comercio, son términos únicos (generalmente presentados en siglas) que presentan un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional. De ese modo, podrán evitarse las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de dichos términos en países diferentes o por lo menos, podrán reducirse en gran medida.<sup>1</sup>

Cada Incoterm, regula un aspecto particular de la venta internacional y por lo tanto estas Reglas facilitan la conducta del tráfico comercial.

Debe acentuarse que el alcance de los Incoterms se limita a los temas relativos a los derechos y obligaciones de las partes del contrato de compraventa en relación a la entrega de mercancías<sup>2</sup> y además sirven para repartir los costes (transporte, seguro, aduana) entre el importador y el exportador, indicando en qué momento se transfieren los costes y los riesgos de una parte a la otra.

En efecto, los Incoterms son términos de venta que estipulan a priori las obligaciones del vendedor y las obligaciones del comprador que suelen reducirse a aquéllas que no forman parte de la esfera obligacional del vendedor.

En 1920 la Cámara de Comercio Internacional (CCI) constata que a menudo, las partes contratantes de un contrato internacional no interpretaban los términos comerciales de la misma manera. Así, en 1936 la misma Cámara publica los primeros nueve Incoterms centrados especialmente en el transporte marítimo de mercancías.

En efecto, desde la creación de los Incoterms en 1936 estos modelos contractuales se han ido actualizando para adecuarse al desarrollo del comercio internacional: así en 1976, la CCI propone el primer Incoterm adaptado al transporte aéreo y en 1980 a favor

---

<sup>1</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. Introducción .Finalidad y alcance de los Incoterms.

<sup>2</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. Introducción .Finalidad y alcance de los Incoterms. *Ibidem*.



del desarrollo del transporte por contenedor y del transporte intermodal, crea un nuevo Incoterm.

En el año 2000 existían 13 Incoterms que constituían un vocabulario común para los comerciantes de lenguas y prácticas comerciales diferentes, que según la secretaria General de la CCI María Livanos:

La economía global ha dado a los negocios un acceso más amplio, jamás conocido, a los mercados de todo el mundo. Las mercancías se venden en más países y en mayores cantidades y variedad. Pero a medida que aumenta el volumen y la complejidad de las ventas internacionales, también se incrementan las posibilidades de malentendidos y litigios costosos, cuando los contratos de compraventa no se redactan adecuadamente así los Incoterms 2000 responden a las necesidades económicas de cualquier lugar.<sup>3</sup>

Será en 2010, cuando se introduzca la nueva versión de los Incoterms que reducirá el número de Incoterms de 13 a 11 subsumiendo los obsoletos DES, DEQ, DDU y DAF en DAT y DAP<sup>4</sup>; así como el concepto de la transmisión de riesgos en los términos C y F sobre el paso de la regalada de la cubierta del buque, que se cambia por el de la colocación de la mercancía a bordo del buque.

Otro de los cambios importantes de la nueva versión es el cambio de estructura: en la versión antigua de los términos internacionales de comercio, estos estaban estructurados en cuatro grupos:

Empezando en primer lugar, con el término por el que el vendedor cumple con su obligación en el momento de la puesta de las mercancías a disposición del comprador en los propios locales del vendedor (término “E”: EXW); seguido del segundo grupo, en el que al vendedor se le encarga que entregue las mercancías a un transportista designado por el comprador (los términos “F”: FCA, FAS, FOB); continuando con los términos “C”, según los cuales el vendedor ha de contratar el transporte pero sin asumir riesgos después de la carga y despacho como puede ser el de pérdida o daño de las mercancías (CFR, CIF, CPT y CIP); y finalmente, los términos “D”, según los cuales el vendedor ha de soportar todos los gastos y riesgos necesarios para llevar las mercancías al lugar de destino.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. *op cit*. Preámbulo.

<sup>4</sup> Entrega en Terminal (DAT); Entrega Derechos Pagados (DDP) (incluya el lugar de destino designado)

<sup>5</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. *Ibid*. La estructura de los Incoterms.

Sin embargo, la versión de 2010 utiliza otra clasificación diversa. Agrupa los once términos (resultantes de la eliminación de DES, DEQ, DDU y DAF e introducción de DAT y DAP) en **dos categorías** en función del modo de transporte que se utiliza para desplazar las mercancías desde el establecimiento del vendedor al comprador.

Bajo la rúbrica de “*Reglas para cualquier modo o modos de transporte*”, se establece el primer grupo que contiene siete términos (EXW, FCA, CPT, DAT, DAP y DDP) con los cuales se puede utilizar cualquier modo o modos de transporte.

La segunda categoría bajo la rúbrica “*Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores*” incluye los términos FAS, FOB, CFR y CIF. Se trata de términos que únicamente deben ser utilizados cuando las mercancías se transportan a través de medios marítimos. No obstante, el transporte por agua no es exclusivo de este segundo grupo ya que también podemos utilizar los términos del primer grupo (por ello denominado Reglas para cualquier modo o modos de transporte) cuando las mercancías van a ser transportadas por medios marítimos.<sup>6</sup>

Sin embargo hay cosas que no cambian en esta nueva versión, como por ejemplo que tanto en la nueva versión como en las anteriores, las obligaciones del vendedor y del comprador se presentan diferenciadas en dos columnas denominadas A y B. La columna A incluye todas las obligaciones que deben ser cumplidas por la parte vendedora y la columna B las obligaciones relativas al comprador. Estas obligaciones pueden llevarlas a cabo personalmente el vendedor o el comprador o a través de intermediarios como portadores, transitarios o terceros designados por las partes.<sup>7</sup>

### **3. ¿POR QUÉ SE REALIZÓ UNA NUEVA REDACCIÓN DE LOS INCOTERMS EN 2010?**

---

<sup>6</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.

<sup>7</sup> MARTÍN MARTÍN, MARTÍNEZ GORMAZ MIGUEL ÁNGEL *Manual práctico de comercio exterior; 2014* FC Editorial. Fundación Confemetal [páginas 110-114].

La razón principal de las revisiones sucesivas de los Incoterms ha sido la necesidad de adaptarlos a la práctica comercial contemporánea, lo que ha pasado a lo largo de la historia como se ve reflejado por ejemplo, en la revisión de 1980 donde se introdujo el término Franco Transportista (ahora FCA) “*a fin de tratar el caso frecuente en que el punto de recepción en el tráfico marítimo había cambiado*”.<sup>8</sup>

A causa de la evolución en numerosos ámbitos del mercado internacional se han comenzado a desarrollar cosas como las comunicaciones electrónicas, usos en el transporte...y algo tan importante para el comercio internacional como son los Incoterms tuvieron que ser modificados para tener en cuenta estas nuevas tendencias.

### 3.1 Principales términos

La nueva versión de los Incoterms 2010 regula once términos utilizados en las operaciones de compraventa.

El término “**En Fábrica**” (Ex Works, EXW) es un término que puede ser utilizado para las ventas transportadas por cualquier modo de transporte y que se caracteriza por imponer las menores obligaciones al vendedor (queda obligado a poner las mercancías a disposición del comprador) y las máximas al comprador<sup>9</sup>.

El término “**Franco Transportista**” (FCA) obliga al vendedor a poner las mercancías a disposición del porteador contratado por el comprador. Será el comprador quien tenga que pagar el precio en caso de que las mercancías se pierdan o dañen durante su traslado, ya que hay un traslado del riesgo del vendedor al comprador en el momento en el que el vendedor pone las mercancías a disposición del porteador.

Los términos “**Transporte Pagado Hasta**” (CPT) y “**Transporte y Seguro Pagados Hasta**” (CIP) obligan al vendedor a contratar el transporte en nombre y por cuenta propia pero no soportará el riesgo de contraprestación que es soportado por el comprador. Estos dos términos se diferencian por la contratación del seguro: “*mientras*

---

<sup>8</sup> Términos Internacionales de Comercio. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. *op cit.* Introducción, Finalidad y Alcance de los Incoterms.

<sup>9</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLEFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLEFE-98626.pdf), 2011.*op cit.*

que en CPT no imputa obligación alguna a las partes, en CIP el vendedor queda obligado a contratar el seguro de mercancías en nombre y a expensas propias, pero en beneficio del comprador”<sup>10</sup>.

Posteriormente cabe analizar las reglas “**Entrega En Terminal**” (DAT) “**Entrega en Lugar**” (DAP) y “**Entrega Derechos Pagados**” (DDP).

DAP y DAT son las nuevas introducciones de 2010, aunque en los tres casos el vendedor cumple su obligación de entrega cuando pone los productos vendidos a disposición del comprador en el lugar de destino acordado.

Los tres términos se diferencian en función del momento en el que se produce la transmisión del riesgo del vendedor al comprador, y por lo tanto, en qué momento se entienden satisfechas las obligaciones del vendedor. Con la utilización del Incoterm DAT el vendedor cumple con su obligación de entrega en el momento que pone las mercancías a disposición del comprador tras descargarlas del medio de transporte. En cambio en DAP y DDP el comprador corre con los riesgos y costes de descarga ya que la entrega se produce estando las mercancías todavía cargadas en el medio de transporte.<sup>11</sup>

¿El vendedor puede contratar sus propios medios de transporte? Esta es una pregunta frecuente acerca de DAT, DAP y DDP a tenor de la cláusula A3 en la que se establece que el vendedor debe contratar el transporte, y la respuesta es, afirmativa ya que a pesar de que en la cláusula se establece “debe contratar”, la responsabilidad de atribuir el medio de transporte es del vendedor y por lo tanto puede utilizar sus propios medios.<sup>12</sup>

Finalmente, existen cuatro reglas que sólo pueden ser utilizadas cuando las mercancías son transportadas por vías marítimas. En las ventas “**Franco al Costado del Buque**” (FAS), el vendedor cumple su obligación de entrega cuando pone las mercancías al

---

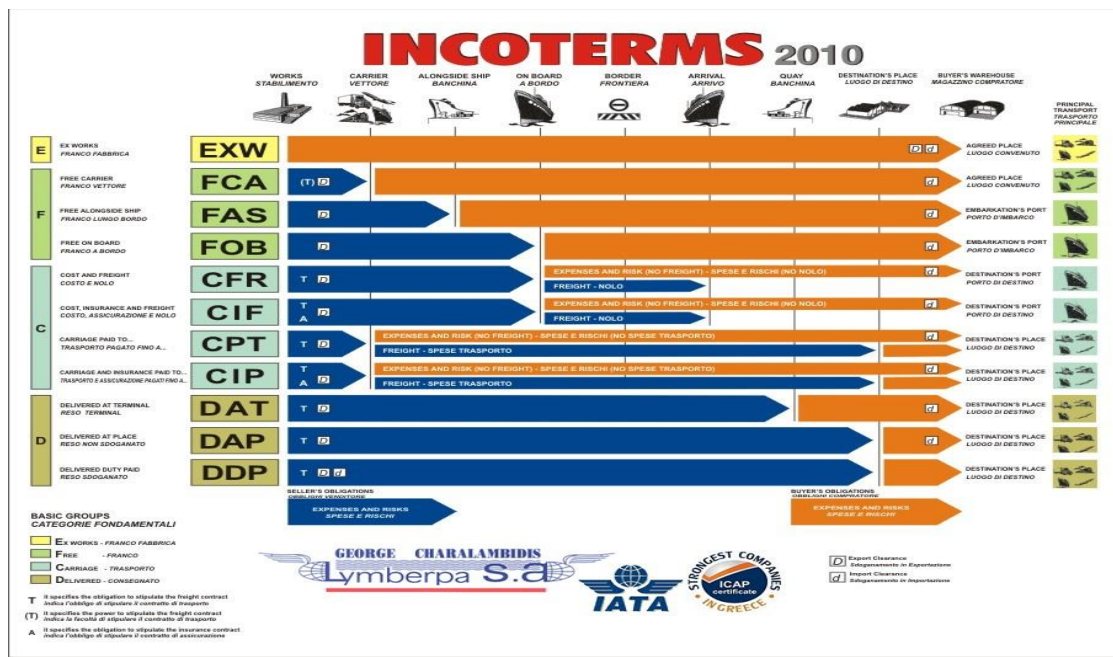
<sup>10</sup>NAJI JAMMAL, *Commerce International. Mondialisation, enjeux et applications*. 5ª Edition. Éditions du Renouveau Pédagogique INC. [páginas 70-78]. ; GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf)., 2011.*op cit*.

<sup>11</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf)., 2011.*op cit*.

<sup>12</sup> Página web. [www.iccpain.org](http://www.iccpain.org). *Preguntas frecuentes Incoterms 2010*. Consultada en marzo de 2014.

costado del buque. En las ventas “Franco a Bordo” (FOB), “Coste y Flete” (CFR)<sup>13</sup> y “Coste, Seguro y Flete” (CIF), la entrega se produce cuando las mercancías se ponen a bordo del buque.<sup>14</sup>

### Esquema de las obligaciones de las partes



La función principal de las Reglas Incoterms es distribuir determinadas obligaciones entre las partes de un contrato de compraventa cuando utilizan alguno de los once términos anteriores. Así, basta que el comprador y el vendedor se refieran a alguno de ellos para que las obligaciones queden incorporadas a su relación contractual de manera automática.<sup>15</sup>

El cambio en la redacción de las reglas Incoterms, puede fundamentarse en que tal y como indica la introducción de esta nueva versión:

Las reglas Incoterms 2010 tienen en cuenta la proliferación continua de zonas francas, el uso corriente de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales, la

<sup>13</sup> Sentencia núm. 158/2005 de 7 marzo. JUR 2005\131503 de la Audiencia Provincial de las Palmas.

<sup>14</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.) *op cit.* y NAJI JAMMAL, *Commerce International. Mondialisation, enjeux et applications*. 5ª Edition. Éditions du Renouveau Pédagogique INC *op cit* [páginas 80-82].

<sup>15</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.*op cit.*

intensificada preocupación sobre la seguridad en la circulación de mercancías y los cambios en los usos del transporte<sup>16</sup>

Estas causas, serán a continuación explicadas más específicamente.

### 3.2 Definición de Zona Franca

Una zona franca puede ser definida como un territorio delimitado donde existen **beneficios tributarios**.

*La Asociación Española de Zonas y Depósitos Francos*, define las zonas francas como:

Las Zonas y Depósitos Francos son “partes” o “locales” del territorio aduanero comunitario, separados del resto del mismo, en los que se puede introducir toda clase de mercancías, cualquiera que sea la cantidad, naturaleza, origen, procedencia o destino [...] Dichas mercancías podrán permanecer por tiempo ilimitado hasta que el operador económico quiera darles otro destino definitivo, **no estando sometidas durante su estancia a derechos de importación, gravámenes interiores ni a medidas de política comercial**.

Así como, el *Consortio de la Zona Franca de Vigo* las define como:

Aquella parte del territorio de un Estado en el que considera a las mercancías introducidas como si estuviesen fuera del territorio aduanero, a efectos de los derechos de importación y de aplicación de la política comercial.<sup>17</sup>

Las Zonas Francas son utilizadas tanto por exportadores como por importadores puesto que en este territorio las mercancías gozan de algunos beneficios:

- Beneficios para los exportadores: Las mercancías introducidas en Zona Franca se beneficiarán de algunas medidas sobre la exportación como por ejemplo la exención del Impuesto del Valor Añadido (IVA).
- Para el importador: Las mercancías situadas en Zona Franca se les aplica ni en el momento de la entrada ni durante su estancia ningún impuesto específico como el del tabaco o el de hidrocarburos.

---

<sup>16</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. Introducción. *op cit*.

<sup>17</sup> Página web de la *Asociación Española de Zonas y Depósitos Francos* (<http://www.aezdf.com/>) y página web del *Consortio de la Zona Franca de Vigo* (<http://www.zonafrancavigo.com>). Consultadas en marzo de 2014.

Muchos gobiernos utilizan las de zonas francas para atraer inversiones empresariales y mano de obra, provocando el **desarrollo económico** de la región al ser un territorio con gran atractivo para inversores.

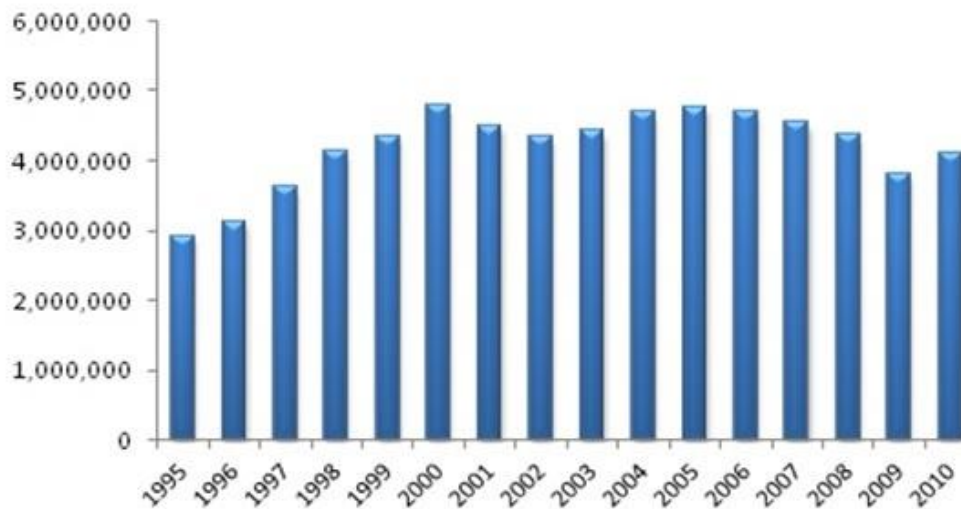
Un ejemplo de Zona Franca son **las maquiladoras** que son empresas que importan materiales a un tercer Estado sin pagar aranceles y luego el producto final se comercializa en el país de origen de la materia prima. Este método suele ser muy utilizado entre Méjico y Estados- Unidos.

El aumento de las Zonas Francas en los últimos años por ser fruto de numerosas ventajas para gobiernos, importadores y exportadores, ha revolucionado el comercio internacional.

Esta gran revolución provocó que una nueva versión de las reglas Incoterms fuese bastante necesaria.

A continuación vemos, gracias a un esquema, la evolución de las Zonas Francas, en los últimos 15 años en la Unión Europea:

**Grafica No. 1**  
Evolución anual de las exportaciones de zona franca 1995-2010



Fuente: BCRD, Exportaciones de zona franca

### 3.3 Evolución de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales<sup>18</sup>

En un principio, las reglas Incoterms 2000 se mostraban reacias al comercio electrónico. Estas comenzaban hablando del “**conocimiento de embarque**” (*Bill of Lading*) que cumple tres importantes funciones:

- Da testimonio de la entrega de las mercancías a bordo del buque
- Es prueba del contrato de transporte; y
- Constituye un medio de transferir a otra parte los derechos sobre las mercancías en tránsito, transmitiéndose el documento en papel.

Las versiones anteriores a la de 2010, decían que puesto que se exigía la posesión del conocimiento de embarque se hacía muy difícil reemplazarlo por medios electrónicos. A pesar de ello, los Términos de 2010 establecían que “*a pesar de la peculiar naturaleza jurídica del conocimiento de embarque se espera que pueda llegar a ser sustituido por medios electrónicos en un futuro*”<sup>19</sup> y nombraban la edición de 1990 de los Incoterms donde se había tomado ya debida cuenta de este desarrollo esperado, diciendo además que:

De acuerdo con las cláusulas A8, los documentos de papel pueden ser reemplazados por mensajes electrónicos, con tal que las partes hayan acordado comunicarse electrónicamente. Tales mensajes pueden transmitirse directamente a las partes interesadas o a través de un tercero que proporcione servicios con valor añadido. Uno de esos servicios, que puede ser suministrado por un tercero, es el registro de los sucesivos tenedores de un conocimiento de embarque.<sup>20</sup>

Debido a la importancia que ha ido cobrando internet, ha habido una evolución de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales:

---

<sup>18</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011 *op cit*; *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. *op cit*. Introducción de Por Jean Rozwadowski, Secretario General de ICC.

<sup>19</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. *op cit*.

<sup>20</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. *ibid*.



En primer lugar el **documento de entrega** que prueba que la entrega se ha producido, gracias a la nueva versión de 2010, es un documento de transporte o su documento electrónico correspondiente.

En cuanto a **documentos y procedimientos electrónicos** cabe destacar que las Reglas Incoterms 2010 han profundizado en la **equiparación entre el documento y el registro electrónico** como se ve reflejado en la *Ley 34/2002 de 11 de julio de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico* que, tal y como establece la Exposición de Motivos tiene como objeto:

La incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2000/31/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio, relativa a determinados aspectos de los servicios de la sociedad de la información.<sup>21</sup>

Este objeto queda a su vez reflejado en el artículo 1 dicha Ley:

Es objeto de la presente Ley la **regulación del régimen jurídico de los servicios de la sociedad de la información y de la contratación por vía electrónica**, en lo referente a las obligaciones de los prestadores de servicios [...], las comunicaciones comerciales por vía electrónica, la información previa y posterior a la celebración de contratos electrónicos, las condiciones relativas a su validez y eficacia y el régimen sancionador aplicable a los prestadores de servicios de la sociedad de la información<sup>22</sup>.

Las versiones anteriores de las reglas Incoterms señalaban de manera concreta los documentos que podían sustituirse por mensajes EDI (*Electronic Data Interchange*) que se caracterizaban por “*el intercambio de datos de manera electrónica entre socios comerciales para ahorrar tiempo y dinero*”.<sup>23</sup>

Las cláusulas de obligaciones A1 y B1 de las reglas Incoterms 2010 sin embargo, otorgan actualmente a los medios de comunicación electrónicos la misma eficacia que la comunicación en papel, siempre que las partes así lo acuerden o cuando sea la costumbre. Estas cláusulas rezan en su segundo párrafo “*cualquier documento al que se haga referencia [...] puede ser un documento o procedimiento electrónico equivalente si así se acuerda entre las partes o si es habitual*”<sup>24</sup>. A pesar de que se diga “*si así se acuerda entre las partes*” cabe destacar que la Ley 34/2002 establece en el

---

<sup>21</sup> Ley 34/2002, de 11 de julio, de *Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico*. Publicada en el BOE el viernes 12 de Julio de 2002. BOE núm.166.

<sup>22</sup> Ley 34/2002, de 11 de julio, de *Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico*. Publicada en el BOE el viernes 12 de Julio de 2002. BOE núm.166. *ibidem*.

<sup>23</sup> Página web de *Odette España* (<http://www.odette.es/SGC/>) consultada en marzo de 2014.

<sup>24</sup> *Términos Internacionales de Comercio. Incoterms*. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *op cit*. Cláusulas A1 y B1.

artículo 23.2 “Para que sea válida la celebración de contratos por vía electrónica no será necesario el previo acuerdo de las partes sobre la utilización de medios electrónicos”. Además, este mismo artículo de la *Ley 34/2002 de 11 de julio de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico* establece que, cuando concurren el consentimiento y los demás requisitos necesarios para la validez de un contrato, los contratos celebrados por vía electrónica producirán todos los efectos previstos en el ordenamiento jurídico<sup>25</sup>.

Cabe destacar que en cuanto a normativa aplicable, los contratos electrónicos se equiparan a los contratos en papel o “no electrónicos” en cuanto que se regirán por lo dispuesto en este Título, por los Códigos Civil y de Comercio y por las normas civiles o mercantiles sobre contratos. Sin embargo, no podrán aplicarse a los contratos relativos al Derecho de familia y sucesiones.<sup>26</sup>

### **3.4 Evolución en las normas de Seguridad en la circulación de mercancías**

Después de numerosos acontecimientos que afectaron al mundo en los últimos tiempos como son los atentados del 11 de Septiembre en Estados-Unidos, la seguridad en las mercancías y la información acerca de ellas fue cobrando importancia.

Desde dichos atentados terroristas, es imposible hablar de transporte de mercancías sin mencionar las medidas de seguridad que se han impuesto.

Existen tres tipos de medidas de seguridad:

#### **1. Container Security Initiative (CSI)**

Esta medida se centra esencialmente en la seguridad del contenedor. ¿Por qué? Los hechos responderán a esta pregunta:

- Alrededor del 90% de las mercancías mundiales son transportadas por contenedor.

---

<sup>25</sup> Ley 34/2002, de 11 de julio, de *Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico*. Publicada en el BOE el viernes 12 de Julio de 2002. BOE núm.166.*op cit*.

<sup>26</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLEFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLEFE-98626.pdf)., 2011.*op cit*.

- Más de 200 millones de contenedores circulan cada año entre los principales puertos del planeta, y 50.000 desembarcan cotidianamente en los puertos americanos.
- Alrededor de la mitad de las importaciones americanas, se realizan por contenedor.

La CSI conlleva cuatro cuestiones fundamentales:

- Establecimiento de criterios de seguridad para localizar los contenedores con riesgo.
- El examen de los contenedores en el lugar de origen y antes de su entrada en Estados- Unidos.
- Utilización de aparatos sofisticados para detectar los contenedores con riesgo.
- La creación de “contenedores inteligentes”, es decir, contenedores con un mecanismo de control que permite saber si han sido abiertos y su contenido.<sup>27</sup>

## 2. La Frontera Inteligente

En 2001, Canadá y Estados- Unidos acuerdan crear una “frontera inteligente” con el fin de gestionar mejor su frontera común y facilitar la libre circulación de personas y de mercancías garantizando la seguridad del territorio.

En materia de transporte de mercancías, la frontera inteligente comprende 3 aspectos:

1. La existencia de un mecanismo de colaboración que ayuda a localizar la mercancía denominada “de alto riesgo”, permitiendo así acelerar la circulación de mercancías “de bajo riesgo”.
2. La puesta en práctica de las normas comunes para la clasificación de mercancías antes de su llegada a Estados- Unidos.
3. La puesta en práctica de mecanismos de aduana que aceleren la circulación de mercancías entre Canadá y Estados- Unidos.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> NAJI JAMMAL, *Commerce International. Mondialisation, enjeux et applications*. 5ª Edition. Éditions du Renouveau Pédagogique INC. *op cit*. [páginas 64 a 88].

<sup>28</sup> NAJI JAMMAL, *Commerce International. Mondialisation, enjeux et applications*. 5ª Edition. Éditions du Renouveau Pédagogique INC. [páginas 64 a 88]. *ibidem*.

### 3. Custom- Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)

El C-TPAT es un programa entre Estados-Unidos y las empresas para mejorar la seguridad de la cadena logística, estableciendo una colaboración estrecha entre el gobierno, los importadores y el sector logístico de transportes. La participación al programa está recomendada pero no es obligatorio.<sup>29</sup>

En consecuencia las reglas Incoterms 2010, introducen la letra a) a la cláusula A3 que establece, en el caso del Incoterm DAT<sup>30</sup> que:

El vendedor debe contratar a sus propias expensas el transporte de la mercancía hasta la terminal designada en el puerto o lugar de destino acordado. Si no se acuerda una terminal específica o no lo determina la práctica, el vendedor puede elegir la terminal en el puerto o lugar acordado que mejor le convenga<sup>31</sup>.

También destacamos que en el caso del Incoterm CIP:

El vendedor debe contratar o proporcionar un contrato para el transporte de la mercancía desde el punto de entrega acordado, si lo hay, en el lugar de entrega hasta el lugar de destino designado o, si se ha acordado, cualquier punto en dicho lugar. El contrato de transporte debe formalizarse en las condiciones usuales a expensas del vendedor y proporcionar un transporte por una ruta usual y en la forma acostumbrada. Si no se acuerda un punto específico o no lo determina la práctica, el vendedor puede elegir el punto de entrega y el punto en el lugar de destino designado que mejor le convenga” y ambos casos “el comprador no tiene ninguna obligación ante el vendedor de formalizar un contrato de transporte.”<sup>32</sup>

Para evitar que el comprador pague dos veces por los costes de manipulación de las mercancías en destino, la nueva redacción de los Incoterms modifica las cláusulas A6 y B6<sup>33</sup> que imputan al vendedor los gastos generados por el transporte, carga o descarga

---

<sup>29</sup> NAJI JAMMAL, *Commerce International. Mondialisation, enjeux et applications*. 5ª Edition. Éditions du Renouveau Pédagogique INC. [páginas 64 a 88] *op cit*.

<sup>30</sup> DAT: Delivered at terminal

<sup>31</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. Cláusula A3 del Incoterm DAT (2010).

<sup>32</sup> VÁZQUEZ SANDOVAL MANUL *Comercio Internacional*, 2007; Patria Editorial. [páginas 53 a 76].

<sup>33</sup> A6: Reparto de costos como obligación del vendedor; B6: Reparto de costos como obligación del comprador

de las mercancías cuando “*fuera por cuenta del vendedor según el contrato de transporte*”.<sup>34</sup>

Además de la mayor seguridad en el tráfico de mercancías, cabe destacar que también existe una preocupación que requiere verificar que éstas “*no representan una amenaza para la vida o la propiedad por motivos distintos de su propia naturaleza*”.<sup>35</sup>

En consecuencia, las reglas Incoterms 2010 han asignado obligaciones para el comprador y el vendedor para proporcionar o prestar ayuda para obtener acreditaciones relacionadas con la seguridad, en las cláusulas A2-B2 y A10-B10 de algunas reglas Incoterms.<sup>36</sup>

En el caso de España y como ejemplo ilustrativo, haré mención a una ficha de divulgación normativa realizada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para dar a conocer las **normas sobre la comercialización de productos químicos peligrosos y sus condiciones de manipulación**, centrándose en los aspectos más relevantes de las disposiciones legislativas aplicables a la comercialización de plaguicidas en general y productos fitosanitarios en particular.

Esta ficha de divulgación normativa, hace referencia a los Reales Decretos 363/1995 y 1078/1993 relativos a la clasificación, envasado y etiquetado de sustancias y preparados peligrosos: así estos productos deberán ser marcados con el símbolo de peligro y la indicación de peligro "nocivo".

Además, según el **artículo 7 del Real Decreto 363/1995**

1. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2 del artículo 1, en el apartado 1 del artículo 8, en el artículo 13 y en el apartado 1 del artículo 16, cualquier notificante de una sustancia tendrá que presentar, a la autoridad competente, una notificación que contenga los siguientes documentos:

a) Un informe técnico-científico que contenga la información necesaria para la evaluación de los peligros previsibles, inmediatos o futuros, que la sustancia pueda presentar para el hombre y el medio ambiente. [...]

---

<sup>34</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.*op cit.*

<sup>35</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.*op cit.*

<sup>36</sup> Página web, Cámara Medellín, *Normas Incoterms 2010* ([http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2013/PowerPointIncoterms%202010\(1\).pdf](http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2013/PowerPointIncoterms%202010(1).pdf)). . Consultada en marzo de 2014.

- b) Una declaración sobre los efectos desfavorables de la sustancia según los usos previstos.
  - c) Una propuesta de clasificación y etiquetado de la sustancia conforme al presente Reglamento, y
  - d) Únicamente en el caso de las sustancias peligrosas, una propuesta de ficha de datos de seguridad. [...]
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14, el notificante de una sustancia ya notificada deberá informar a la autoridad competente:
- a) Cuando la cantidad de la sustancia comercializada alcance las 10 toneladas por año y fabricante, o cuando la cantidad total comercializada alcance la cifra de 50 toneladas por fabricante. [...]<sup>37</sup>

Gracias a todo lo anterior, queda corroborado el incremento de las obligaciones con respecto a autorizaciones, permisos e información de las mercancías, lo que provoca la adecuación de las reglas Incoterms a esta nueva realidad.

La nueva versión de dichas reglas de 2010, no sólo realiza modificaciones en las cláusulas A2 y B2 “*Licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades*” sino que además incluye la cláusula B10 denominada **Ayuda con la información y costos relacionados** y que reza:

El comprador debe avisar al vendedor, en el momento oportuno, de cualquier **requisito de información sobre seguridad** de manera que el vendedor pueda cumplir con A10 (importación de la mercancía y/o transporte hasta el destino final). [...] El comprador debe, cuando sea aplicable, en el momento oportuno, proporcionar o prestar ayuda para obtener para el vendedor, a petición, riesgo y expensas de este último, **cualquier documento e información, incluyendo la información relacionada con la seguridad, que el vendedor necesite para el transporte y exportación de la mercancía y su transporte a través de cualquier país**<sup>38</sup>.

Ahora bien, el comprador deberá reembolsar los gastos en los que haya incurrido el vendedor al darle la información ya que el vendedor actúa “*a petición riesgo y expensas*” del comprador.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> Artículo 7 del *Real Decreto 363/1995 de 10 de marzo*, por el que se aprueba el Reglamento sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas.

<sup>38</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*op cit.*

<sup>39</sup> VÁZQUEZ SANDOVAL MANUL *Comercio Internacional*, 2007; Patria Editorial.*op cit.* [paginas 103- 110].

### 3.5 Seguro de mercancías en la nueva versión de los Incoterms de 2010<sup>40</sup>

En la primera parte del siglo XVII, las primeras mutuas de seguros aparecen en Alemania. Será en 1666 cuando la Lloyd's of London la aseguradora más importante de nuestros tiempos, sea creada en Liverpool. Así y poco a poco, fueron evolucionando los contratos de seguros a la vez que evolucionaba la sociedad, las mercancías y los medios de transporte.

El contrato de seguro es aquél que protege las mercancías mediante un acuerdo por el cual el asegurador, se obliga a resarcir de un daño o a pagar una suma de dinero al asegurado en caso de pérdida o deterioro de las mercancías aseguradas.

Existen varias categorías de riesgos comunes que pueden afectar a la mercancía, y para lo que se suscriben los contratos de seguros:

- En primer lugar, la mercancía puede sufrir daños en el momento de su carga o descarga, debido a cosas como los fallos mecánicos de grúas, pórticos u otros medios utilizados para su carga o descarga o incluso por la manipulación incorrecta de la mercancía.
- El robo de mercancías, es otro de los riesgos que pueden materializarse en todos los países, así un artículo de periódico detalla el robo a un tren de mercancías:

Pese a los esfuerzos legales para incrementar la penalidad por el robo al ferrocarril e inversiones para incrementar las medidas de seguridad, **las afectaciones por vandalismo va en ascenso y para Ferromex representaron pérdidas por 420 millones de pesos de enero a noviembre de 2013** [...] Lorenzo Reyes Retana, director general adjunto de operaciones, indicó que **actualmente el gasto por seguridad asciende 3 por ciento del ingreso de la empresa, es decir cerca de 600 millones de pesos anuales** gastados. [...] **"Casi el 99 por ciento de los carros llegan absolutamente íntegros a su destino, pero ese uno por ciento que se roban es mucho, si se considera que anualmente manejan un millón de carros"**, señaló.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> NAJI JAMMAL, *Commerce International. Mondialisation, enjeux et applications*. 5ª Edition. Éditions du Renouveau Pédagogique INC.*op cit.* [páginas 163-175]; *Términos Internacionales de Comercio. Incoterms*. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*op cit.* Introducción de Jean Rozwadowski, Secretario General de ICC.

<sup>41</sup> Periódico Mejicano "El Financiero" en su publicación de 9 de febrero de 2014: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/ferromex-pierde-420-mdp-por-robos.html>.

- De todos los riesgos a los cuales la mercancía está expuesta, el más grave sin duda, es el de incendio o explosión a bordo del vehículo que pueden comprometer la expedición o incluso ponerle fin.
- También hay que tener en cuenta los conflictos políticos o sociales ya que, en algunas partes del mundo el riesgo de guerra es muy elevado. Además también hay que tener en cuenta las posibles huelgas de los transportistas, o del personal que descarga la mercancía que pueden tener grandes consecuencias en las mercancías sobre todo si esta es perecedera. O incluso, la carga puede ser destruida por los trabajadores descontentos que protestan durante la huelga.
- También hay que tener en cuenta la posible contaminación de la mercancía. Esta contaminación puede ser provocada por materias residuales u olores de una expedición anterior: leche transportada en una cisterna mal lavada que hubiese contenido alcohol, café alterado por un olor provocado por el tratamiento químico de un contenedor..., también puede ser provocado por un acontecimiento que sucede en el vehículo, como puede ser el caso de una manteca contaminada por el humo de un incendio que se produce a bordo, o también por la mezcla de mercancías incompatibles, como puede ser el caso provocado por el posicionamiento de madera junto con ropa que absorberá la humedad.
- Además de todo lo anterior, existen también los casos de fuerza mayor y por los que el transportista podrá quedar exonerado de toda responsabilidad, para lo que habrá que analizar el caso concreto y evaluar el riesgo.

Un ejemplo de caso de caso de fuerza mayor podría ser:

La sociedad A, situada en Madrid, vende dos bacas a una empresa automovilística de Detroit (Estados- Unidos), con un incoterm DDP Detroit. La sociedad A, le confía la carga de mercancías de valor de 400.000 euros a la empresa Roberto Transportes. El camión queda bloqueado en el centro de Detroit debido a una manifestación. El camión y su contenido son prendidos fuego y se produce una pérdida total de la mercancía. El transportista invoca la exoneración de su responsabilidad por fuerza mayor. Si el transportista, no había contratado ningún tipo de seguro, la empresa A tendrá que pagar la totalidad de la pérdida, es decir, 400.000 euros.



Cuando el vendedor esté obligado a contratar un seguro con la cobertura mínima dispuesta por las cláusulas (C) de las Clausulas de Carga del Instituto (LMA/IAU) “*este seguro deberá cubrir, como mínimo, el precio dispuesto en el contrato más un 10% (es decir, un 110%)*”<sup>42</sup> y además, según el Profesor Luis Alberto Báez-Aréchiga:

Deberá concertarse en la moneda del contrato y desde el punto de entrega acordado hasta, al menos, el lugar de destino pactado, debiendo el vendedor proporcionar al comprador póliza u otra evidencia de la cobertura. Esta cobertura puede cubrir:

- Incendio o explosión.
- Buque o embarcación vare, encalle, se hunda o zozobre.
- Volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre.
- Colisión o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier otro objeto externo o material que no sea agua.
- Descarga de los bienes en un puerto de refugio.
- Sacrificio por avería gruesa y echazón

Aunque se excluye el daño o la destrucción deliberada de las mercancías y la piratería<sup>43</sup>.

Una vez visto lo que los seguros pueden cubrir, cabe destacar que otro de los cambios de la nueva versión de los Incoterms se justifica por los cambios sufridos por las condiciones generales de los seguros de mercancías a lo largo de los últimos años. Más concretamente el 24 de noviembre de 2008 el Comité Conjunto sobre la carga que revisó dichas condiciones, así como las condiciones relativas al seguro de guerra y al seguro de huelga.<sup>44</sup>

El **seguro de guerra** es una protección suplementaria que cubre al asegurado contra las pérdidas o los daños que puedes sufrir las mercancías por hostilidades, operaciones de guerra, una guerra civil o una revolución.

Igualmente, el **seguro de huelga** cubre aquéllos daños que puedan sufrir las mercancías en caso de huelga.

---

<sup>42</sup> Presentación Incoterms de BÁEZ ARÉCHIGA LUIS ALBERTO, Power Point (2010) (<http://www.slideshare.net/samantale/presentacion-incoterms-2010>). Consultada en marzo de 2014.

<sup>43</sup> EMBA BARRADAS MARCO A. Q. Presentación Incoterms.Power Point (2011) (<http://www.slideshare.net/samantale/presentacion-incoterms-2010>). Consultada en marzo de 2014.

<sup>44</sup> CHABERT JOAN, *Manual del Comercio Exterior*; 2007, Ediciones Gestión 2000. [páginas 93 a 118].

Estas garantías se ofrecen separadamente de los otros seguros y tienen una tarificación suplementaria en función del riesgo, por ejemplo será mayor si el contratante del seguro decide realizar actividades comerciales con un país donde existen conflictos bélicos y es un país muy conflictivo.

Las reglas Incoterms 2010 son la primera versión de las reglas Incoterms desde la revisión de las Cláusulas de Cobertura del Instituto de Aseguradores y tienen en cuenta las modificaciones en ellas realizadas. Las reglas Incoterms 2010 establecen obligaciones de información relacionadas con el seguro en los artículos A3 y B3, que tratan de los contratos de transporte y de seguro y que se han desplazado de los artículos más genéricos A10 y B10 de las reglas Incoterms 2000.<sup>45</sup>

La modificación más significativa ha consistido en introducir una obligación de información en las cláusulas A3 y B3<sup>46</sup>: “*Bien el vendedor, bien el comprador tienen que proporcionar a la contraparte la información que pueda necesitar para asegurar el cargamento objeto de la compraventa*”, que se hará “*a petición, riesgo y expensas*” de la contraparte “*que deberá reembolsar los gastos en los que se haya incurrido en la búsqueda y obtención de la información.*”<sup>47</sup>

Además, se ha variado la redacción de los términos CIF y CIP<sup>48</sup>:

Por una parte, la versión de 2000 establecía que el vendedor debía contratar la cobertura mínima de las condiciones del contrato de seguro de mercancías, sin embargo la nueva versión establece que se trata de “*la cobertura mínima de las cláusulas “C” o de otras similares*”.<sup>49</sup>

---

<sup>45</sup> Página web, Cámara Medellín, Normas Incoterms 2010 ([http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2013/PowerPointIncoterms%202010\(1\).pdf](http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2013/PowerPointIncoterms%202010(1).pdf)). Consultada en marzo de 2014.*op cit.*

<sup>46</sup> A3: Contratos de transporte y seguros como obligación de la empresa vendedora; B3: Contratos de transporte y seguro como obligación de la empresa compradora.

<sup>47</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.*op cit.*

<sup>48</sup> CIP: Transporte y Seguro Pagados Hasta; CIF: Coste, seguro y flete, puerto de destino convenido

<sup>49</sup> Página web, Cámara Medellín, Normas Incoterms 2010 ([http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2013/PowerPointIncoterms%202010\(1\).pdf](http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2013/PowerPointIncoterms%202010(1).pdf)). Consultada en marzo de 2014.*op cit.*

### 3.6 Punto crítico de la transmisión del riesgo en las reglas FOB, CFR y CIF<sup>50</sup>

Además de todo lo anteriormente mencionado, cabe destacar que la nueva versión de las reglas Incoterms 2010 ha realizado otros cambios que mejoran y clarifican la versión anterior.

Por ejemplo existe el cambio en las ventas FOB, CFR y CIF<sup>51</sup> sobre el punto crítico en la distribución del riesgo de contraprestación.

Hasta la versión de 2010, el criterio para la transmisión del riesgo era la borda del buque: el vendedor corría con el riesgo y debía pagar los posibles daños hasta que las mercancías traspasaban la borda del buque; a partir de ese momento el riesgo recaía sobre el comprador.

Una expresión tan importante como “borda del buque” generaba numerosos problemas interpretativos aunque, mayoritariamente se identificada con la *línea imaginaria perpendicular al costado del buque*, si bien hay que destacar el caso *Pyrene v. Scinda Navigation (1954)*<sup>52</sup> en el que el juez rechaza dicha interpretación.<sup>53</sup>

El citado caso, *Pyrene vs Scindia* es muy interpretativo de lo anteriormente expuesto:

Un cargamento de coches de bomberos, que había sido vendido bajo el término internacional FOB, debía ser cargado a bordo del buque por unas grúas. Durante el embarque a una de las grúas se le cayó un coche de bomberos que sufrió serios daños y finalmente nunca fue llevado a bordo.<sup>54</sup>

---

<sup>50</sup>GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011. ; CHABERT JOAN, *Manual del Comercio Exterior*; 2007, Ediciones Gestión 2000.*op cit.* [páginas 233-255]; *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*op cit.* Introducción Por Jean Rozwadowski, Secretario General de ICC.; *Sentencia núm. 158/2005 de 7 marzo*. JUR 2005\131503.

<sup>51</sup> FOB: Franco a Bordo; CFR: Costo y flete; CIF: Costo, seguro y flete

<sup>52</sup> [1954] 2 Q.B.402

<sup>53</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.

<sup>54</sup> Caso *Pyrenne vs Sycilia* [1954] 2 Q.B.402.

Conforme al contrato de compraventa internacional bajo el término internacional de comercio FOB, el riesgo de daño o pérdida de las mercancías vendidas no había aún traspasado del vendedor al comprador puesto que se había quedado en el muelle y no había traspasado la borda del buque, entendida como la *“línea imaginaria perpendicular al costado del buque”*.

En este caso, el juez conecedor del caso rechazó la interpretación de *“la línea imaginaria al costado del buque”* e hizo pagar los daños y perjuicios al comprador.

Debido a este caso y a los numerosos problemas interpretativos las reglas Incoterms 2010 han cambiado de criterio y se introduce una nueva cláusula A4<sup>55</sup> de los términos FOB, CFR y CIF:

El vendedor debe entregar la mercancía o poniéndola a bordo del buque designado por el comprador en el punto de carga, si lo hay, indicado por el comprador en el puerto de embarque designado, o proporcionando la mercancía así entregada<sup>56</sup>

Gracias a esta nueva cláusula los tres casos el vendedor cumple su obligación de entrega cuando las mercancías se ponen a bordo del buque.

El cambio es poco significativo puesto que se cambia el punto crítico desde el traspaso de la borda hasta la ubicación efectiva en el buque.

Por lo tanto, se considera que las mercancías se hallan “a bordo” *“cuando se ubiquen dentro del buque de forma segura lo que variará en función del tipo de mercancía o de las características del buque”<sup>57</sup>*, según lo establecido por Carlos Górriz López.

Una cuestión que podría plantearse respecto de FOB es ¿Qué pasa si cuando parte de las mercancías se encuentran a bordo, la otra parte es destruida o dañada durante la carga? Destacamos que la cláusula A4 establece que hay una transmisión del riesgo cuando el vendedor pone “esta” a bordo. Entendemos que “esta” se refiere a toda la mercancía en su totalidad y por lo tanto, la respuesta a la pregunta es que no habría habido transmisión del riesgo del vendedor al comprador.

---

<sup>55</sup> Obligación de entrega por parte de la empresa vendedora.

<sup>56</sup> Cláusula A4 de los términos FOB, CFR y CIF.

<sup>57</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.

### 3.7 Ventas en tránsito

Otro de los cambios de los Incoterms 2010 es la regulación de un punto crítico específico para las ventas en tránsito.

Se ha introducido una alternativa a la cláusula A4 (obligación de entrega) de los términos marítimos pensados para los casos en los que la mercancía se vende durante el transporte. La razón es que en esos casos se utilizaba el criterio tradicional de las ventas marítimas pero esto no resultaba adecuado porque dicho criterio se refiere a un momento anterior a la nueva venta. Efectivamente, los términos FAS, FOB, CFR y CIF sitúan el punto de transmisión del riesgo del comprador al vendedor en el momento que se inicia el transporte: la puesta de las mercancías al costado del buque (FAS) o a bordo (FOB, CFR, CIF). Su aplicación a las ventas en tránsito supondría que el riesgo se ha transmitido antes de la perfección del nuevo contrato.<sup>58</sup>

Como consecuencia y para solventar los problemas que producía la aplicación del criterio tradicional a las ventas en cadena, la nueva versión de las Reglas Incoterm realiza una modificación de la cláusula A4 de FAS, FOB, CFR y CIF, no sólo en cuanto a la transmisión del riesgo como hemos visto, sino añadiendo que el vendedor debe entregar la mercancía poniéndola a bordo del buque y *“procurando la mercancía así entregada...”*. Por lo tanto, el vendedor cumpliría su obligación cuando *“procure”* el cargamento al comprador.<sup>59</sup>

Sin embargo, no se define el significado de *“procurar”* lo que crea confusiones: *“se plantea la duda de si el vendedor cumple con su obligación al perfeccionarse el contrato, indicando simplemente que las mercancías se hallan en tránsito; o bien si es necesario que entregue al comprador un documento de transporte que represente las mercancías”*.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011. *op cit.*

<sup>59</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011. *ibidem.*

<sup>60</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011. *Ibidem.*

### 3.8 Otros cambios

Además de todo lo anterior, la nueva versión de las Reglas Incoterms ha introducido otras modificaciones menos importantes.

Una de ellas es la posibilidad de utilizar los Incoterms en compraventas puramente domésticas es decir, donde el ámbito internacional no está presente.

En relación con este caso hay que tener que los Incoterms se denominan “*Términos Comerciales Internacionales*” y por lo tanto, como su propio nombre indica han concebido para ser utilizados cuando las mercancías se venden para entregarlas más allá de las fronteras nacionales; <sup>61</sup> sin embargo en la nueva versión del 2010 podrán utilizarse también en contratos de compraventa de mercancías dentro de los mercados puramente domésticos. Cuando los Incoterms se utilizan así, las cláusulas A2 y B2 y cualquier otra estipulación de otros artículos relativa a la exportación y a la importación devienen redundantes.<sup>62</sup>

También hay que destacar la modificación establecida en la Introducción de esta nueva versión de 2010 donde se recomienda a las partes contratantes que especifiquen lo más claramente posible el lugar de entrega y de destino, en el caso de los términos “C”.

En conclusión, gracias a la evolución de la sociedad y más concretamente de la compraventa internacional, una nueva versión de las reglas Incoterms debía realizarse y así se da en 2010.

### 3.9 Solución de controversias y Arbitraje de la CCI.

En cuanto a la **solución de controversias**, cabe destacar que para que un contrato de compraventa se rija por los Incoterms, y por consecuencia por la reglamentación de la Cámara de Comercio Internacional, se debe anotar por escrito el tipo de Incoterm a

---

<sup>61</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000.

<sup>62</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf)., 2011. *Op cit*.

utilizar, así como el lugar donde se encuentre la mercancía y la siguiente leyenda: “Cotización sujeta a los Incoterms 2010 de la Cámara de Comercio Internacional<sup>63</sup>”.

La Cámara de Comercio Internacional establece que es suficiente con indicar “Incoterms 2010” en el precio.

Dicha leyenda se debe anotar en la siguiente documentación:

- Cotización
- Factura comercial
- Contrato internacional (en su caso)
- Carta de crédito (en su caso)

En lo referente al **arbitraje de la CCI** cabe destacar que tal y como señala el Profesor Luis Báez- Aréchiga:

Las partes que deseen la posibilidad de recurrir al arbitraje de la CCI, en caso de litigio con la otra parte contratante, deben hacerlo constar, específica y claramente, en su contrato<sup>64</sup>. Si no existiese ningún documento contractual, se establecerá “en el intercambio de correspondencia que constituya el acuerdo entre las partes. Cabe tener en cuenta que el hecho de incorporar uno o varios Incoterms al contrato o en la correspondencia, no constituye por sí sólo ningún acuerdo de recurrir al arbitraje de la CCI.<sup>65</sup>

La CCI recomienda la siguiente cláusula-tipo en lo relativo al arbitraje:

Todas las desavenencias que deriven de este contrato, o que guarden relación con él, serán resueltas definitivamente de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, por uno o más árbitros nombrados conforme a este Reglamento<sup>66</sup>.

Puesto que ya hemos visto los cambios generales que se han realizado, en la siguiente parte del trabajo me gustaría realizar un análisis más profundizado, donde se analizaran

---

<sup>63</sup>Presentación Incoterms de Luis Alberto Báez Aréchiga, Power Point (2010) (<http://www.slideshare.net/samanthale/presentacion-incoterms-2010>). Consultada en marzo de 2014.

<sup>64</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Op cit*.

<sup>65</sup> Presentación Incoterms de Luis Alberto Báez Aréchiga, Power Point (2010) (<http://www.slideshare.net/samanthale/presentacion-incoterms-2010>). Consultada en marzo de 2014. *op cit*.

<sup>66</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *op cit*.

los dos Incoterms que se han introducido en 2010 y se compararán con los antiguos a los que sustituye.

#### **4. NUEVA REDACCIÓN: INCOTERMS DE 2010**

Debido a un cambio constante en el ámbito del comercio internacional, la nueva redacción de unas reglas Incoterms actualizadas se hizo inevitable, así y como ya expuse anteriormente, la principal causa de la nueva redacción fue el intento de acoplar dichas reglas a estos cambios puesto que, tal y como indica la introducción de la nueva redacción de dichas reglas :

Las reglas Incoterms 2010 tienen en cuenta la proliferación continua de zonas francas, el uso corriente de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales, la intensificada preocupación sobre la seguridad en la circulación de mercancías y los cambios en los usos del transporte.<sup>67</sup>

Actualmente, los 11 Incoterms se presentan en dos grupos diferentes<sup>68</sup>:

1. Reglas para cualquier modo o modos de transporte:
  - EXW: En fábrica
  - FCA: Franco Porteador
  - CPT: Transporte Pagado Hasta
  - CIP: Transporte y Seguro Pagados Hasta
  - DAT: Entrega en Terminal
  - DAP: Entrega en Lugar
  - DDP: Entrega Derechos Pagados
2. Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores
  - FAS: Franco al Costado del Buque
  - FOB: Franco a Bordo
  - CFR: Costo y Flete

---

<sup>67</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. Introducción. *op cit*.

<sup>68</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. Incoterms 2010. *Ibid*. Introducción por Jean Rozwadowski, Secretario General de ICC.



- CIF: Costo, Seguro y Flete

El primer grupo incluye las siete reglas Incoterms 2010 que pueden utilizarse con independencia del modo de transporte seleccionado y de si se emplean uno o más modos de transporte, incluso también cuando se utilicen medios marítimos.

En el segundo grupo de reglas Incoterms 2010, el punto de entrega y el lugar al que la mercancía se transporta al comprador son ambos puertos; y por ello se les denomina “Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores”. En este grupo se encuentran las reglas FOB, CFR y CIF que como ya he expuesto, han sido afectadas por el cambio de la cláusula A4 imponiéndose el momento de transmisión de los riesgos del vendedor al comprador, en el momento en el que las mercancías se encuentran “a bordo”, dejando obsoleto el antiguo concepto de la “línea perpendicular imaginaria” debido a las numerosas controversias que conllevaba<sup>69</sup>.

Vemos así como esta nueva redacción de 2010 ha reducido el número de Incoterms de 13 a 11 lo que se ha conseguido al sustituir las reglas Incoterms 2000 DAF, DES, DEQ y DDU por dos nuevas reglas que pueden emplearse con independencia del modo de transporte acordado: DAT (Entregada en Terminal) y DAP (Entregada en Lugar).

Estas dos nuevas reglas, aportan grandes novedades a la nueva versión teniendo la entrega lugar en un “destino designado”. En DAT (Entrega en Terminal) el destino designado es cuando se pone la mercancía a disposición del comprador, una vez haya sido descargada del medio de transporte (como en la regla anterior DEQ). Sin embargo, en DAP (Entrega en Lugar) el destino designado se entiende como la puesta de la mercancía a disposición del comprador pero en vez de haber sido descargada, debe estar “preparada para la descarga” (como en las reglas anteriores DAF, DES y DDU).

Así, a continuación no sólo expondré los dos nuevos términos (DAT y DAP) sino que realizaré una comparación entre estos y los Incoterms eliminados: DES, DEQ, DDU y DAF.

---

<sup>69</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Op cit.*

#### 4.1 DAT: Entrega en terminal <sup>70</sup>

En virtud de lo establecido en la Nueva Versión de las Reglas Incoterms 2010, DAT significa que:

La parte vendedora cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía se pone a disposición de la parte compradora una vez que se ha descargado del medio de transporte en el que llega a la “terminal”.

Así, no se produce la transmisión del riesgo hasta que la mercancía se descarga del medio de transporte lo que implica que el vendedor corre con los riesgos hasta ese momento.

Una vez expuestas las líneas generales de dicho Incoterm, analizaremos las obligaciones de las partes:

##### **Obligaciones generales<sup>71</sup>:**

- **Del vendedor<sup>72</sup>:** deberá suministrar la mercancía y la factura comercial de conformidad con el contrato de compraventa y cualquier otra prueba de conformidad que pueda exigir el contrato.
- **Del comprador<sup>73</sup>:** deberá pagar el precio de las mercancías según lo dispuesto en el contrato.

Así en cuanto a las obligaciones generales, el comprador deberá dar la mercancía y la factura comercial correspondiente y el comprador deberá pagar el precio de las mercancías que vaya a adquirir con el contrato.

##### **Obligaciones de licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades:**

- **El vendedor<sup>74</sup>,** cuando sea aplicable debe obtener a su propio riesgo y expensas, cualquier licencia de exportación y otra autorización oficial y llevar a cabo todos los trámites aduaneros necesarios para la exportación de la mercancía y para su transporte a través de cualquier país antes de la entrega.
- **El comprador<sup>75</sup>,** cuando sea aplicable, deberá obtener a su propio riesgo y expensas, cualquier licencia de importación u otra autorización oficial y llevar a cabo todos los trámites aduaneros para la importación de la mercancía<sup>76</sup>.

---

<sup>70</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*op cit.*

<sup>71</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*op cit.*

<sup>72</sup> Cláusula A1

<sup>73</sup> Cláusula B1

<sup>74</sup> Cláusula A2

<sup>75</sup> Cláusula B2

Así, tanto el vendedor como el comprador pueden verse obligados a obtener “*a su propio riesgo y expensas*” las licencias, autorizaciones o acreditaciones de seguridad para la importación (en el caso del comprador) o la exportación (en el caso del vendedor) de las mercancías.

#### **Obligación de Contrato de transporte y seguro<sup>77</sup>**

En cuanto al **contrato de transporte:**

- **El vendedor** debe contratar a sus propias expensas el transporte de la mercancía hasta la terminal designada en el puerto o lugar de destino acordado. Si no se acuerda una terminal específica o no lo determina la práctica, el vendedor puede elegir la terminal en el puerto o lugar de destino acordado que mejor le convenga.
- **El comprador**, no tiene ninguna obligación ante el vendedor de formalizar un contrato de transporte.

En cuanto al **contrato de seguro:**

- **El vendedor**, no tiene ninguna obligación ante el comprador de formalizar un contrato de seguro. Sin embargo, el vendedor debe proporcionar al comprador, a petición riesgo y expensas si las hay, de este último, la información que el comprador necesite para obtener el seguro.
- **El comprador**, no tiene ninguna obligación ante el vendedor de formalizar un contrato de seguro.<sup>78</sup>

Por lo tanto, en cuanto al contrato de transporte es el vendedor el que debe hacerse cargo de contratar el transporte específico para hacer llegar las mercancías al lugar convenido en el contrato.

En cuanto al contrato de seguro, ninguna de las partes tiene la obligación de formalizar ante la otra un contrato de seguro. Sin embargo, el vendedor debe proporcionar información al comprador “*a su riesgo y expensas*” necesaria para obtener el seguro.

#### **Obligación de Entrega por parte del vendedor y obligación de recepción por parte del comprador<sup>79</sup>**

- **El vendedor**, tiene una obligación de entrega, así, debe descargar la mercancía de los medios de transporte de llegada y entonces debe entregarla poniéndola a disposición del comprador en la terminal designada en el puerto o lugar de destino en la fecha acordada o dentro del plazo acordado.
- **El comprador**, tiene la obligación de recepción de la mercancía.<sup>80</sup>

---

<sup>76</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*op cit.*

<sup>77</sup> Cláusula A3 para el vendedor y B3 para el comprador

<sup>78</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*ibid.*

<sup>79</sup> Cláusula A4 para el vendedor y B4 para el comprador

<sup>80</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*ibid.*

Por lo tanto el vendedor, tiene la obligación de entregar las mercancías objeto de contrato, y el comprador de recibirlas.

### **La transmisión de riesgos<sup>81</sup>**

- **El vendedor**, corre con todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía hasta que se hayan entregado de acuerdo con lo establecido anteriormente en la obligación de entrega, con la excepción de la pérdida o daño causado en las circunstancias que se describirán a continuación en la transmisión de riesgos de la parte compradora.
- **El comprador**, corre con todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía desde el momento en que se haya entregado esta tal y como se prevén en las obligaciones de entrega del vendedor (A4). Si,
  - o El comprador incumple sus obligaciones de licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades (B2), entonces corre con todos los riesgos resultantes de la pérdida o daño causados a la mercancía; o
  - o El comprador no da aviso de acuerdo con la obligación de “notificación al vendedor”, que explicaremos más adelante; entonces corre con todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía desde la fecha acordada o la fecha de expiración del plazo acordado para la entrega

Siempre que la mercancía se haya identificado claramente como la mercancía objeto del contrato.<sup>82</sup>

Es así que el vendedor será responsable de la pérdida o daño de la mercancía si esta pérdida o este daño se producen antes de que la mercancía haya sido entregada de conformidad con la obligación de entrega, momento en el que el comprador pasa a asumir el riesgo. Sin embargo, en el caso de que se materialicen los daños en las mercancías antes de la entrega, el vendedor no será responsable en el caso de que el comprador haya incumplido con su obligación de licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades (B2) o en el caso de que incumpla la obligación de notificar al vendedor.

### **Obligación de reparto de costos<sup>83</sup>**

- **El vendedor**, debe pagar:
  - o Además de los costos resultantes de su obligación de contratar seguro y transporte, todos los costos relativos a la mercancía hasta que se haya entregado de acuerdo con su obligación de entrega, diferentes de los pagaderos por el comprador.
  - o Cuando sea aplicable, los costos de los trámites aduaneros necesarios para la exportación así como todos los derechos, impuestos y demás gastos pagaderos en la exportación y los costos de su transporte a través de cualquier país, antes de su entrega.

---

<sup>81</sup> Cláusula A5 para el vendedor y B5 para el comprador

<sup>82</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *op cit*.

<sup>83</sup> Cláusula A6 para el vendedor y B6 para el comprador

- **El comprador**, debe pagar:
  - o Todos los costos relativos a la mercancía desde el momento en que se cumpla la obligación de entrega del vendedor;
  - o Cualquier costo adicional contraído por el vendedor si el comprador incumple sus obligaciones de licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades, o no da aviso de acuerdo con su obligación de notificar al vendedor, que explicaremos a continuación, siempre que la mercancía se haya identificado claramente como la mercancía del contrato; y
  - o Cuando sea aplicable, los costos de los trámites aduaneros así como todos los derechos, impuestos y demás gastos pagaderos en la importación de la mercancía.<sup>84</sup>

Por lo tanto, el vendedor asumirá todos los costes que puedan producir las mercancías hasta el momento de la entrega (incluidos por lo tanto los costes aduaneros, de transporte...) de conformidad con el contrato momento en el que, es el comprador el que pasa a asumir los costes.

#### **Obligación de notificación<sup>85</sup>:**

- **El vendedor**, debe dar al comprador todo aviso necesario para permitir al comprador adoptar las medidas normalmente necesarias que permitan a este último proceder a la recepción de la mercancía: obligación de notificaciones al comprador.
- **El comprador** debe , siempre que tenga derecho a determinar el momento dentro de un plazo acordado y/o el punto para proceder a la recepción de la mercancía en la terminal designada, dar aviso suficiente de ello al vendedor: obligación de notificaciones al vendedor.<sup>86</sup>

Tanto el vendedor como el comprador tienen obligación de notificar a la otra parte. El vendedor deberá hacerlo para que el comprador pueda adoptar las medidas necesarias para que se pueda producir la recepción de las mercancías objeto de contrato. Y el comprador deberá notificar al comprador para anunciarle el lugar y el momento en el que se producirá la recepción.

#### **Documento de entrega por parte del vendedor; Prueba de entrega por parte del comprador<sup>87</sup>:**

- **El vendedor** debe proporcionar al comprador, a expensas del vendedor, el documento que permita al comprador proceder a la recepción de la mercancía
- **El comprador** debe aceptar el documento de entrega que se prevé anteriormente.<sup>88</sup>

---

<sup>84</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Op cit.*

<sup>85</sup> Cláusula A7 para el vendedor y B7 para el comprador

<sup>86</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *ibid.*

<sup>87</sup> Cláusula A8 para el vendedor y B8 para el comprador

<sup>88</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *ibid.*

Por lo tanto, el vendedor deberá entregar el documento de entrega (*Bill of Lading*) necesario para la recepción de las mercancías al comprador que deberá aceptarlo.

### **Comprobación de embalaje y marcado<sup>89</sup>**

**El vendedor** debe pagar los costos de las operaciones de verificación necesarias para cumplir con su obligación de entrega, así como los costos de cualquier inspección previa al embarque que hubiese sido ordenada por las autoridades del país de exportación. Además, el vendedor, deberá embalar la mercancía, a sus propias expensas, a menos que sea usual para ese comercio en particular transportar la mercancía sin embalar. El vendedor puede embalar la mercancía de la manera apropiada para su transporte, a menos que el comprador le haya notificado requisitos específicos de embalaje antes de que haya concluido el contrato de compraventa. El embalaje ha de marcarse adecuadamente.<sup>90</sup>

Esta es una obligación exclusiva de la parte vendedora, que deberá comprobar que el embalaje y el etiquetado de las mercancías objeto del contrato, es adecuado para transportar las mercancías sin ningún imprevisto (por ejemplo en el caso de que se transporten por medios marítimos el embalaje debe tener en cuenta la humedad) y es adecuado para la correcta identificación de las mercancías (el marcado debe ser claro y conciso).

### **Inspección de la mercancía<sup>91</sup>**

**El comprador** debe pagar los costos de cualquier inspección obligatoria previa al embarque, excepto cuando dicha inspección sea ordenada por las autoridades del país de exportación.<sup>92</sup>

La inspección de la mercancía es una obligación exclusiva del comprador, que debe atenderse a las inspecciones obligatorias u ordenadas por el país de exportación.

### **Ayuda con la información y costos relacionados<sup>93</sup>**

- **El vendedor** debe, cuando sea aplicable, en el momento oportuno, proporcionar o prestar ayuda para obtener para el comprador, a petición riesgo y expensas de este último, cualquier documento e información, incluyendo la información relacionada con la seguridad, que necesite el comprador para la importación de la mercancía y/o para su transporte hasta el destino final. Además, el vendedor debe reembolsar al comprador todos los costos y gastos en que este último haya incurrido al proporcionar o prestar ayuda para obtener documentos e información.
- **El comprador** debe avisar al vendedor, en el momento oportuno, de cualquier requisito de información sobre seguridad de manera que el vendedor pueda cumplir con la obligación anteriormente descrita. Además, el comprador debe reembolsar al vendedor todos los costos y gastos en que este último haya incurrido al proporcionar o prestar ayuda para obtener

---

<sup>89</sup> Cláusula A9 para el vendedor

<sup>90</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Op cit.*

<sup>91</sup> Cláusula B9 para el comprador

<sup>92</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Ibid.*

<sup>93</sup> Cláusula A10 para el vendedor y cláusula B10 para el comprador

documentos e información como se prevé en la obligación anteriormente descrita. Finalmente, el comprador debe, cuando sea aplicable, en el momento oportuno, proporcionar o prestar ayuda para obtener para el vendedor, a petición, riesgo y expensas de este último, cualquier documento e información, incluyendo la información relacionada con la seguridad, que el vendedor necesite para el transporte y exportación de la mercancía y para su transporte a través de cualquier país.<sup>94</sup>

Es así que el vendedor debe proporcionar al comprador toda la información necesaria acerca de la mercancía, o de la seguridad de esta, debiendo además reembolsar al comprador todos los costos en que este haya incurrido por hacer esto. Por otro lado, el comprador deberá avisar al vendedor en el momento oportuno de cualquier requisito de información que le vaya a ser exigido.

#### **4.2 DAP: Entrega en Lugar<sup>95</sup>**

Esta regla puede utilizarse con independencia del modo de transporte seleccionado y también puede usarse cuando se emplea más de un modo de transporte.

“Entrega en lugar” significa que la parte vendedora, cumple con su obligación en el momento en el que pone a disposición del comprador la mercancía. En este caso la “puesta a disposición” se entiende como la llegada de la mercancía al lugar designado preparada para su descarga. Así, el vendedor no está obligado a descargar la mercancía como en el Incoterm anterior, y por lo tanto deja de correr con los riesgos de posible pérdida o daño en ese momento.

En cuanto a las obligaciones de ambas partes me remitiré a lo anteriormente descrito para DAT, sin embargo caben algunas modificaciones en algunas cláusulas:

##### **Obligación de entrega por parte de la empresa vendedora<sup>96</sup>**

El vendedor debe entregar la mercancía poniéndola a disposición del comprador en los medios de transporte de llegada preparada para la descarga en el punto acordado, si lo hay, en el lugar de destino designado en la fecha acordada o dentro del plazo acordado.<sup>97</sup>

---

<sup>94</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en su Versión 2010.*op cit*. Obligaciones de las partes, en el Incoterm DAT.

<sup>95</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.Reglas. *ibíd*.

<sup>96</sup> Cláusula A4

<sup>97</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Ibíd*

La obligación de entrega en este Incoterm se cumple en el momento en el que el vendedor pone la mercancía a disposición del comprador, encontrándose esta todavía en el medio de transporte en el que ha llegado al lugar convenido aunque preparada para la descarga.

#### **Obligación de reparto de costos<sup>98</sup>**

- **El vendedor** debe pagar
  - Además de los costos resultantes de su obligación de realizar un contrato de transporte y de seguros (cláusula A3), todos los costos relativos a la mercancía hasta que se haya entregado de acuerdo con su obligación de entrega (cláusula A4), diferentes de los pagaderos por el comprador como se prevén en sus obligaciones que a continuación expondremos.
  - Cualquier gasto de descarga en el lugar de destino que fuera por cuenta del vendedor según el contrato de transporte; y
  - Cuando sea aplicable, los costos de los trámites aduaneros necesarios para la exportación así como todos los derechos, impuestos y demás gastos pagaderos en la exportación y los costos de su transporte a través de cualquier país, antes de que se cumpla su obligación de entrega (cláusula A4).
- **El comprador** debe pagar
  - Todos los costos relativos a la mercancía desde el momento en que se haya entregado como se prevé en A4;
  - Todos los costos de descarga necesarios para proceder a la recepción de la mercancía desde los medios de transporte de llegada en el lugar de destino designado, salvo que tales costos fueran por cuenta del vendedor según el contrato de transporte;
  - Cualquier costos adicional contraído por el vendedor si el comprador incumple sus obligaciones de acuerdo con su obligación de licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades (cláusula B2), o no de aviso de acuerdo con su obligación de notificar al vendedor (cláusula B7), siempre que la mercancía se haya identificado claramente como la mercancía del contrato; y
  - Cuando sea aplicable, los costos de los trámites aduaneros, así como todos los derechos, impuestos y demás gastos pagaderos en la importación de la mercancía.<sup>99</sup>

### **4.3 Comparación entre DES, DEQ, DDU, DAF con DAT y DAP**

Así, estos son los dos nuevos Incoterms, que se establecen en la nueva versión de dichas reglas de 2010, que suprimieron 4 Incoterms antes existentes:

1. DES: Entrega en el buque del puerto de destino convenido

---

<sup>98</sup> Cláusula A6 para el vendedor y B6 para el comprador

<sup>99</sup> Todo lo anterior es un extracto de Términos Internacionales de Comercio. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. Regla Incoterm DAP. Obligaciones de las partes.



2. DEQ: Entrega en el muelle del puerto de destino convenido
3. DDU : Entrega con derechos no pagados
4. DAF: Entrega en frontera

## EN EL CASO DE DAF<sup>100</sup>

Con este Incoterm, la parte vendedora cumple su obligación de entrega:

Cuando ha entregado la mercancía, en el punto y lugar convenidos de la frontera de destino, pero **antes de la aduana fronteriza del país colindante**, sin descargar la mercancía del medio de transporte.<sup>101</sup>

Esta es la primera diferencia que tenemos con los nuevos Incoterms en los que se va a entregar la mercancía en el lugar designado pero siempre traspasando las fronteras del país colindante donde se encuentra la parte compradora.

Además el Incoterm DAF está pensado para su utilización exclusiva cuando la mercancía sea entregada en una frontera terrestre, y por tanto transportada por ferrocarril o carretera, mientras que DAP y DAT pueden utilizarse con independencia del modo de transporte seleccionado y también pueden usarse cuando se emplea más de un modo de transporte. Por lo tanto, los dos nuevos Incoterms son mucho más productivos y dejan obsoleto al anterior.

DAP y DAT no cambian las obligaciones de la parte compradora del antiguo Incoterm DAF, así el comprador tiene que:

Pagar el precio, conseguir cualquier licencia de importación, recibir la entrega de la mercancía tan pronto como haya sido puesta a su disposición, así como asumir todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento<sup>102</sup>.

Lo único que cambia es el lugar de transmisión de los riesgos que en el caso de DAF será la frontera de su país.

---

<sup>100</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011 *op cit*; *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000.*op cit*.

<sup>101</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000.*ibid*.

<sup>102</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. *Ibid*. Incoterm DAF. Obligaciones de la parte compradora.

Lo mismo pasa con las obligaciones del vendedor que prácticamente se mantienen intactas. De los pocos cambios que se pueden observar son de nuevo los relativos a su obligación de entrega (cláusula A4) que en DAF será hasta la frontera hasta donde el vendedor tenga que cubrir todos los gastos relativos a las mercancías y asumir todos los posibles daños que estas puedan sufrir, mientras que en los dos nuevos Incoterms tendrá que cubrir hasta la terminal o el lugar convenido descargando o no las mercancías pero siempre pudiendo traspasar las fronteras del país colindante en el que se encuentre la parte compradora.

### EN EL CASO DE DES<sup>103</sup>

Con la utilización de este Término Internacional de Comercio, el vendedor cumple con su obligación y debe asumir todos los gastos y los posibles riesgos, hasta la puesta de la mercancía “a disposición” de la parte compradora o bien “*en un transporte multimodal o a bordo de un buque en el puerto de destino convenido*”<sup>104</sup>. Se utiliza este Incoterm cuando las partes deciden que es el vendedor quien **asume los costes y riesgos de descargar la mercancía**, lo que es idéntico en la nueva regla DAT donde “*la empresa vendedora realiza la entrega cuando la mercancía, una vez descargada del medio de transporte de llegada, se pone a disposición de la empresa compradora en la terminal designada en el puerto o lugar de destino designados*”<sup>105</sup>, y en cambio, se diferencia de la nueva regla DAP donde “*la empresa vendedora realiza la entrega cuando la mercancía se pone a disposición de la compradora en el medio de transporte de llegada preparada para la descarga en el lugar de destino designado*”.<sup>106</sup>

Por otro lado, DES sólo podía usarse para el transporte por mar o por vías navegables interiores mientras que DAT y DAP son reglas que pueden utilizarse con independencia

---

<sup>103</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010 *op cit*; GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.*op cit*.

<sup>104</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000.*op cit*. Incoterm DES. Obligaciones de la parte vendedora.

<sup>105</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Op cit*. Incoterm DAT. Obligaciones de la parte vendedora.

<sup>106</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.*ibidem*. Incoterm DAP. Obligaciones de la parte vendedora.

del modo de transporte seleccionado y también pueden usarse cuando se emplea más de un modo de transporte.

En cuanto a las obligaciones de las partes, la única diferencia que puede observarse de DES con respecto a DAT y DAP es que el vendedor deberá:

Colocar la mercancía a disposición del comprador a bordo del buque sin realizar el despacho de importación, en la fecha o dentro del plazo estipulado, de forma tal que pueda ser retirada del buque por el equipo de descarga adecuado a la naturaleza de la mercancía.<sup>107</sup>

## **EN LO RELATIVO A DEQ<sup>108</sup>**

Con la utilización de este Incoterm, el vendedor cumple con su obligación de entrega y por lo tanto asume todos los gastos y los riesgos de las mercancías, hasta el momento que las pone a disposición del comprador sobre el muelle, en el puerto de destino convenido, momento en el cual se produce la transmisión del riesgo y es el comprador el que pasa a asumir costes y riesgos de las mercancías.

Este Incoterm en lo único que se diferencia con los dos nuevos de 2010 es en el momento en el que se entiende cumplida la obligación de entrega (cláusula A4) del vendedor y por lo tanto hay una transmisión de los riesgos a la parte compradora. En el caso DEQ se entiende que termina la obligación de entrega cuando las mercancías han sido depositadas en el muelle, mientras que en DAP este momento se da cuando las mercancías se ponen “*a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada preparadas para la descarga en el lugar de destino designado*”<sup>109</sup> y en el caso DAT, cuando las mercancías “*hayan sido descargadas y depositadas en la terminal designada en el puerto o lugar de destino designados*”.<sup>110</sup>

---

<sup>107</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000. *Op cit.* Incoterm DES. Obligaciones de la parte vendedora.

<sup>108</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000 *ibid.*; GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. *Reglas Incoterms 2010*. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011. *opcit.*

<sup>109</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Op cit.* Incoterm DAP. Obligaciones de la parte vendedora.

<sup>110</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *ibid.* Incoterm DAT. Obligaciones de la parte vendedora.

## EN LO RELATIVO A DDU<sup>111</sup>

En el caso de DDU el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía cuando ha sido puesta a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación. Una vez más la principal diferencia con las dos nuevas reglas introducidas en 2010 es el momento en el que la obligación de entrega de la parte vendedora se hace efectiva y por lo tanto se transmiten los riesgos sobre las mercancías a la parte compradora.

Este término podía utilizarse sea cual fuese el medio de transporte utilizado, pero cuando la entrega tenía lugar en el puerto de destino, a bordo del buque o en el muelle debían usarse los términos DES o DEQ actualmente también suprimidos con la versión de 2010.

## 5. CONCLUSIÓN

Para concluir, debemos tener en consideración la importancia en cuanto a necesidad y eficacia de la nueva versión de los Términos Internacionales de Comercio Internacional (Incoterms) de 2010.

Era necesaria, no sólo una versión en la que se tuviesen en cuenta las grandes evoluciones sociales de los diez años anteriores, sino además una versión que clarificase y modificase algunos términos controvertidos en la versión anterior y que daban lugar a opiniones y sentencias contrapuestas.

Para poder afirmar que los objetivos del trabajo han sido cumplidos me remitiré a las cuestiones planteadas en la Introducción:

---

<sup>111</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010 *op cit*; GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. Reglas Incoterms 2010. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011 *op cit*; MARTÍN MARTÍN, MARTÍNEZ GORMAZ MIGUEL ÁNGEL *Manual práctico de comercio exterior*; 2014 FC Editorial. Fundación Confemetal. *op cit*.

¿Cuáles han sido los principales cambios de la nueva versión? ¿Por qué la Cámara de Comercio realizó esta nueva versión?

Como se ha podido tener en cuenta a lo largo de este trabajo, los principales cambios introducidos por la nueva versión del año 2010, pueden resumirse, a grandes rasgos en:

- Se evoluciona de 13 Incoterms a 11 de ellos en la nueva versión. Introduciéndose los términos DAT y DAP y eliminando los términos DES, DEQ, DDU y DAF.
- Cambia de haber cuatro grupos en los que se agrupaban los Incoterms a haber dos grupos en función del medio de transporte y por lo tanto destacando, un primer grupo donde se encuentran los Incoterms que pueden ser utilizados con cualquier modo de transporte, y un segundo grupo donde se encuentran los Incoterms para transporte marítimo y vías navegables interiores.
- Se cambia el punto crítico de transmisión del riesgo en los términos F y C por los grandes problemas interpretativos que conllevaba, como consecuencia de algunas sentencias como *Pyrene Vs Scinda* (1954). Así el punto crítico de transmisión del riesgo en la nueva versión se produce cuando la mercancía se "pone a bordo del buque" en el puerto de embarque, mientras que en los Incoterms 2000 el riesgo se transmitía cuando la mercancía sobrepasaba la borda del buque.
- Se introduce el documento electrónico que se cambia por el documento de papel lo que provoca una reducción tanto de costes como de tiempo. Esto se ve reflejado en la cláusula A8 de los nuevos Incoterms donde se establece que "*los documentos de papel pueden ser reemplazados por mensajes electrónicos*"<sup>112</sup> y en las cláusulas A1 y B1 donde se otorga a los medios de comunicación electrónicos la misma eficacia que la comunicación en papel "*siempre que las partes así lo acuerden*"<sup>113</sup>.
- Se establece una mayor rigidez de las normas de seguridad en cuanto al transporte de mercancías tras los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos y se incrementan las normas de seguridad y de etiquetado de las

---

<sup>112</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Op cit*. Obligaciones de la parte vendedora, cláusula A8.

<sup>113</sup> *Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010. *Op cit*. Cláusulas A1 y B1.

mercancías, que se refleja en las obligaciones tanto del comprador como del vendedor.

- Los Incoterms 2010 introducen la posibilidad de ser utilizados en el comercio de mercancías a nivel doméstico, es decir cuando no exista un elemento internacional. Cuando los Incoterms son utilizados así, las cláusulas A2 y B2 (relativas a las licencias, autorizaciones o acreditaciones de seguridad necesarias para la importación o exportación) devienen redundantes.

Así debido a la evolución del comercio internacional y del mundo en general, la Cámara de Comercio Internacional se vio obligada a realizar una nueva versión donde se viesen reflejados los grandes cambios sufridos en una década y donde se clarificasen y solucionasen términos y problemas que se daban de la aplicación de la versión del año 2000.

Concluyo estableciendo que gracias a este trabajo de investigación, he podido responder satisfactoriamente a las preguntas planteadas en la Introducción, gracias a la utilización de la Versión de los Incoterms del año 2000 y 2010 y gracias a manuales y jurisprudencia sobre el tema.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

### Manuales

CHABERT JOAN, *Manual del Comercio Exterior*; 2007, Ediciones Gestión 2000.

MARTÍN MARTÍN, MARTÍNEZ GORMAZ MIGUEL ÁNGEL *Manual práctico de comercio exterior*; 2014 FC Editorial. Fundación Confemetal.

VÁZQUEZ SANDOVAL MANUL *Comercio Internacional*, 2007; Patria Editorial.

NAJI JAMMAL, *Commerce International. Mondialisation, enjeux et applications*. 5ª Edition. Éditions du Renouveau Pédagogique INC.

### Normativa

*Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2000.

*Términos Internacionales de Comercio*. Incoterms. Redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Versión 2010.

*Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico*. Publicada en el BOE el viernes 12 de Julio de 2002. BOE núm.166.

*Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios*. Aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2007 de 6 de noviembre.

Artículo 7 del Real Decreto 363/1995 de 10 de marzo, por el que se aprueba el *Reglamento sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas*.

### Internet

GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS. Reglas Incoterms 2010. Recuperado de [http://www.cambrabcn.org/c/document\\_library/get\\_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf](http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf), 2011.

Página web de la *Asociación Española de Zonas y Depósitos Francos* (<http://www.aezdf.com/>) y página web del *Consortio de la Zona Franca de Vigo* (<http://www.zonafrancavigo.com>). Consultadas en marzo de 2014.

Página web. [www.iccpain.org](http://www.iccpain.org). *Preguntas frecuentes Incoterms 2010*. Consultada en marzo de 2014.

Página web de *Odette España* (<http://www.odette.es/SGC/>) consultada en marzo de 2014.

Página web, *Cámara Medellín, Normas Incoterms 2010* ([http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2013/PowerPointIncoterms%202010\(1\).pdf](http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2013/PowerPointIncoterms%202010(1).pdf)). Consultada en marzo de 2014.

Presentación Incoterms de Luis Alberto Báez Aréchiga, Power Point (2010) (<http://www.slideshare.net/samant Hale/presentacion-incoterms-2010>). Consultada en marzo de 2014.

EMBA Marco A. Barradas Q. Presentación Incoterms.Power Point (2011) (<http://www.slideshare.net/samant Hale/presentacion-incoterms-2010>). Consultada en marzo de 2014.

#### Jurisprudencia

Aranzadi Westlaw; Sentencia núm. 158/2005 de 7 marzo. JUR 2005\131503 de la Audiencia Provincial de las Palmas

Aranzadi Westlaw Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) de 23 abril 1992 (RJ 1992\6783).

Aranzadi Westlaw Sentencia núm. 158/2005 de 7 marzo. JUR 2005\131503.

Aranzadi Westlaw Caso *Pyrenne vs Sycilia* [1954] 2 Q.B.402.

#### Recursos periodísticos

Periódico Mejicano “*El Financiero*” en su publicación de 9 de febrero de 2014, sobre el riesgo de las mercancías.



## 7. ANEXOS

### ANEXO I

Sentencia Pyrenne vs Sycilia por la que se cambia la expresión “borda del buque”.

**Pyrene v. Scindia Navigation Co. Ltd.**

**Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd.**

QUEEN'S BENCH DIVISION [1954] 2 Q.B. 198.

#### **Facts**

The cargo (a fire tender) was dropped and damaged by the negligence of the shipowner during loading. At this stage, before the goods had passed the ship's rail, they were still (or so it was supposed) the property of the seller. The seller sued the carrier, for the full value of the damage (£966), in the tort of negligence. The issue was whether the shipowner could claim the benefit of an exemption clause written into the contract of carriage by virtue of the Hague Rules, the effect of which was to limit his liability to £200. It was essentially a question of privity of contract, in effect whether the seller was party to the contract of carriage. The seller claimed that he was not, and that therefore he was not bound by the exemption clause.

Top of case, Table of cases, International trade page

#### **Held:**

1. The shipowner was entitled to the benefit of the clause limiting liability to £200. The £200 limit was derived from the British Maritime Law Association's Agreement of Aug. 1, 1950, which is no longer in force, the limit under the Hague-Visby Rules being generally higher.
2. After discussion of the varieties of f.o.b. contract, that the buyer was shipper.
3. The Hague Rules, incorporating the clause, applied to the loading process. The sellers had argued that the Rules only applied once the goods were loaded, i.e., from ship's rail at loading to ship's rail at discharge. Devlin J. was unimpressed by this argument, observing that:

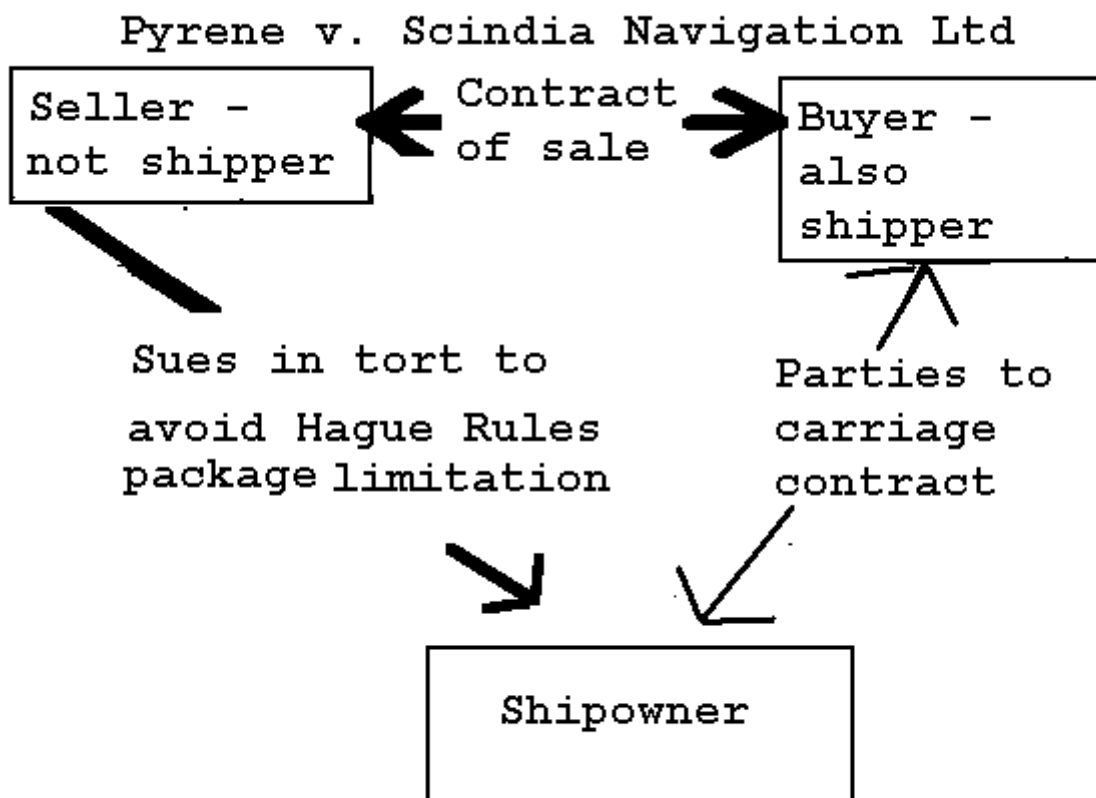
"Only the most enthusiastic lawyer could watch with satisfaction the spectacle of liabilities shifting uneasily as the cargo sways at the end of a derrick across a notional perpendicular projecting from the ship's rail."

Devlin J. held that, at least where (as in the case itself) the shipowner had undertaken responsibility for the entirety of the loading and discharging process, the Hague Rules should also apply to the entirety of the process. This aspect of the case is an interpretation of Art. 1(e) of the Rules, which remains unchanged under the revised Visby Rules. Thus the case is still an authority on this issue, even though the Hague Rules have been revised in other respects in the U.K.

On another aspect of the Hague Rules also discussed in Pyrene v Scindia, see The Coral.

4. Although the buyer was shipper, the seller was party to an implied contract with the carrier, even though he did not expressly make the contract of carriage. The reasoning adopted was that buyer, seller and carrier were all parties in a joint venture. Therefore the seller was bound by the exemption clause, despite not being expressly party to the contract of carriage. This aspect of the decision must be regarded with suspicion in the light of Midland Silicones Ltd. v. Scruttons Ltd.

Top of case, Table of cases, International trade page



### **Devlin J (on the varieties of f.o.b. contract):**

The f.o.b. contract has become a flexible instrument. In what counsel called the classic type as described, for example, in Wimble, Sons & Co. Ltd. v. Rosenberg & Sons, the buyer's duty is to nominate the ship, and the seller's to put the goods on board for account of the buyer and procure a bill of lading in terms usual in the trade. In such a case the seller is directly a party to the contract of carriage at least until he takes out the bill of lading in the buyer's name. Probably the classic type is based on the assumption that the ship nominated will be willing to load any goods brought down to the berth or at least those of which she is notified. Under present conditions, when space often has to be booked well in advance, the contract of carriage comes into existence at an earlier point of time. Sometimes the seller is asked to make the necessary arrangements; and the contract may then provide for his taking the bill of lading in his own name and obtaining payment against the transfer, as in a c.i.f. contract. Sometimes the buyer engages his own forwarding agent at the port of loading to book space and to procure the bill of lading; if freight has to be paid in advance this method may be most convenient. In such a case the seller discharges his duty by putting the goods on board, getting the mate's receipt and handing it to the forwarding agent to enable him to obtain the bill of lading.

### **The three varieties of f.o.b. contract**

In Pyrene v. Scindia, Devlin J. identified three varieties of f.o.b. contract:

1. Seller makes contract of carriage, but buyer nominates vessel ('classic' f.o.b.).
2. Seller nominates vessel, and makes contract of carriage. Probably rarest variety. Also referred to as f.o.b. with additional duties. Similar to c.i.f. except in terms of freight risk.
3. Buyer nominates vessel, and makes contract of carriage (as in Incoterms and Pyrene itself). Probably most common variety today.

### **Notes**

1. The 'classic' variety of f.o.b. contract, as described in Wimble Sons v. Rosenberg & Sons, is still probably the most common (but see, e.g., Incoterms 1990). The buyer nominates the ship (his duty is to nominate an effective ship), but the seller is required to load the goods on board and pay all costs incurred up to that point. The seller also makes the contract of carriage, though the cost of so doing will be charged to the buyer's account. The seller having loaded the goods will obtain bills of lading which will be forwarded to the buyer, and against which normally the buyer will pay the price.

2. The 'classic' type is the most appropriate where either the buyer's goods are of such a nature that a particular type of vessel is required, or there are (e.g.) foreign currency restrictions which encourage the buyer to use ships of his own national shipping line. Hence the requirement that the buyer nominate the ship. On the other hand, the seller may be better placed actually to make the arrangements for carriage, and the contract of carriage. Abundant shipping space is assumed, in other words that any ship nominated by the buyer will in fact be able to take the goods.

Also appropriate where freight payable on delivery, when it will probably be paid by the receiver of the cargo.

3. Wimble v. Rosenberg is described as type 1, and indeed, it appears that the seller indeed probably made the carriage contract as principal. He seller actually made pretty well all the shipping arrangements in Wimble, paid the freight and chose the vessel, so in some respects it looks most like type 2. However, the seller appears not to have been under any contractual obligation to do any of these things, Buckley L.J. commenting, for example, (at 753 bottom) that:

"The further request that the seller should pay the freight formed no part of the contract and was a matter with which the seller was not bound to comply."

The type 1 categorisation of Wimble is probably therefore justified if one considers only what the seller undertook to perform (but it is not clear whether he even undertook to be shipper, in which case the case would be correctly analysed as a variety of type 3). However, all this goes to show that the range of f.o.b. contracts is greater than stated by Devlin J. There is also very little consistency in the terminology used, and Sassoon and Schmitthoff in particular used different f.o.b. definitions.

Whatever may be the correct interpretation of Wimble, it is pretty clear that the f.o.b. term covers contracts where the seller contracts as principal: The El Amria and El Minia [1982] 2 Lloyd's Rep. 28. In The Sevonia Team [1983] 2 Lloyd's Rep. 640, the seller must have been contracting as principal, since otherwise the Bills of Lading Act issues would not have arisen. It can also cover contracts where the seller undertakes to enter the carriage contract as principal, and even where he undertakes additional duties. Thus, in Carlos Federspiel & Co., S.A. v. Charles Twigg & Co. Ltd. [1957] 1 Lloyd's Rep. 240, a case which also illustrates a disadvantage of buyers agreeing to make payment in advance, Pearson J. was prepared to treat as f.o.b. a contract where the seller had undertaken, as an express term of the contract, the obligation to pay for the freight and insurance of the goods.

4. If in the classic f.o.b. the seller contracts with the carrier as principal, why can't he take the bill of lading in his own name? Is this a belated concern that to do so may be to retain property in breach of contract, as discussed in Browne v. Hare? It is not clear that Devlin J is intending to rule it out, however, and there is no doubt that it can be

permissible for classic f.o.b. sellers to take bills of lading in their own name, as in The Athanasia Comminos.

5. If shipping space is short, and the buyer does not require a special variety or nationality of ship (usually where the items shipped are small), the seller may nominate the ship as well.

If the seller is also charterer of the vessel, contracting on this basis might be more convenient than c.i.f., if under the charterparty freight does not become payable until on or even after delivery. It may be preferable in that case for the purchaser, not the seller, to take on the responsibility for paying freight. This type of contract is common for oil sales for this reason - freight under tanker voyage charterparties does not usually become payable until delivery.

6. Alternatively, as in Pyrene v. Scindia itself (and Incoterms), the buyer may nominate the ship and make the contract of carriage. This would be logical, for example, where the buyer has chartered an entire ship (though he had not in Pyrene v. Scindia itself).

This is also appropriate where freight is payable in advance.

7. Where the seller is shipper, the buyer may demand tender of a shipped bill of lading as evidence that the seller has performed his obligations, and loaded the goods. This bill of lading can be used as security by the seller as in c.i.f. sales, if taken to seller's order, and sales can be financed by banks on documentary credits. The buyer can also use the shipped bill as a document of title, for pledge or resale. So whereas not all f.o.b. contracts make use of the bill of lading as a document of title, the documents can nevertheless perform the same function as in c.i.f. sales.

8. The contract between seller and carrier was implied because of the consequences which (according to Devlin J) would flow if the seller were not party to the venture. E.g. if the ship sailed without loading, the seller would thereby be put in breach of the contract of sale, but without any redress against the ship. Conversely, if the shipowner handled the goods in order to load them, he could be sued by the seller for conversion.

9. This reasoning is not convincing from a legal perspective alone, and in any case may not survive the Midland Silicones case. If the ship sailed without loading the buyer would probably be regarded as having failed to nominate an effective ship, and conversely if the shipowner was sued merely for handling the goods he would have a defence to a conversion action based on the consent of the seller ('volenti non fit iniuria'), whether or not the seller was also party to a contract.

10. From a policy perspective, on the other hand, if exemption clauses written into carriage contracts by international conventions are to be effective, they must bind all parties to the transaction. The policy behind the conventions will be subverted in any f.o.b. contract where the buyer is shipper if the seller, by suing not on the contract of

carriage, but in the tort of negligence, can avoid the exemption clauses in the carriage contract, as was attempted in Pyrene v. Scindia.

11. However, it is reasonable to assume that the basis upon which contracts are implied are similar in every area of law, so that there is nothing special about the Pyrene situation. The Court of Appeal, in The Aramis [1989] 1 Lloyd's Rep. 213 and The Gudermes [1993] 1 Lloyd's Rep. 311, where the policy arguments for implying a contract were just as strong as in Pyrene, refused to do so, the test being that the facts must only be consistent with the implication of a contract. That is no more true in Pyrene than it is in The Aramis and The Gudermes, which again lends support to the view that Pyrene is wrong. However, Beldam LJ cited it with approval in The Coral, taking the view (in that case) that a contract might conceivably be implied between the charterers and the cargo-owners.

12. The privity problem in The Aramis and The Gudermes has been resolved by the Carriage of Goods by Sea Act 1924, but nothing has been done about the Pyrene privity problem (or indeed that alluded to in The Coral).

12. Not all f.o.b. contracts are export sales: an exporter who has contracted f.o.b. (as seller) may also contract f.o.b. (as buyer) with his supplier. This type of contract would nearly always be type 3, but may differ in a number of respects from the export contract (e.g., more likely that the buyer will undertake to arrange the export licence).

13. F.o.b. contracts may be used back to back in re-sales (e.g., Sevoniam Team), or an f.o.b. buyer may sell on c.i.f. terms (e.g., Albazero). The former would be more appropriate where it is intended that the ultimate receiver pay the freight (the eventual result in The Sevoniam Team). An interesting case where two f.o.b. contracts were used for entirely speculative purposes, it not being envisaged even that any goods would be shipped, is The Filipinas I [1973] 1 Lloyd's Rep 349, and see also Garnac Grain Co. v. Faure & Fairclough Ltd. [1964] 2 Lloyd's Rep. 296, and CA [1966] 1 Q.B. 650, where the re-sale contract was used merely to adjust price.

14. The assumption that property was still vested in the seller is interesting, because payment had been made in advance for the goods, and unlike Federspiel v. Twigg, the seller would appear to have performed the last act necessary to appropriate the goods to the contract - surely he could not realistically have recalled them at the time of the accident? But the conversion argument assumes that property was still vested in the seller, and indeed the seller's claim in tort also assumes this. The case may therefore suggest a strong reluctance of the courts to hold that property in an f.o.b. contract passes before shipment.

15. On the Hague Rules, Devlin J. did not care for the idea of rights and duties transferring back and forth as the cargo swung on the crane to and from over the ship's rail. Though these remarks are not addressed to the question of risk, they appear to be

equally applicable. It has not been decided whether risk passes f.o.b. at the ship's rail, or at the end (or beginning) of the loading process.

## **ANEXO II**

Artículo periodístico de “El explorador”<sup>114</sup> donde se sintetizan los principales cambios de la nueva versión de los Incoterms (2010)

### Los Incoterms se renuevan

Los Incoterms (*International Commerce Terms* -Términos de Comercio Internacional-) son un total de 11 términos publicados por la Cámara de Comercio Internacional que definen las condiciones de entrega de las mercancías en las operaciones de compraventa internacional. La primera versión se publicó en 1936. La última versión entró en vigor el 1 de enero de 2011 y previsiblemente se mantendrá vigente durante una década, hasta diciembre de 2020.

Los Incoterms constituyen una normativa de derecho privado que no tiene fuerza de ley y, en consecuencia, no es obligado utilizarlos en las operaciones de comercio internacional: su uso quedará condicionado a la aceptación de las partes en el contrato de compraventa. Su importancia radica en el uso generalizado que se hace de ellos en el ámbito internacional, así como en la incidencia que tienen en cada una de las fases de las operaciones de comercio exterior. Los Incoterms se aplican únicamente en las compraventas internacionales de mercancías, no en las de servicios, ya que estos son intangibles en los que no se utiliza la logística.

### Clasificación 2010

De acuerdo con la versión del año 2010, los Incoterms se clasifican en función de tres criterios que tienen que ver todos ellos con el transporte: tipo de transporte utilizado, pago del transporte principal y transmisión del riesgo en el transporte. En la clasificación de los Incoterms 2010 el criterio que prevalece es el del tipo de transporte utilizado.

**Tipo de transporte utilizado:** en la versión de 2010 hay siete Incoterms que se pueden utilizar con cualquier tipo de transporte y también con transporte multimodal (Incoterms polivalentes) y otros que solo se pueden utilizar con transporte marítimo (Incoterms marítimos).

**Pago del transporte principal:** se trata de aquellos Incoterms en los que el pago del transporte principal lo realiza el comprador (importador) y aquellos otros en los que lo realiza el vendedor (exportador).

---

<sup>114</sup> Artículo de “el explorador”: [http://www.el-exportador.es/icex/cda/controller/PageExportador/0,8723,6735394\\_6735487\\_6742676\\_4525257\\_4525113\\_2,00.html](http://www.el-exportador.es/icex/cda/controller/PageExportador/0,8723,6735394_6735487_6742676_4525257_4525113_2,00.html).

**Transmisión del riesgo en el transporte:** se recogen aquí los Incoterms en los cuales la obligación de entrega de la mercancía por parte del vendedor y, por tanto, la transmisión del riesgo en el transporte se produce en el país de origen, mientras que en otros la obligación de entrega se produce en el país de destino.

### Clasificación de los Incoterms 2010

Siglas	Incoterms	Tipo de transporte	Pago de transporte principal	Transmisión riesgo transporte
	<i>Ex works</i>			
EXW	En fábrica	Polivalente	Comprador	Origen
	<i>Free Carrier</i>			
FCA	Franco transportista	Polivalente	Comprador	Origen
	<i>Carriage Paid To</i>			
CPT	Transporte pagado hasta	Polivalente	Vendedor	Origen
	<i>Carriage and Insurance Paid To</i>			
CIP	Transporte y seguro pagados hasta	Polivalente	Vendedor	Origen
	<i>Delivered At Terminal</i>			
DAT	Entregada en terminal	Polivalente	Vendedor	Destino
	<i>Delivered At Place</i>			
DAP	Entregada en lugar	Polivalente	Vendedor	Destino
	<i>Delivered Duty Paid</i>			
DDP	Entregada derechos pagados	Polivalente	Vendedor	Destino
	<i>Free Alongside Ship</i>			
FAS	Franco al costado del buque	Marítimo	Comprador	Origen



FOB	<i>Free On Board</i> Franco a bordo	Marítimo	Comprador	Origen
CFR	<i>Cost And Freight</i> Coste y flete	Marítimo	Vendedor	Origen
CIF	<i>Cost, Insurance And Freight</i> Coste, seguro y flete	Marítimo	Vendedor	Origen

FUENTE: GUÍA PRÁCTICA DE LOS INCOTERMS 2010. GLOBAL MARKETING STRATEGIES

#### Cambios en la versión 2010

Las reglas de los Incoterms 2010 han introducido algunos cambios significativos en relación con la versión anterior, que fue la del año 2000. Estos cambios han consistido tanto en la desaparición y creación de nuevos términos como en la modificación de algunos usos en los términos existentes y también en la adaptación de las reglas a la operativa logística internacional, las comunicaciones vía Internet y los procedimientos de seguridad que se han instaurado en las fronteras de los países.

#### Reducción de 13 a 11 términos

En relación con los Incoterms 2000, en la versión de 2010 desaparecen cuatro términos: DES (*Delivered Ex Ship* -Entregada sobre barco-), DEQ (*Delivered Ex Quay* -Entregada sobre muelle-), DAF (*Delivered At Frontier* -Entregada en frontera-) y DDU (*Delivered Duty Unpaid* -Entregada derechos no pagados-). Se crean dos nuevos Incoterms: DAT (*Delivered At Terminal* -Entregada en terminal-) y DAP (*Delivered At Place* -Entregada en lugar-). En el caso de DES, DEQ y DAF, desaparecen porque tenían muy poco uso y han sido sustituidos por DAT, que debe utilizarse cuando la mercancía se entrega descargada en el país de destino en una terminal o infraestructura de transporte. En el caso del desaparecido DDU, lo que se ha producido realmente ha sido una re-denominación, ya que el nuevo Incoterm DAP que le sustituye establece unas obligaciones muy parecidas.

- **DAT** sustituye a **DES, DEQ** y **DAF**
- **DAP** sustituye a **DDU**

#### Prioridad para los Incoterms polivalentes frente a los marítimos

La nueva clasificación de los Incoterms 2010 no se ha realizado teniendo en cuenta como principal criterio el reparto de costes entre vendedor y comprador, sino el tipo de transporte utilizado: Incoterms polivalentes (cualquier medio de transporte o transporte multimodal) frente a Incoterms marítimos. Con ello, las nuevas reglas dan prioridad al uso de los términos polivalentes frente a los términos marítimos, ya que se ajustan mucho mejor a la realidad de la logística internacional.

#### Mercancía en contenedores solo con Incoterms polivalentes

Si la mercancía se transporta en contenedor, las reglas Incoterms 2010 establecen claramente que no deben usarse términos marítimos, aunque la entrega se realice en un puerto. La justificación es que los contenedores se entregan en las terminales de los puertos, es decir, antes de colocarse a bordo del buque; en estos casos no debe usarse FOB, CFR o CIF, sino sus equivalentes para transporte multimodal, que son, respectivamente, FCA, CPT y CIP.

"Puede que CIF no sea adecuado cuando la mercancía se pone en poder del porteador antes de que esté a bordo del buque, como ocurre, por ejemplo, con la mercancía en contenedores, que se entrega habitualmente en una terminal. En tales situaciones, debe utilizarse CIP".

FUENTE: INCOTERMS 2010. CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL

#### Transmisión del riesgo "a bordo del buque" en los Incoterms FOB, CFR y CIF

En los Incoterms 2010, cuando se utilizan los términos marítimos FOB, CFR y CIF la transmisión del riesgo se produce cuando la mercancía se "pone a bordo del buque" en

el puerto de embarque, mientras que en los Incoterms 2000 el riesgo se transmite cuando la mercancía "sobrepasa la borda del buque".

#### Información relacionada con la seguridad

En los Incoterms 2010 se establece la obligatoriedad del vendedor de prestar ayuda al comprador para que obtenga toda la información relativa a la seguridad de las mercancías o su transporte hasta el destino final. No obstante, se establece que cualquier coste derivado de la obtención de dicha información será por cuenta del comprador.

#### Ámbito internacional y nacional

Si bien los Incoterms tienen su razón de ser en las particularidades del comercio internacional, en la versión del año 2010 se hace referencia a su uso también para el comercio nacional. Este nuevo enfoque en cuanto al ámbito se justifica sobre todo porque existen zonas de integración económica (como es el caso de la UE) que pueden llegar a tener la consideración de mercado "nacional" al haberse suprimido las aduanas, aunque el uso de los Incoterms sigue estando plenamente justificado por las diferentes alternativas que hay en cuanto a medios de transporte y lugares de entrega.

#### Funciones de los Incoterms

Estos términos surgen por la necesidad que tienen los exportadores e importadores de ponerse de acuerdo en una serie de aspectos relacionados con las operaciones internacionales. En concreto, su finalidad consiste en delimitar con precisión cuatro aspectos de la operativa internacional: el lugar donde se entrega la mercancía; los documentos y trámites aduaneros; la transmisión de riesgos en el transporte, y el reparto de costes logísticos entre vendedor y comprador.

#### El lugar de entrega de la mercancía

La primera función de los Incoterms es delimitar con precisión el lugar de entrega de la mercancía así como si esta se entrega cargada o bien preparada para la descarga en el medio de transporte. A continuación de las tres siglas en mayúscula que definen el Incoterm, debe figurar con la mayor precisión posible el lugar específico en el que se entrega la mercancía así como la ciudad y el país, seguido todo ello por la expresión "Incoterms 2010", para hacer explícito que se está haciendo referencia a la última versión.

#### Documentos y trámites aduaneros

La segunda función de los Incoterms es regular quién debe obtener los documentos que se generan en una operación de comercio exterior. Entre estos documentos cabe

destacar los documentos necesarios para realizar los trámites aduaneros de exportación e importación.

### Trámites aduaneros según el Incoterm

	Incoterm	Trámites exportación	Trámites importación
<b>P O L I V A L E T E S</b>	EXW	Comprador	Comprador
	FCA	Vendedor	Comprador
	CPT	Vendedor	Comprador
	CIP	Vendedor	Comprador
	DAT	Vendedor	comprador
	DAP	Vendedor	Comprador
	DDP	Vendedor	Vendedor
<b>M A R Í T I M</b>	FAS	Vendedor	Comprador
	FOB	Vendedor	Comprador
	CFR	Vendedor	Comprador
	CIF	Vendedor	Comprador

<b>O</b>				
<b>S</b>				

FUENTE: GUÍA PRÁCTICA DE LOS INCOTERMS 2010. GLOBAL MARKETING STRATEGIES

### Transmisión y cobertura de riesgos en el transporte

La tercera función de los Incoterms es determinar el lugar donde se transmite el riesgo del vendedor al comprador. Hay que aclarar que se trata del riesgo del transporte, es decir del perjuicio que pueda causar al vendedor o al comprador el daño, la pérdida, el retraso, etc., durante el transporte de la mercancía, no del riesgo comercial o de pago, que tiene que ver con la transmisión de la propiedad de la mercancía y con su pago, aspectos que no se regulan en los Incoterms.

Existen dos posibilidades: transmitir el riesgo en el país de origen (país del vendedor) o transmitirlo en el país de destino (país del comprador).

- **Transmisión de riesgos en origen:** en EXW, en los Incoterms en "F" (FCA, FAS y FOB) y en los Incoterms en "C" (CPT, CIP, CFR y CIF) el riesgo se transmite "a la salida", es decir allí donde el vendedor entrega la mercancía al primer transportista de la cadena (Incoterms polivalentes) o en el puerto de embarque (Incoterms marítimos), siempre en el país de origen.

- **Transmisión de riesgos en destino:** en los Incoterms en "D" (DAT, DAP y DDP) el riesgo se transmite "a la llegada", es decir, cuando el vendedor entrega la mercancía en el lugar designado -normalmente infraestructura logística (DAT) o instalaciones del comprador (DAP o DDP)- en el país de destino.

Por lo que se refiere a la cobertura del riesgo del transporte, solo en los Incoterms CIP y CIF -la "I" proviene de la palabra inglesa *Insurance* (seguro)- las reglas Incoterms obligan al vendedor a contratar un seguro de transporte a nombre del comprador. En el resto de Incoterms, la contratación no es obligatoria, si bien es aconsejable que lo haga la parte que asume el riesgo en el transporte principal: en EXW, FCA, FAS, CFR y CPT será el comprador y en DAT, DAP y DDP el vendedor.

### Reparto de costes logísticos entre vendedor y comprador

Además de todas estas funciones, la aplicación fundamental de los Incoterms es delimitar con precisión el reparto de costes en una compraventa internacional, entre

ellos: la carga y descarga de la mercancía, el transporte interior en los países de origen y destino, el transporte internacional, los trámites aduaneros, etc.

Para entender el reparto de costes logísticos hay que tener en cuenta que la normativa de los Incoterms está hecha desde el punto de vista del vendedor. A medida que se avanza en la clasificación de los Incoterms, son mayores los costes que asume el vendedor y, por contra, menores los que asume el comprador. Así, por ejemplo, en el gráfico que aparece más adelante, si se tratara de la operación de exportación de una mercancía que viaja entre España y México, por barco o avión y en contenedor, los Incoterms que podrían utilizarse serían los siguientes:

**EXW almacén del vendedor:** la mercancía se entrega en las propias instalaciones del vendedor preparada para la carga. Todos los costes de la exportación los asume el comprador.

**FCA puerto o aeropuerto español:** el vendedor asume los costes de transporte interior hasta la terminal de contenedores en el puerto de embarque o aeropuerto, así como el despacho de aduanas de exportación.

**CPT puerto o aeropuerto mexicano:** el vendedor paga también los costes de la terminal en el puerto o aeropuerto español y el transporte marítimo o aéreo entre España y México.

**CIP puerto o aeropuerto mexicano:** igual que en el caso anterior, pero además, el vendedor paga el coste de seguro de transporte de la mercancía entre España y México.

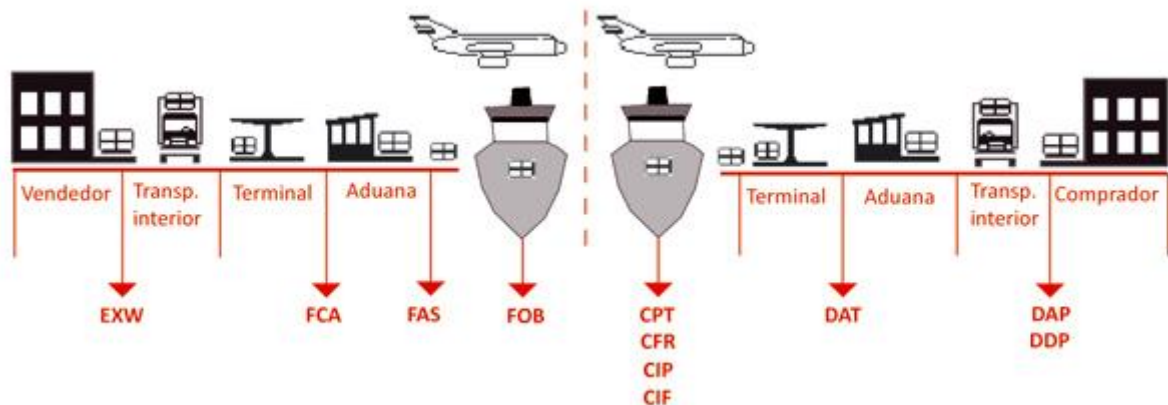
**DAT puerto o aeropuerto mexicano:** el vendedor también asume los costes de descarga en el puerto o aeropuerto mexicano.

**DAP almacén del comprador:** el vendedor paga también los costes de transporte hasta algún punto interior en México (habitualmente el almacén del comprador), pero no los costes del despacho de importación, que son por cuenta del comprador.

**DDP almacén del comprador:** el vendedor asume todos los costes de la exportación, incluyendo el despacho de aduanas de importación, excepto la descarga de la mercancía en el almacén del comprador.

Los Incoterms marítimos (FAS, FOB, CFR y CIF) no cabe utilizarlos en este caso ya que la mercancía se transporta en contenedor.

## Reparto de costes logísticos entre vendedor y comprador en una operación de exportación



FUENTE: GUÍA PRÁCTICA DE LOS INCOTERMS 2010. GLOBAL MARKETING STRATEGIES

En definitiva, los Incoterms son unas normas ampliamente conocidas y utilizadas por los diferentes actores que participan en las operaciones de comercio exterior (exportadores, importadores, transportistas, transitarios, agentes de aduanas, bancos y compañías de seguros, etc.) y por ello deben conocerse en profundidad, para utilizarse correctamente y con ello evitar discrepancias entre las partes. OLEGARIO LLAMAZARES. DIRECTOR DE GLOBAL MARKETING STRATEGIES