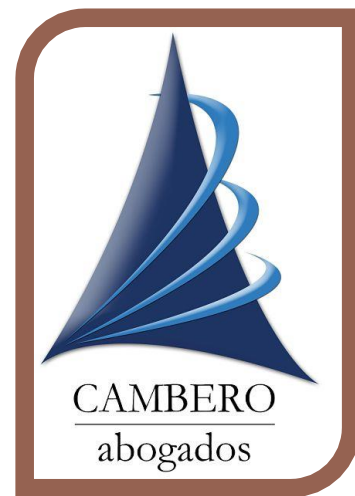


# El uso correcto de incoterms (Guía práctica)



[info@camberoabogados.com](mailto:info@camberoabogados.com)



## El uso correcto del Incoterm en las transacciones internacionales

El Incoterm es una elección estratégica dentro de las transacciones internacionales, ya que una de las grandes interrogantes para el actor internacional, cuando se desea exportar o importar, es la de conocer en qué momento los riesgos y los costos se transfieren al comprador. Para responder a dicha interrogante, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) situada en París crea los *INternational COMmercial TERMS*<sup>1</sup> o Términos de Comercio Internacional. En la práctica comercial internacional el Incoterm se confunde con la contratación y se tiene la falsa creencia que los Incoterms protegen toda la negociación internacional, por lo que es importante aclarar que el Incoterm es únicamente una parte mínima del proceso de venta o compra internacional, y nos permiten un mejor entendimiento respecto a los términos de entrega y de riesgos de traspaso de mercancías entre el vendedor y el comprador.

Tradicionalmente, el Incoterm ha sido considerado como “un mal necesario”, sin embargo, actualmente es un elemento clave de la negociación comercial, ya que las partes que intervienen en la firma y la formalización de un contrato de compraventa tienen un conocimiento impreciso de las distintas prácticas comerciales utilizadas en su respectivos países, lo que puede generar malentendidos, y/o litigios, teniendo por consecuencia una pérdida de tiempo y dinero para los actores involucrados en la compra-venta. Por tal razón, analizaremos los Incoterms y su correcta aplicación práctica.

### 1) DEFINIENDO EL INCOTERM

---

<sup>1</sup> Cf. Cámara de Comercio Internacional. Comité español. *Incoterms 2000. Reglas oficiales de la CCI para la interpretación de términos comerciales*. Madrid, CCI, 2000.



El Incoterm es una cláusula estandarizada y reconocida, que permite determinar el alcance de las responsabilidades, estableciendo precios, en qué momento y dónde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador, el lugar de entrega de la mercadería, quién contrata y paga el transporte, quién contrata y paga el seguro, qué documentos tramita cada parte y su costo.

### **A).- Desarrollo de los Incoterms**

La CCI publicó por primera vez en 1936, una serie de reglas internacionales para la interpretación de los términos de comercio internacional, conocidos como Incoterms 1936. Antes de que la CCI desarrollara las reglas Incoterms, los diferentes términos eran interpretados de varias maneras dependiendo del país, frecuentemente suscitando disputas y procesos de litigio. Desde que CCI creó las reglas *Incoterms* en 1936, este estándar contractual aceptado universalmente se ha actualizado con regularidad para seguirle el ritmo al desarrollo del comercio internacional, con lo cual se han introducido enmiendas y adiciones en los años de 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, y el último en 2010, con el fin de adaptar las términos comerciales a las prácticas internacionales.

Esta última actualización se elaboró tomando en consideración los acontecimientos más relevantes en el mundo del comercio global desde la última revisión en el año 2000. Dichas actualizaciones incluyen los cambios en el manejo de las cargas, tema que se ha sido prioritario dentro de la agenda de transportación de muchos países por motivos de seguridad. También se considera el creciente uso de las comunicaciones electrónicas para realizar transacciones de negocios, inclusive la máxima autoridad en reglas de comercio internacional, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), ha recomendado el uso mundial de los Incoterms 2010, pues considera que este conjunto de definiciones comerciales elaboradas por el empresariado privado (CCI) en oposición a los reguladores comerciales, armonizan las leyes que gobiernan el comercio internacional y los califica "como una valiosa contribución a la facilitación del comercio internacional<sup>2</sup>".

---

<sup>2</sup> Revista Classe Export "Vade-mecum du Commerce International", 6 edición, Paris, 2011, p.170.



Formalmente, cada Incoterm se abrevia en tres letras y define la extensión de las responsabilidades tanto del comprador como del vendedor durante la transportación y entrega de bienes. Este código de tres letras debe ser seguido por el nombre del lugar (puerto o ciudad de entrega) y contener la versión del Incoterm utilizado de referencia; ejemplo: EXW Guadalajara Incoterm 2010.

### **B).- Diferente tipos de Incoterm**

Concretamente, en un contrato internacional el Incoterm tiene por objetivo regular los siguientes puntos en tres letras abreviadas: A) El punto crítico de transferencia de riesgos entre el vendedor y el comprador en el proceso de despacho de mercancías (riesgos de pérdida, deterioro, robo de mercancías, etc.), esto permite conocer quien tiene que tomar dichos riesgos, y adoptar las medidas necesarias en términos de seguros. B) Indicar quién, ya sea el vendedor o el comprador, debe suscribir el contrato de transporte; C) Repartir entre las dos partes los gastos de logística y administrativos en las diferentes etapas del despacho de mercancías; D) Precisar quién toma a su cargo las operaciones de manipulación, de carga y descarga de mercancías de los contenedores, así que operaciones de inspección y; E) Fijar las obligaciones respectivas para el cumplimiento de formalidades de exportación y/o importación, el pago de derechos y tasas de importación así que la exhibición de documentos. Son admitidos en todo el mundo, no sufren divergencias, por lo que se debe utilizar únicamente las abreviaciones normalizadas o estandarizadas.

Cabe mencionar que no todos los Incoterms son reconocidos en todos los países, por lo que se recomienda investigar si el Incoterm que planteamos es aceptado en el otro país, sobre todo en los países de “riesgo”, como lo son algunos mercados de África y Asia. Los Incoterms se clasifican en diferentes formas, por lo que podemos encontrar el Incoterm “salida de fábrica” del vendedor (E), después los de pre-despacho por parte del vendedor (F), y que puede integrar el transporte principal bajo la responsabilidad del vendedor (C) y el control hasta la zona de post-despacho, que son los Incoterms de llegada (D). En la última reforma Incoterm 2010, se hicieron varias revisiones con el fin de asegurar que la redacción de las reglas Incoterms reflejen con claridad y precisión las prácticas comerciales actuales. El número de reglas en la reforma vigente del 2010 son 11: Puesto por el vendedor en salida de fábrica (EXW), a partir del momento que esta es dejada por el vendedor al



transportista para su expedición (FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT y CIP), y la mercancía viaja a riesgos del vendedor hasta el punto convenido (DAP, DAT y DDP).

Algunos pueden ser utilizados cuando el medio de transporte es marítimo o fluvial (se entiende un puerto de carga de la mercancía), los otros son multimodales, y son utilizados normalmente en transporte terrestre o aéreo, pero pueden incluir el transporte marítimo.

## 2) USO CORRECTO DEL INCOTERM

El criterio de elección del Incoterm, depende de varios factores, que debe considerar tanto el vendedor como para el comprador. El vendedor puede decidir el control del transporte y el riesgo en términos de servicio comercial ofrecido al cliente, es decir, facilitar su compra. Por el contrario, un gran número de empresas consideran este control como una fuente de problemas suplementarios y en esos casos, se deja al comprador la suerte del transporte. Sin embargo, este último razonamiento es muy peligroso, inclusive perjudicial para la empresa que desea comercializar un producto en un mercado extranjero, por lo que se recomienda tener el control de la venta del producto al lugar donde lo solicita el comprador. La tendencia actual es que el comprador queda libre toda carga de logística.

En caso de omitir el año del Incoterms a utilizar<sup>3</sup>, se aplicara automáticamente esta última actualización. Para utilizar los incoterms 2010, se sugiere precisarlo claramente en el contrato internacional, indicando la regla Incoterms seleccionada, agregando el lugar elegido, seguido de incoterms 2010; ejemplo: FOB Le Havre Incoterms 2010 o EXW Puebla Incoterms 2010.

La no mención del Incoterm 2010 respectivo puede acarrear problemas financieros para la empresa, ya que las prácticas comerciales pueden variar de un país a otro. Por ejemplo, una empresa exportadora quiere vender con precio FOB, pero no lo estipula por escrito ni en los documentos contractuales, ni en los anexos, y vende a un país donde la

---

<sup>3</sup> Remigi Palmés Combalia, "Capítulo 6. Cómo utilizar los incoterms", *Cómo usar bien los incoterms*, Barcelona, ICG Marge, (Segunda edición), pp. 85-163.



costumbre comercial es recibir los productos con precios CIF y esa costumbre es, además, aceptada por los tribunales comerciales locales, en caso de un conflicto el tribunal considerará que las partes han decidido aplicar las normas y costumbres del país de destino. En este supuesto, la empresa exportadora estaría obligada a pagar el embarque y el seguro, a pesar de que el precio acordado fue por el valor del producto en el puerto de origen (FOB), lo que en una pequeña empresa podría significar su cierre.

Asimismo, en México, una gran parte de las empresas que operan en el comercio internacional utilizan sistemáticamente el término FOB<sup>4</sup>, pero este término es de concepción norte americana<sup>5</sup>, y es muy diferente el Incoterm FOB de la CCI, por lo que es conveniente verificar con el cliente/proveedor si se trata de un FOB Norte Americano o un Incoterm 2010 del CCI. Respecto a los Incoterms se aconseja incluirlos en un contrato internacional, pero no dejar únicamente el acrónimo del Incoterm y el lugar de destino, sino también hacer una descripción lo más preciso posible dentro del contrato del mismo; ejemplo: Clausula contrato internacional Incoterms, “*FOB Puerto de Mercancías, Puerto de Altamira, Tamaulipas, México, Incoterms 2010 CCI: El Vendedor pone a disposición en el puerto de Altamira, México, en el lugar pactado denominado Puerto de Mercancías de Altamira, el buque X (nombre de la embarcación, elegida por el comprador). El Vendedor es responsable de las formalidades aduaneras para la exportación de la mercancía. El Comprador elige la nave X (nombre de la embarcación), quien es responsable del pago del flete marítimo y seguro y además es responsable de check-in de la mercancía. Los gastos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía, en relación al Incoterm FOB pactado, son responsabilidad del Comprador desde el momento en la mercancía sea puesta en el puerto antes mencionado*”.

## CONSIDERACIONES FINALES

---

<sup>4</sup> Según la encuesta: *Como exportar a los mercados estrella de Latinoamérica* (s. f.), recuperado el 30 Mayo de 2013, de <http://www.dhlbusiness.com/category/latam-region>

<sup>5</sup> Estipulados en la Fracción I del artículo 2-319 del *Uniform Commercial Code* de EUA, y los cuales reagrupan la integralidad de los Incoterms de la CCI.



Cabe destacar que existen dos equivocaciones frecuentes en relación a los Incoterms. A menudo se interpreta que estas reglas se aplican al contrato de transporte y no al de compra-venta, erróneamente dando por hecho que el Incoterm regula todas las obligaciones que las partes deseen incluir en el contrato de compra-venta. Los Incoterms se ocupan sólo de la relación entre el comprador y el vendedor en un contrato de compra-venta y, más aún, sólo de algunos aspectos bien determinados, tal y como lo hemos analizado. Para el empresario mexicano, el uso de las reglas Incoterms aplicadas en diferentes casos y disputas contractuales, pueden ser útiles para dirimir y esclarecer disputas ya iniciadas y previenen muchas otras, por lo que su uso es altamente recomendable.





**Información complementaria y asesoría en incoterms**

## **CAMBERO ABOGADOS**

**TEL 0133 38 82 38 32**

**[info@camberoabogados.com](mailto:info@camberoabogados.com)**

