CAMARA NACIONAL
DE COMERCIO Y
SERVICIOS DEL
URUGUAY

Escuela de Negocios Internacionales

CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO
Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Lic. Olavo Daniel Machado Formoso. MBA.
olavo@vera.com.uy

CCJ
CENTRO
DE CAPACITACION
JACKSONVILLE

cbc

1898

1905

1906

1940

1950

1962

1973

1991-92

1998

2003

TODAY

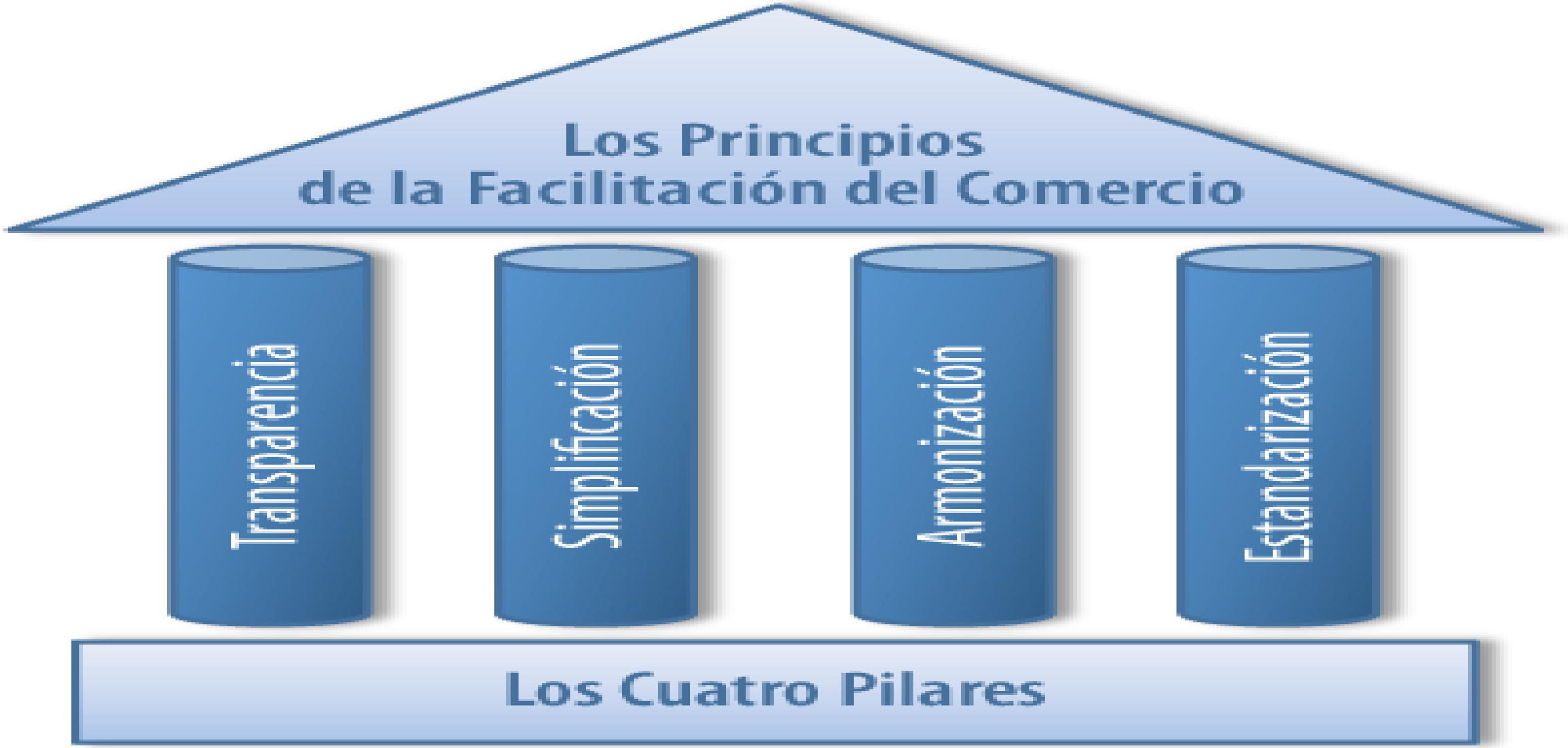
https://iccwbo.org

Cámara de Comercio Internacional

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) es una organización que se encarga de brindar protección a las empresas de los diferentes países del mundo en lo que se refiere a las operaciones comerciales, ya que hoy en día existe mayor interdependencia entre naciones; es decir, lo que sucede en una economía repercute en las demás.

Esta cámara se creó en el año 1919 en Francia, constituida con personalidad propia y naturaleza jurídica asociativa. Cabe mencionar que la Cámara de Comercio Internacional es la única organización empresarial que tiene el estatus de organismo de consulta ante las Naciones Unidas y sus organismos especializados.

Los principios fundamentales de la facilitación del comercio



http://tfig.unece.org/SP/details.html

¿En qué consiste?

- **La transparencia** dentro del gobierno promueve la apertura y la rendición de cuentas de las acciones de un gobierno y de la administración. Conlleva la divulgación de información de una manera en que el público fácilmente pueda tener acceso a ella y utilizarla. La información reguladora debe ser publicada y difundida, siempre que sea posible, antes de su entrada en vigor, para permitir a las partes involucradas tomar nota de ella y realizar los cambios que sean necesarios.

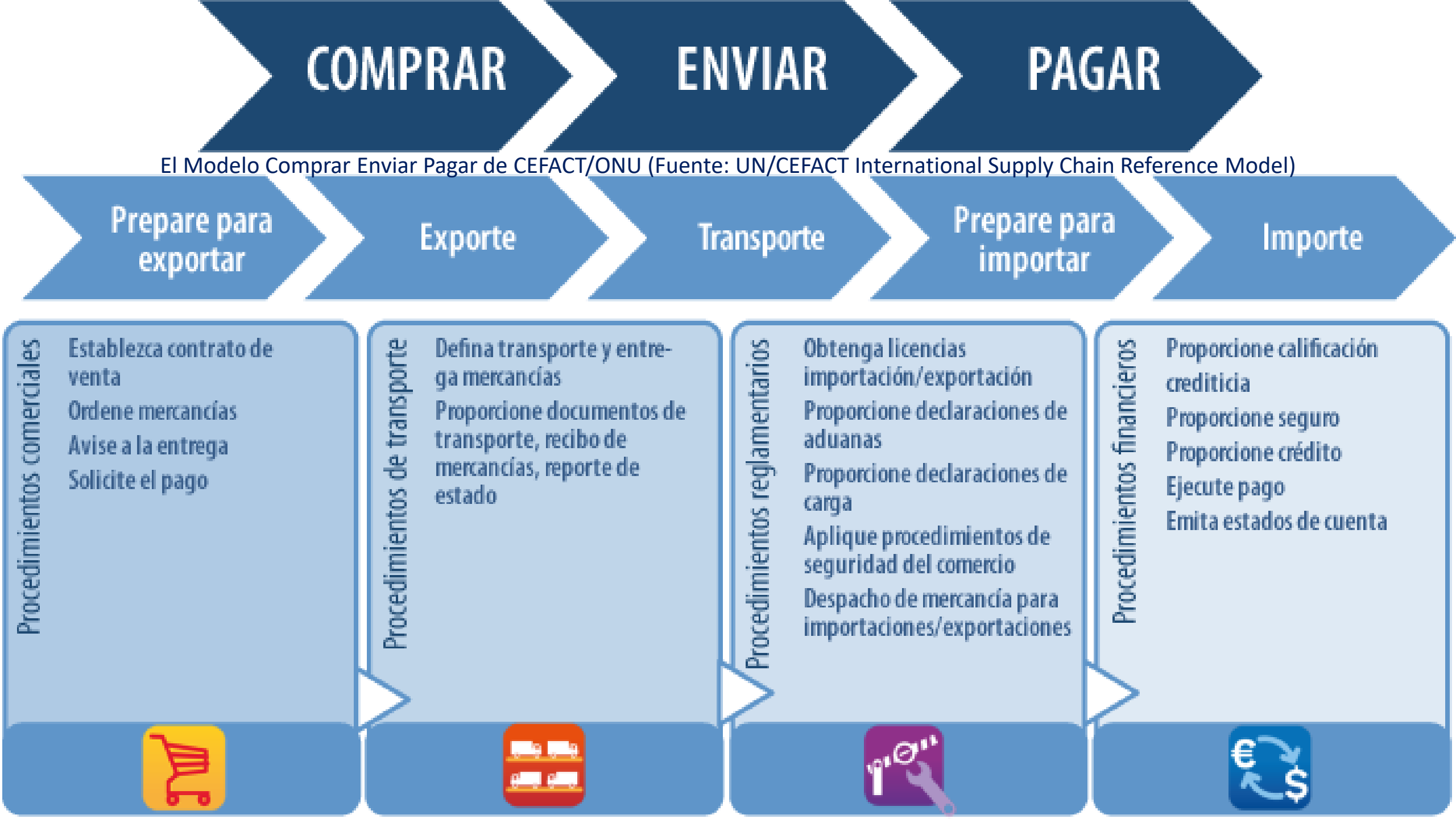
- **La simplificación** es el proceso de eliminar todos los elementos y duplicaciones innecesarias en las formalidades, procesos y procedimientos comerciales. Debe estar basado en un análisis de la situación actual, “Tal como está”.

- **La armonización** es la alineación de procedimientos, operaciones y documentación de carácter nacional con los convenios, estándares y prácticas internacionales. Puede derivarse de la adopción e implementación de los mismos estándares que los países socios, como parte de un proceso de integración regional o como resultado de decisiones de comercio.

- **La estandarización** es el proceso de desarrollar formatos para las prácticas y procedimientos, documentos e información acordados a nivel internacional entre las partes. Los estándares entonces se utilizan para alinear y, eventualmente, armonizar las prácticas y los métodos.

- ***Nota: Para alcanzar estos principios, es esencial la plena cooperación entre autoridades gubernamentales y la comunidad empresarial.***

Guía de Facilitación del Comercio de la ONU http://tfig.unece.org/SP/details.html



El Modelo Comprar Enviar Pagar de CEFACT/ONU (Fuente: UN/CEFACT International Supply Chain Reference Model)

Curso Incoterms® 2019

https://www.youtube.com/watch?v=lT71Jm-8ehI

Escuela de Negocios Internacionales

CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

TIPOS DE INCOTERMS 2010

Historia y evolución de las Reglas Incoterms

Podemos agradecer a un grupo de industriales, financieros y comerciantes cuya determinación de llevar la prosperidad económica a una era posterior a la Primera Guerra Mundial finalmente condujo a la fundación de la CCI.
Sin un sistema global de reglas para gobernar el comercio mundial, fueron estos empresarios quienes vieron la oportunidad de crear un estándar industrial que se conocería como las reglas de los Incoterms®.

1923: primer sondeo de términos comerciales comerciales de la CCI

Después de la **creación de la CCI en 1919**, una de sus primeras iniciativas fue facilitar el comercio internacional.
A principios de la **década de 1920**, la organización empresarial mundial se propuso comprender los términos comerciales utilizados por los comerciantes.

Esto se hizo a través de un estudio que se limitó a **seis términos de uso común en solo 13 países**.
Los hallazgos se publicaron en 1923, destacando las disparidades en la interpretación.

1928: Claridad mejorada
Para examinar las discrepancias identificadas en la encuesta inicial, se llevó a cabo un segundo estudio.
Esta vez, el alcance se amplió a la interpretación de los términos comerciales utilizados en más de 30 países.

1936: directrices globales para los comerciantes
En base a los hallazgos de los estudios, se publicó la primera versión de las reglas Incoterms®.
Los términos incluyen FAS, FOB, C y F, CIF, Ex Ship y Ex Quay.

1953: Aumento del transporte por ferrocarril
Debido a la Segunda Guerra Mundial, se suspendieron las revisiones adicionales de las reglas Incoterms® y no se reanudaron hasta la década de 1950.
La primera revisión de las reglas Incoterms® se emitió en 1953.
Debutó tres nuevos términos comerciales para el transporte no marítimo.
Las nuevas reglas comprendían DCP (Costos entregados pagados), FOR (libre en el tren) y FOT (libre en el camión).

1967: correcciones erróneas

La CCI lanzó la tercera revisión de las reglas Incoterms®, que trata sobre las interpretaciones erróneas de la versión anterior. Se agregaron dos términos comerciales para abordar la entrega en la frontera (DAF) y la entrega en el destino (DDP).

1974: Avances en el transporte aéreo

El mayor uso del transporte aéreo dio lugar a otra versión de los términos comerciales populares. Esta edición incluyó el nuevo término FOB Airport (Free on Board Airport).

Esta regla pretendía disipar la confusión en torno al término FOB (Free on Board) al indicar el "medio de transporte" exacto utilizado.

1980: Proliferación del tráfico de contenedores

Con la expansión del transporte de mercancías en contenedores y los nuevos procesos de documentación, surgió la necesidad de otra revisión.

Esta edición introdujo el término comercial FRC (Free Carrier ... Nombrado en Point), que preveía mercancías que realmente no se entrega al costado del buque, sino en un punto de recepción en la orilla, como un patio de contenedores.

McLean y la caja que cambió el transporte de mercancías
“Qué fácil sería tomar el camión en sí, su caja, y ponerla sobre cubierta”.

1990: una revisión completa

La quinta revisión simplificó el término de Free Carrier al eliminar reglas para modos de transporte específicos (es decir, FOR, Free on Rail, FOT, Free on Truck y FOB Airport, Free on Board Airport). Se consideró suficiente utilizar el término general FCA (Free Carrier ... en Named Point) en su lugar. Otras disposiciones explicaron un mayor uso de mensajes electrónicos.

2000: Modificación de las obligaciones de despacho de aduana

La sección "Licencias, autorizaciones y formalidades" de las reglas de FAS y DEQ Incoterms® se modificó para cumplir con la forma en que la mayoría de las autoridades aduaneras abordan los problemas del exportador y el importador registrado.

2010: reflexiones sobre el panorama del comercio contemporáneo

Incoterms® 2010 es la edición más reciente de las reglas hasta la fecha. Esta versión consolidó la familia de reglas D, eliminando DAF (Delivered at Frontier), DES (Entregado en el barco), DEQ (Delivered Ex Quay) y DDU (Delivered Duty Unpaid) y agregando DAT (Delivered at Terminal) y DAP (Delivered en el lugar). Otras modificaciones incluyen una mayor obligación para el comprador y el vendedor de cooperar en el intercambio de información y los cambios para dar cabida a "ventas de cadenas".

2020: Mirando hacia el futuro

THE HISTORY OF THE Incoterms® RULES

1923
ICC conducts first study of most commonly used trade terms, highlighting disparities of their interpretation.

1928
Second **Incoterms®** rules study expands scope to improve clarity of trade terms in over 30 countries.

1936
ICC publishes first edition of the **Incoterms®** rules featuring six trade terms relating to carriage by sea.

1953
Three new non-maritime terms address the rise of transport of goods by rail in the wake of World War II: **FOR** (Free on Rail), **FOT** (Free on Truck) and **DCP** (Delivered Costs Paid).

1967
ICC launches third edition of the **Incoterms®** rules including two new terms: **DAF** (Delivery at Frontier) and **DDP** (Delivery in Country of Destination).

1976
Fourth edition of the **Incoterms®** rules announces new terms to end confusion relating to the interpretation of **FOB** (Free on Board) for air transport.

1980
FRC (Free Carrier) term and new documentation processes introduced to address rise of containerisation.

1990
ICC unveils **Incoterms® 1990**, a complete revision of the 1953 version reflecting contemporary practices in international trade and use of intermodal transport. **FRC** becomes **FCA**. Changes also contain provisions for the use of electronic messages.

2000
Publication of **Incoterms®2000** sees major changes to the "Delivery" section, which made the term **FCA** (Free Carrier) far clearer and easier to use.

2010
ICC releases **Incoterms®2010**, reducing the number of terms from 13 to 11 by inclusion of two new rules for use irrespective of the agreed mode of transport. Other modifications to reflect contemporary trade landscape comprises measures to enhance cooperation among parties and adaptations regarding commodities sales and domestic transactions.

Antecedentes

- En el comercio internacional se emplean unos «términos» que regulan las operaciones y que, se supone, deben tener una aceptación mundial.

- La especialización de las partes que intervienen difiere, por lo que puede haber distintas interpretaciones sobre un mismo término que se emplean en operaciones comerciales.

- En **1936**, la **Cámara de Comercio Internacional** publicó los primeros Incoterms y practicó nuevas actualizaciones en ***1945, 1953, 1967, 1976, 1970, 1980, 1990,2000 y 2010.***

- Esta nueva revisión es esencial en el deseo de disponer siempre de un texto **puesto al día que sirva a las necesidades del mercado actual. Incoterms 2020.**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Objetivos

El Cometido es establecer un <u>conjunto de términos y reglas que permitan acordar los derechos y obligaciones tanto del vendedor como del comprador</u>, en las transacciones comerciales internacionales.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Aspectos que regulan los Incoterms son:

- ❖Transferencia de riesgos.
- ❖Costos.
- ❖Documentación, trámites y gestión ante autoridades gubernamentales y agentes privados.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Los incoterms son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

- **<u>Los incoterms determinan</u>:**

- **El alcance del precio (quién paga cada parte del transporte internacional)**

- **En qué momento y en qué lugar se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía del vendedor hacia el comprador (quién es el responsable de la mercancía en cada momento)**

- **El lugar de entrega de la mercancía por parte del vendedor**

- **Quién contrata y paga el transporte**

- **Quién contrata y paga el seguro internacional**

- **Qué documentos tramita cada parte y quién se hace cargo de su coste**

Reglas para cualquier modo o modos de transporte

- EXW (En Fábrica)
- FCA (Libre Transportista)
- CPT (Transporte Pagado Hasta)
- CIP (Transporte y Seguro Pagado Hasta)
- DAT (Entregada en Terminal)
- DAP (Entregada en Lugar)
- DDP (Entregada Derechos Pagados)

Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores

- FAS (Libre a un lado del barco)
- FOB (Libre a Bordo)
- CFR (Costo y Flete)
- CIF (Costo, Seguro y Flete)

TRANSMISIÓN DE RIESGOS

Entrega en ORIGEN					Entrega en DESTINO	
EXPORTACIÓN					IMPORTACIÓN	
El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador:	**Grupo E** *Salida*	**Grupo F** *Transporte principal debido*	**Grupo C** *Transporte pagado* (+ seguro transporte)		**Grupo D** *Llegada*	El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador:
En locales del vendedor *(sin cargar)*	EXW				DAT	En terminal *(descargada)*
Al transportista convenido (*)		FCA	CPT	CIP	DAP / DDP	En punto convenido *(sin descargar)*
Al costado del buque		FAS				
A bordo del buque		FOB	CFR	CIF		

BancSabadell

REPARTO DE COSTES

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

(C) = cuando sea el caso
(V) = cuando sea el caso

C/V = en general, el comprador
V/C = en general, el vendedor

c = no hay obligación del comprador aunque el riesgo es suyo
v = no hay obligación del vendedor aunque el riesgo es suyo

La gestión de los riesgos

- El comprador y el vendedor reducen la incertidumbre propia a toda transacción internacional, como prácticas comerciales e interpretaciones diferentes de un país al otro.
- Responsabilidades y obligaciones respectivas para la entrega de mercancías y las obligaciones de documentos del vendedor.
- De esta forma los **INCOTERMS**, son cláusulas estandarizadas y reconocidas que permiten evitar litigios, distribuyendo claramente entre el comprador y el vendedor: **Los costes y riesgos**
- Además, los Incoterms distinguen el tema de la transferencia de riesgos y la transferencia de propiedad, ésta última sometida a la ley que rige el contrato.

Concretamente, en un contrato de venta internacional los Incoterms clarificarán los siguientes puntos:

- **Situar el punto crítico de la transferencia de los riesgos del vendedor al comprador** en el proceso de envío de mercancías (riesgos de pérdida, deterioro, hurto de las mercancías), permitiendo así que quien asume estos riesgos pueda tomar medidas preventivas, sobre todo en cuanto a seguros;
- **Indicar quién si el vendedor o el comprador, debe cerrar el contrato de transporte**;
- **Repartir entre ambas partes los gastos logísticos y administrativos** en las diferentes etapas del proceso;
- **Precisar quién está a cargo del embalaje**, el marcado de la mercancía, las operaciones de manutención, de carga y descarga de las mercancías, o la carga o transferencia del contenido de los contenedores, al igual que las operaciones de inspección;
- **Fijar las obligaciones respectivas para la realización de las formalidades de exportación y/o importación**, el pago de los derechos e impuestos de importación, al igual que el suministro de los documentos.
- Existen 11 Incoterms aceptados por la CCI (codificación original inglesa en tres letras, ej.: FOB) más una localización precisa, ej.: “FOB Le Havre”.

INCOTERMS
Algunas preguntas clave y sus correspondientes respuestas; nos pueden ayudar a comprender los Incoterms.

- ***Comprender los Incoterms supone comprender las condiciones del camino hacia el comercio exterior***
- **Incoterms** es un acrónimo en inglés que significa «términos internacionales de comercio».
- Se emplea en plural (**Incoterms**) y no «Incoterm» porque el acrónimo Incoterms incluye la palabra en inglés *terms*, es decir, términos.
- Esta decisión es lógica, ya que cada Incoterms incluye un conjunto de términos contractuales que regirán la forma en la que la mercancía llega a su destino y quiénes realizarán cada operación, qué riesgos son de cada parte, quién ha de realizar determinadas operaciones o trámites.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

https://www.youtube.com/watch?v=plpyWJhNP08

INCOTERMS

Estas son algunas de las preguntas

NOTA:

Es importante, tanto en la faceta de importador como en la de exportador, reflexionar y hacerse las preguntas necesarias para comprender qué tipo de términos se pactan con cada Incoterms, de manera que podamos elegir el adecuado para ambos.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

1) ¿Dónde se pone la mercancía a disposición del comprador?

- Esta pregunta es clave.
- Nos muestra el grado de implicación de comprador y vendedor en el proceso de transporte y, normalmente, en los trámites, costes y riesgos asociados.
- Existe una amplia gama de posibilidades que van desde la completa **desimplicación del vendedor** en el caso del **Incoterms EXW** a que sea el comprador quien se hace cargo de todo el proceso desde cargar hasta el transporte hasta el **DDP** que implica **total responsabilidad del vendedor**.
- Normalmente, esto tiene unas implicaciones en los costes y riesgos que asume cada parte.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

2) ¿Conlleva transporte marítimo?

- El comercio internacional suele implicar **distancias importantes** y transportar **grandes volúmenes** de mercancía a través del mar.
- Suele ser una solución práctica desde un punto de vista logístico y ventajosa desde el punto de vista de su costo.
- Por eso, los Incoterms atienden a las **diferentes variedades de transporte marítimo**, normalmente combinado con transporte terrestre y al reparto de las operaciones que ha de realizar cada parte en los puertos de origen y destino.
- Eso también tiene un **impacto en los fletes y riesgos del transporte marítimo**, así como en el momento de establecer quién tiene la obligación de pagar el seguro marítimo.
- Dada la enorme cantidad de supuestos diferentes que se pueden dar en la logística del comercio internacional, los trámites y algunas complejidades, especialmente cuando existe un transporte marítimo, **conviene tener a mano una guía que nos oriente sobre la logística y el transporte internacional.**

Carga, estiba, desestiba, descarga.

- ***Recuerda que tu mercancía, una vez en puerto, va ser cargada al barco, estibada en el barco; desestibada en el barco y descargada del barco. Reconoce estas operaciones para que al momento del contrato de transporte marítimo respectivo evites una duplicidad en el pago de alguna de estas operaciones.***

Carga:

- Operación que consiste en levantar la mercancía hasta la línea imaginaria perpendicular al costado del barco.

Estiba:

- Operación que consiste en trasladar la mercancía de la línea imaginaria perpendicular al costado del barco a la bodega, arrastre de la misma dentro del barco y apilado y sujeción por los medios necesarios.

Desestiba:

- Operación de liberar la mercancía de sus sujeciones, desapilar, arrastrar hasta colocarla al alcance del gancho de la grúa; elevar la misma hasta la línea imaginaria vertical al costado del barco.

Descarga:

- Traslado de la mercancía de la línea imaginaria al costado del barco hasta el muelle o medio situado sobre el muelle para su recepción.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

3) ¿Quién se hace cargo del transporte desde el origen hasta el puerto de origen?

- **En la mayoría de Incoterms, el transporte terrestre hasta llegar al puerto de origen corre a cargo del exportador (vendedor).**
- Existen excepciones, como el **Incoterms EXW o el Incoterms FCA**.
- En este último caso, **el exportador cumple dejando la mercancía al transportista en el lugar acordado**, que puede ser, por ejemplo, un depósito o una terminal.
- Pero podría ir al puerto también con el **FCA**, **incluyendo o no la aduana**.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

4) ¿Quién se hace cargo de la carga de la mercancía? ¿Y quién de la estiba?

- **No todo es transporte**, en el puerto de origen (y en el de destino) también hay que realizar diversas operaciones con otros **Incoterms**.
- Por ejemplo, en el **Incoterms FAS**, **el exportador** deja la mercancía **al importador al costado del buque** y, a partir de ahí, se tiene que hacer cargo de ella **el importador**.
- Eso supondrá que **el importador** se tendrá que ocupar tanto de trasladarla a la borda del buque, como de **colocar la mercancía en la bodega del buque**.
- Mientras, en el **incoterms FOB**, es **el exportador** el que se responsabiliza de la carga (dejar el contenedor en la borda del barco) y **el importador** de la estiba. **Muchas veces se cobra todo junto y no existe este cobro por separado**.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

5) ¿A quién corresponden los riesgos del transporte marítimo o fluvial? ¿Y a quién el pago flete?

- No siempre coincide el punto hasta el cual **el exportador** se hace cargo de los costes y a partir del cual los costes corresponden **al importador** con el punto en el que se transfieren los riesgos.
- Dados sus riesgos, esta diferenciación es especialmente importante en los Incoterms que incluyan transporte marítimo.
- Un ejemplo es el **Incoterms CFR**, en el que los riesgos se transfieren desde que la mercancía se encuentra cargada, aunque **el exportador** se haga cargo del flete.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

6) ¿Quién se hace cargo del seguro marítimo?

- En algunos **Incoterms** como, por ejemplo, **el CIF**, el exportador se hace cargo del seguro marítimo en favor del comprador.
- Así que el importador habrá de prestar atención a la cobertura de ese seguro, ya que el exportador está obligado a una cobertura mínima y, en ese caso, podría ser interesante que el propio importador contrate una cobertura más amplia en el mismo seguro.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

7) ¿Quién se hace cargo de la desestiba y de la descarga?

- **Sacar la mercancía de la bodega y colocarla en la borda y, posteriormente, trasladarla al muelle** son operaciones de especial importancia, por lo que hay que estar pendientes de las condiciones del **Incoterms** concertado para saber quién se tiene que hacer cargo de la desestiba y quién de la descarga.
- Puede que ambas vayan juntas en la misma factura de la naviera y el operador.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

8) ¿Quién se hace cargo de los trámites aduaneros?

- Los trámites aduaneros son relevantes porque son los que permiten que la mercancía acceda legalmente al país bajo un determinado régimen aduanero por el posible pago de aranceles e impuestos indirectos, como el IVA o los impuestos especiales.
- Por eso, es importante saber quién se va a hacer cargo de esos trámites.
- Por ejemplo, **DAP y DDP son dos Incoterms** con semejanzas, pero en el **Incoterms DDP** es **el exportador** el que se responsabiliza del despacho de importación de la mercancía en la aduana de destino, mientras en el **Incoterms DAP** se hace cargo **el importador.**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

9) ¿Quién se hace cargo del transporte interior en el país de destino?

- En la mayoría de los Incoterms, es el importador el que se hace cargo, en alguna mayor o menor medida, del transporte interior en el país de destino. Sin embargo, a algunas empresas les puede resultar conveniente que sea el exportador quien se encargue de todo.
- Para estos casos, existen **Incoterms como DDP**, en los que el exportador pone la mercancía a disposición del importador en el lugar acordado.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

- **Categorización de los incoterms 2010. Los incoterms se dividen en cuatro categorías: E, F, C, D.**

- **Término en E: EXW**
- **El vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en los propios locales del vendedor; esto es una entrega directa en la salida de la fábrica del vendedor.**

- **Términos en F: FCA, FAS y FOB**
- **Al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte elegido y pagado por el comprador.**
- **Esto es, una entrega indirecta sin pago del transporte principal por el vendedor.**

- **Términos en C: CFR, CIF, CPT y CIP**
- **El vendedor contrata el transporte pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía o de costes adicionales por los hechos acaecidos después de la carga y despacho; esto es una entrega indirecta con pago del transporte principal por el vendedor.**

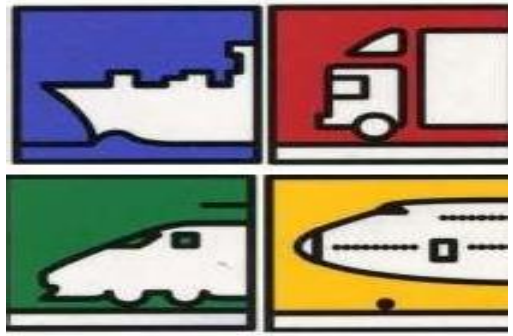
- **Términos en D: DAT, DAP y DDP**
- **El vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino; esto es una entrega directa a la llegada.**
- **Los costes y los riesgos se transmiten en el mismo punto, como los términos en E y los términos en F.**
- **Los términos en D no se proponen cuando el pago de la transacción se realiza a través de un crédito documentario, básicamente porque las entidades financieras no lo aceptan.**
- **DAP es un Incoterms polivalente "flexible" y se puede usar en cualquier medio de transporte y en la combinación de todos ellos.**

Estudio y análisis de los Incoterms® 2010

Incoterms® 2010
by the International Chamber of Commerce (ICC)

ICC rules for the use of domestic and international trade terms

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY



Tipo de transporte:
Cualquiera incluido el multimodal

- **El vendedor** cumple su obligación de entrega cuando pone la mercancía a disposición del comprador en las instalaciones del vendedor o en otro lugar designado (taller, fábrica, almacén).

- **El vendedor le debe notificar al comprador**:

✓ Los horarios de carga del almacén.

✓ La fecha a partir de la cual se podrá realizar la carga

✓ Notificación del envío efectivo de la carga y código de seguimiento de la misma (*tracking*)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

EXW (Ex Works)
En Fábrica (Lugar de entrega designado)

Transferencia de riesgos y costos

El vendedor transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía, una vez que ha entregado la mercancía en el punto acordado (si lo hay) en el lugar de entrega designado y sin cargarla en ningún vehículo proporcionado por **el comprador.**

Nota: En el caso de que no se haya acordado un punto especifico en el lugar de entrega designado y si hay varios puntos disponibles, **el vendedor** puede elegir el que mejor le convenga.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

- **EXW Empresa "Frigorífico Tacuarembó", Bodega 1, Almacén 4, planta 2. Montevideo, Uruguay. Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término Ex Works (EXW) / Entrega directa a la salida

Vendedor: La única responsabilidad del vendedor es **poner la mercancía a disposición del comprador** en sus locales en un embalaje adaptado al tipo de transporte (en general, el precio incluye la ubicación de la mercancía en palets).

Comprador: El comprador asume todos los gastos y riesgos inherentes al transporte, desde la salida de la fábrica hasta el destino. El término EXW representa la menor cantidad de obligaciones para el vendedor.
Sin embargo, **si las partes desean que la carga de la mercancía al salir sea asumida por el vendedor "EXW Loaded", gastos y riesgos, deberán para ello señalarlo claramente a través de una cláusula explícita que se añadirá en el contrato de venta (ej.: EXW París cargado, CCI 2010).**
Se asume que el vendedor presta al comprador, según el pedido de éste y asumiendo gastos y riesgos, toda la asistencia necesaria para la obtención de una licencia de exportación, un seguro, dándole toda la información útil a su disposición para permitirle al comprador exportar su mercancía de manera segura.

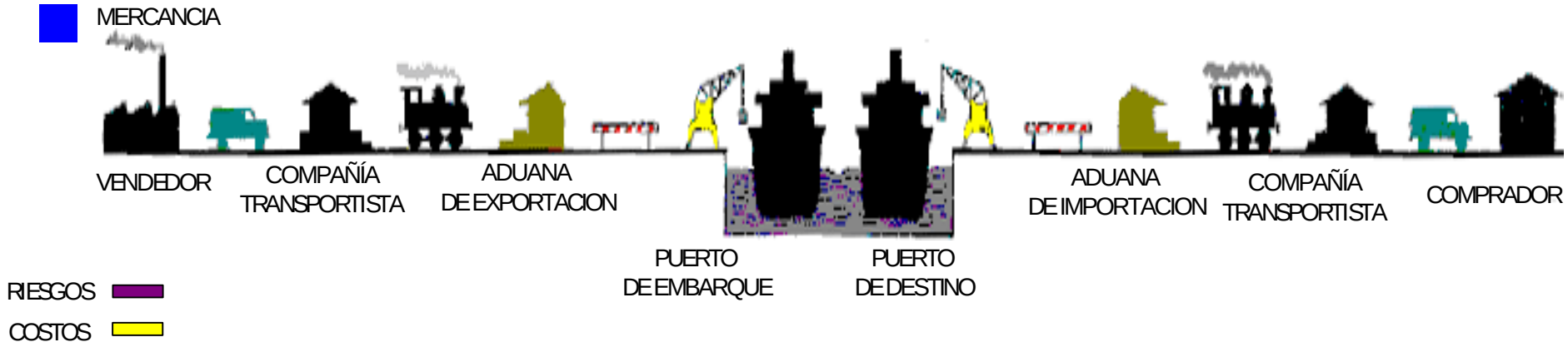
Variante "EXW Loaded", o en español "en fábrica, cargado en".
La revisión 2000 de los Incoterms introdujo este concepto de "EXW loaded", que reconoce una práctica muy utilizada, por lo cual el vendedor es responsable de la carga de la mercancía en el vehículo del comprador.

- En EXW es el comprador el que debe cargar (o encargar que alguien lo haga en su nombre) el vehículo que retira la mercancía de las instalaciones del vendedor y, si la carga la hiciera el vendedor, lo hará al coste y riesgo del comprador.

- Para algunos, esta no es la práctica habitual y provoca conflictos.
- Es uno de los motivos por los que se espera desaparezca en la versión 2020.

- **Por otra parte, en el EXW, el <u>despacho de aduana de exportación</u> lo hace el comprador y eso deja al vendedor sin prueba de tal proceso.**
- Este es otro de los motivos por el que parece que desaparecerá en el 2020.

EXW (Ex Works)
En Fábrica (…Lugar de entrega designado



- **VENDEDOR:** Empaque y embalaje de la mercancía
- **COMPRADOR:** transporte de la mercancía (de la fábrica al lugar de entrega designado)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Flete principal (del país de exportación al país de importación)
- Seguro del flete principal.
- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

FCA (Free Carrier)
Libre Transportista (…Lugar de entrega designado)

Tipo de transporte: Cualquiera, incluido el multimodal

- **El vendedor** cumple su obligación cuando la mercancía se entrega al porteador o a otra persona designada por la empresa compradora en las instalaciones de la empresa vendedora o en otro lugar designado.

- Si se acuerda entre las partes entregar la mercancía en las instalaciones **del vendedor**, se debe especificar la dirección de estas instalaciones como el lugar de entrega designado.

- Por otra parte, si tienen la intención de que la mercancía se entregue en otro lugar, deben identificar un lugar de entrega específico diferente

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

FCA (Free Carrier)
Libre Transportista (Lugar de entrega designado)

Transferencia de riesgos y costos

- **El vendedor** le transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía cuando este las entrega al transportista o a otra persona designada por el comprador en el punto acordado (si lo hay) en el lugar designado en la fecha acordada o dentro del plazo acordado y lista para la descarga.
- ***Nota***: *Si el lugar designado son las instalaciones **del vendedor**, la transferencia se da cuando la mercancía se ha cargado en el medio de transporte proporcionado por el comprador.*
- *La mercancía debe estar embalada y etiquetada, dispuesta para el medio de transporte elegido por el comprador.*
- ***El comprador*** *se hace cargo de todos los gastos desde el momento de la entrega, incluso de la carga en el vehículo que tenga previsto.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término FCA: (Free Carrier / Franco -Transportista, punto de entrega convenido)

Vendedor : Si la entrega se efectúa en los locales del vendedor, es el vendedor quien efectúa la carga de la mercancía, embalada convenientemente en el vehículo proporcionado por el comprador (señálese “FCA locales del vendedor”).
El pago de aranceles de exportación y aduana es responsabilidad del vendedor si no hay instrucciones contrarias.
Especificar bien el contrato quien esta a cargo de estos temas de exportación.

Comprador: El comprador escoge el medio de transporte y el transportista con quien desea efectuar el contrato de transporte, y cancela el transporte principal.
El traspaso de los gastos y riesgos ocurre cuando el transportista se hace cargo de la mercancía.
Las partes deben convenir un lugar para la entrega de las mercancías (terminal del transportista o locales del vendedor).
El vendedor debe, si fuese necesario, entregar la mercancía al comprador en tiempo útil, e incluso darle asistencia para obtener todo documento o información relacionados con la seguridad necesaria para la exportación y/o la importación de sus mercancías y/o para su transporte al destino final. Los documentos proporcionados y/o el apoyo proporcionado son asumidos costes y riesgos por el comprador.

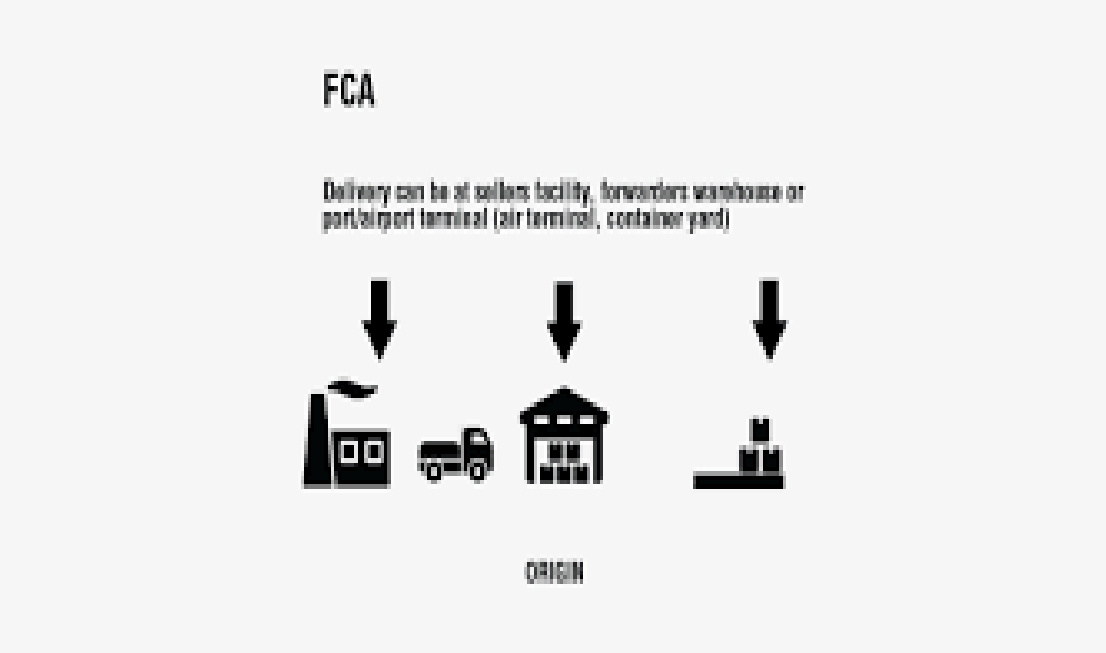
Variante "FCA locales del vendedor“: Este Incoterm se volvió oficial en la revisión 2000 de los Incoterms: el vendedor es responsable de cargar las mercancías.

Precisión geográfica : Más aún que en los otros Incoterms, en FCA se precisará con cuidado el “punto convenido”. FCA (Le Havre) no es suficiente si el exportador se encuentra en Le Havre. ¿Se trata de FCA (fábrica Le Havre) o FCA (bodega de agrupamiento del consignatario X Le Havre), o aun FCA (muelle N° X del puerto de Le Havre)?
Si la entrega se realiza en otro lugar que los locales del vendedor, por ejemplo una entrega en un terminal de transporte de carreteras, ferroviario, aéreo, marítimo, el vendedor encaminará la mercancía hasta ese terminal, pero no será responsable de la descarga del vehículo.
La descarga incumbirá a quien reciba la mercancía en ese terminal de transporte.
Prefiérase FCA a FOB, si el transporte se realiza en un contenedor o en un buque de carga de transbordo rodado.

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

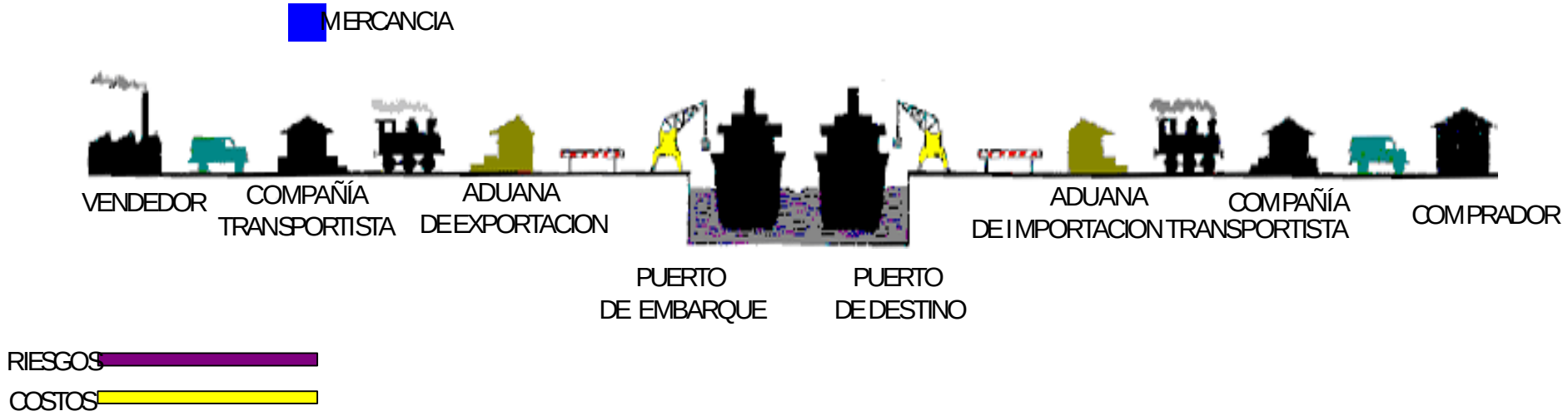
- **FCA Estación de Ferrocarril Artigas, Deposito 5**
- **Montevideo, Uruguay. Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY



FCA tiene dos opciones:

- La primera de **entrega en las instalaciones del vendedor** y es éste el que hace la carga y el despacho de aduanas.
- La segunda, **en otro lugar**, **dentro del mismo país, como una terminal de contenedores o un lugar de consolidación de envíos pequeños, que no se considera instalación del vendedor y hasta donde el vendedor soporta los costes de transporte, el despacho de aduana y el consiguiente riesgo, pero no los gastos y riesgos de descarga** que debe soportar el comprador, así como todos los demás hasta llegar a destino.



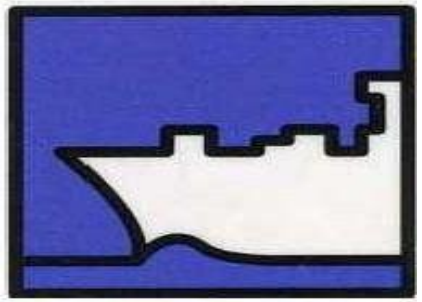
VENDEDOR: Empaque y embalaje de la mercancía.

- Transporte de la mercancía (de la fábrica al lugar de entrega designado)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)

COMPRADOR: Flete principal (del país de exportación al país de importación)

- Seguro del flete principal
- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de Importación a la fábrica de exportación)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY



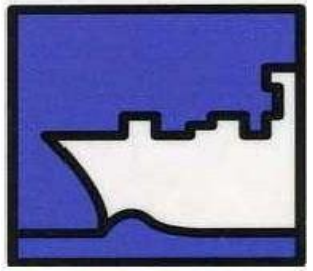
Incoterms para el tipo de transporte marítimo y vías navegables interiores. (FAS-FOB-CFR-CIF)

- **El vendedor** debe contratar y pagar los costos y fletes necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino designado.

- **El vendedor** cumple su obligación cuando entrega la mercancía a bordo del buque o proporcionar la mercancía así ya entregada en el puerto de embarque designado.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

FAS (Free Alongside Ship)
Libre a un lado del Barco (Puerto de embarque designado)



Tipo de transporte:
Marítimo y vías navegables interiores

- **El vendedor** cumple su obligación cuando entrega la mercancía al costado del buque designado por la empresa compradora (por ejemplo, en el muelle o en una barcaza) en el puerto de embarque designado.

- ***Nota:*** ***El comprador*** *debe notificar al vendedor sobre el nombre del buque, el punto de carga y, cuando sea necesario, el momento de entrega escogido dentro del plazo acordado.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

FAS (Free Alongside Ship)
Libre a un lado del Barco (Puerto de embarque designado)

Transferencia de riesgos y costos

- **El vendedor** le transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía cuando entrega las mercancías poniéndolas al costado 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.

- ***Nota:*** *En cualquiera de los dos casos,* ***el vendedor*** *debe entregar la mercancía en la fecha acordada o dentro del plazo acordado y en la forma acostumbrada en el puerto.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término FAS: Free Alongside Ship / Franco al costado del buque, puerto de embarque convenido

Vendedor: Las obligaciones del vendedor han sido cumplidas cuando la mercancía, ya pagados los aranceles, es ubicada al costado del buque en el muelle o en alijadores del puerto de embarque convenido.

Comprador : El comprador asumirá desde ese momento todos los gastos y riesgos de pérdida o deterioro, tan pronto la mercancía haya sido entregada junto al buque, en especial en caso de retraso de la embarcación o anulación de la escala. El comprador designa al transportista, concreta el contrato de transporte y paga el flete.

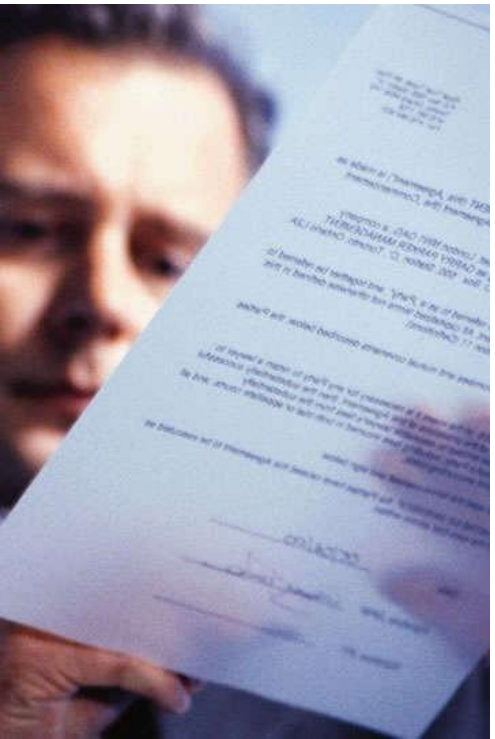
Obligación de lugar y de momento : El vendedor sólo entrega FAS si entrega al costado del buque, cuando el buque está en el muelle. Es una obligación de lugar y momento (por ejemplo, de Marsella a Anvers, donde cada compañía propone al menos un viaje por semana, entregar ocho días antes de la fecha del buque escogida por el comprador es un acto prematuro).

Obtención de una licencia: La obtención de una licencia de exportación o de otra autorización oficial corre por cuenta y riesgo del vendedor. Así ocurre también por parte del comprador en importación. Este último debe dar al vendedor toda la información sobre el nombre del buque, el lugar de carga y el momento de entrega escogido en el periodo acordado.

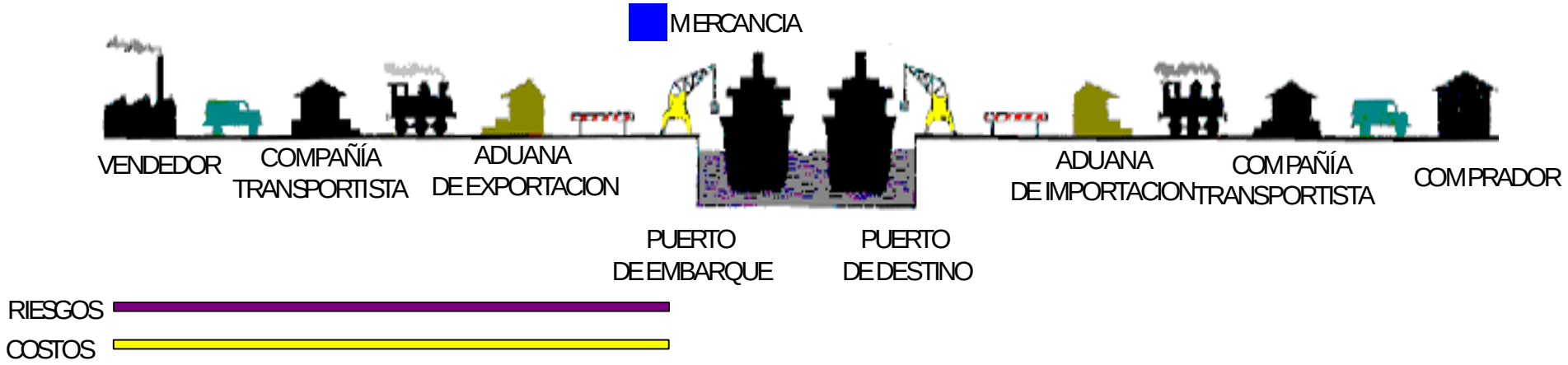
Gastos de documentación: El vendedor debe, si fuese necesario y en un plazo apropiado, proporcionar al comprador (o ayudarlo para su obtención) todo documento o información en relación con la seguridad necesaria para la exportación y/o importación de sus mercancías y/o para su transporte al destino final. Los documentos proporcionados y/o la ayuda proporcionada corren por cuenta y riesgo del comprador.

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

- **FAS Patio de Contenedores del Puerto de Montevideo, Uruguay. Incoterms® 2010**



Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY



VENDEDOR: Empaque y embalaje de la mercancía.

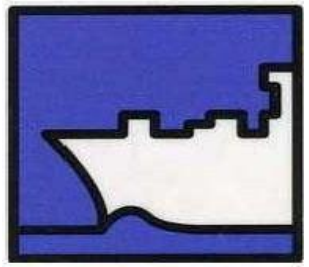
- Transporte de la mercancía (de la fábrica al puerto de embarque designado)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)

COMPRADOR: Flete principal (del país de exportación al país de importación)

- Seguro del flete principal
- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

FOB (Free On Board)
Libre a Bordo (Puerto de embarque designado)



El tipo de transporte:
Marítimo y vías navegables interiores

- **El vendedor** cumple su obligación cuando entrega la mercancía a bordo del buque designado por el comprador en el puerto de embarque designado.

- *Nota:* ***El comprador*** *debe notificar al vendedor sobre el nombre del buque, el punto de carga y, cuando sea necesario, el momento de entrega escogido dentro del plazo acordado.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

FOB (Free On Board)
Libre a Bordo (Puerto de embarque designado)

Transferencia de riesgos y costos

- **El vendedor** le transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía, cuando entrega las mercancías 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.

- ***Nota:*** *En cualquiera de los dos casos,* ***el vendedor*** *debe entregar la mercancía en la fecha acordada o dentro del plazo acordado y en la forma acostumbrada en el puerto.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

- **FOB “Emma Maersk”, Puerto de Veracruz, México. Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término FOB: Free on Board / Cargado a bordo (puerto de embarque convenido)

Vendedor : Debe poner a disposición la mercancía, en el puerto de embarque designado, a bordo del buque escogido por el comprador, y efectuar los trámites de aduana para la exportación, si fuesen necesarias.
En un contrato de tipo FOB, el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía está a bordo del buque en el puerto de embarque designado o, en el caso de las ventas sucesivas, el vendedor consigue las mercancías así entregadas para su transporte hasta su destino designado e indicado en el contrato de venta.

Comprador : Escoge el buque, paga el flete marítimo y el seguro, y se encarga de las formalidades a la llegada de la mercancía. Asume así todos los gastos y riesgos de pérdida o de deterioro que pueden ocurrirle a la mercancía desde el momento en que fue entregada.

Variante : Nótese que la “puesta FOB” es la terminología utilizada por los transitarios para señalar que las operaciones anteriores al embarque fueron efectuadas, incluyendo, si fuese necesario, el pago de aranceles a la exportación. El conjunto de estas operaciones representa un coste que pagará el vendedor, llamado a veces “gastos de puesta en FOB”. El “FOB STOWED” y/o el “FOB STOWED and TRIMMED” (FOB estibado y equilibrado) es una variante. El vendedor asume la totalidad de los gastos de la mercancía en el puerto de embarque. Hay que precisar sin embargo en el contrato dónde se encuentra la transferencia de riesgos.

El vendedor debe, llegado el caso, proporcionar al comprador (o incluso ayudarle a obtenerlos) todo documento o información relacionados con la seguridad necesaria para la exportación y/o la importación de sus mercancías y/o para su transporte a su destino final. Los documentos entregados y/o la ayuda prestada corren por cuenta y riesgo del comprador.

Los FOB estadounidenses

Atención : Los FOB estadounidenses son diferentes.

En Estados Unidos, el Incoterm FOB (Free on Board) no señala un envío en barco o un puerto: **señala un destino en Estados Unidos, en la frontera.**

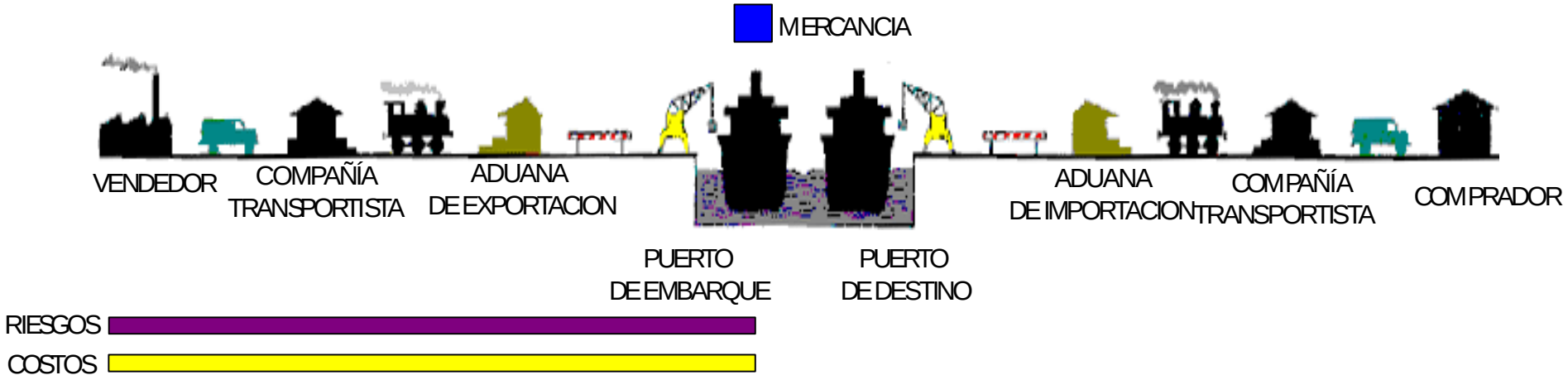
<u>Para Estados Unidos, pueden existir principalmente cuatro tipos de FOB:</u>

FOB/Punto de partida: El comprador paga todo.

FOB/Frontera: El fabricante paga hasta la frontera, sin pagar los aranceles de la mercancía.

FOB/Punto de venta: La mercancía es enviada hasta un destino (una ciudad estadounidense) determinado. Es por ello que el proveedor paga los aranceles de la mercancía. Hay que señalar siempre el punto franco escogido, por lo general la ciudad.

FOB/Destino con aranceles cancelados: En este caso, el fabricante se encarga de todo, sin la ayuda del comprador.
Se dice también DDP/Entregado con los impuestos de aduana pagados.
La mayoría de las ventas en Estados Unidos se efectúan bajo esta premisa.



VENDEDOR:

- Empaque y embalaje de la mercancía.
- Transporte de la mercancía (de la fábrica al puerto de embarque designado)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)

COMPRADOR:

- Flete principal (del país de exportación al país de importación
- Seguro del flete principal
- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

CFR (Cost and Freight) Costo y Flete (Puerto de destino designado)

Transferencia de riesgos y costos

- **El vendedor** le transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía cuando entrega las mercancías a bordo del buque o proporcionando la mercancía así entregada en el puerto de embarque designado.
- ***Nota:*** *En cualquiera de los dos casos,* ***el vendedor*** *debe entregar la mercancía en la fecha acordada o dentro del plazo acordado y en la forma acostumbrada en el puerto.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

- **CFR “Olaf Maersk”, Puerto de Montevideo, Uruguay. Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

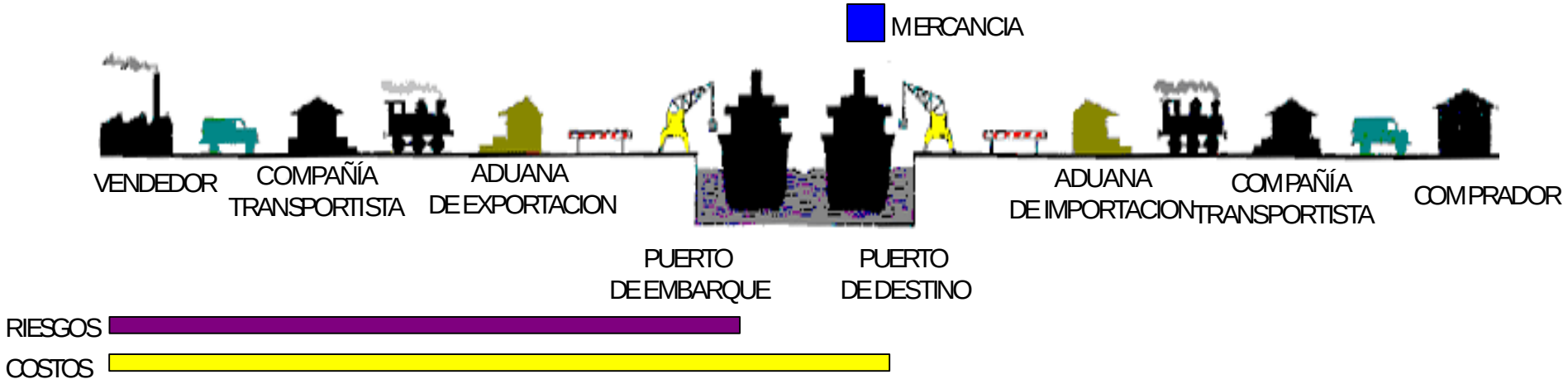
El término CFR: Cost and Freight / Coste y flete, puerto de destino convenido

Vendedor: Escoge al transportista, cierra y asume los gastos pagando el flete hasta el puerto de llegada convenido, ***descarga no incluida***. La descarga de las mercancías con aranceles cancelados en el buque es su responsabilidad, al igual que las formalidades de despacho. Por otra parte, la transferencia de los riesgos es la misma que en FOB.

Comprador: Asume el riesgo de transporte cuando la mercancía ha sido entregada a bordo del buque en el puerto de embarque; debe recibirla al transportista y recibir la entrega de la mercancía en el puerto de destino convenido.

Gastos de documentación : El vendedor, corriendo con los gastos, debe entregar al comprador un documento de transporte válido hasta el puerto de destino convenido cubriendo las mercancías contractuales, para hacer valer sus derechos (ej.: reclamo de la mercancía al transportista, venta de la mercancía en tránsito, etc.).

Además, debe darle todas las informaciones necesarias para tomar las medidas idóneas para recibir las mercancías. Las informaciones y documentos relacionados con la seguridad que necesita el comprador para la exportación y/o la importación y/o el transporte hasta el destino final deben ser entregados por el vendedor al comprador, habiéndolos solicitado y asumiendo los gastos y riesgos.



VENDEDOR:

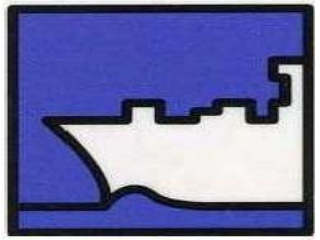
- Empaque y embalaje de la mercancía.
- Transporte de la mercancía (de la fabrica al puerto de embarque)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Flete principal (del país de exportación al país de importación)

COMPRADOR:

- Seguro del flete principal
- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

CIF (Cost, Insurance and Freight)
Costo, Seguro y Flete (Puerto de destino designado)



Tipo de transporte: Marítimo y vías navegables interiores

- La empresa vendedora debe contratar y pagar los costos y fletes necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino designado.
- **El vendedor** cumple su obligación cuando entrega la mercancía a bordo del buque o proporcionar la mercancía así ya entregada, en el puerto de embarque designado.
- **El vendedor** también contrata un seguro (cobertura mínima) contra el riesgo del comprador de pérdida o daño a la mercancía durante el transporte.
- ***Nota:*** *Si* ***el comprador*** *deseara tener más protección del seguro, necesitaría acordar cuánta expresamente con el vendedor o bien cerrar sus propios acuerdos extra en cuanto al seguro.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

CIF (Cost, Insurance and Freight)
Costo, Seguro y Flete (Puerto de destino designado)

Transferencia de riesgos y costos

- **El vendedor** le transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía, cuando entrega las mercancías a bordo del buque o proporcionando la mercancía así entregada en el puerto de embarque designado.

- ***Nota:*** *En cualquiera de los dos casos,* ***el vendedor*** *debe entregar la mercancía en la fecha acordada o dentro del plazo acordado y en la forma acostumbrada en el puerto.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término CIF: Cost Insurance Freight / Coste Seguro Flete, puerto de destino convenido

Vendedor: Término idéntico al CFR, con la obligación adicional para el vendedor de proporcionar un seguro marítimo contra el riesgo de pérdida o de daños de las mercancías. El vendedor paga la prima del seguro.
El seguro debe ser conforme a la garantía mínima estipulada en las cláusulas sobre facultades del Institute of London Underwriters, o cualquier otra serie de cláusulas similares.
Debe por lo menos cubrir el precio previsto en el contrato, aumentado de un 10%, y debe estar indicado en la divisa del contrato.
Es un seguro FPA (Franco de Avería Particular) del 110% del valor.
Es posible recargar hasta un 20% sin justificación. Un recargo superior puede ser admitido por los aseguradores si es justificado.
Este recargo del valor sirve para cubrir los gastos generados por posibles daños (gastos de preparación del dossier y seguimiento, correspondencias, etc.) y las pérdidas financieras (intereses) entre el momento de la pérdida y la indemnización por los aseguradores. ***El vendedor paga la prima de seguro.***

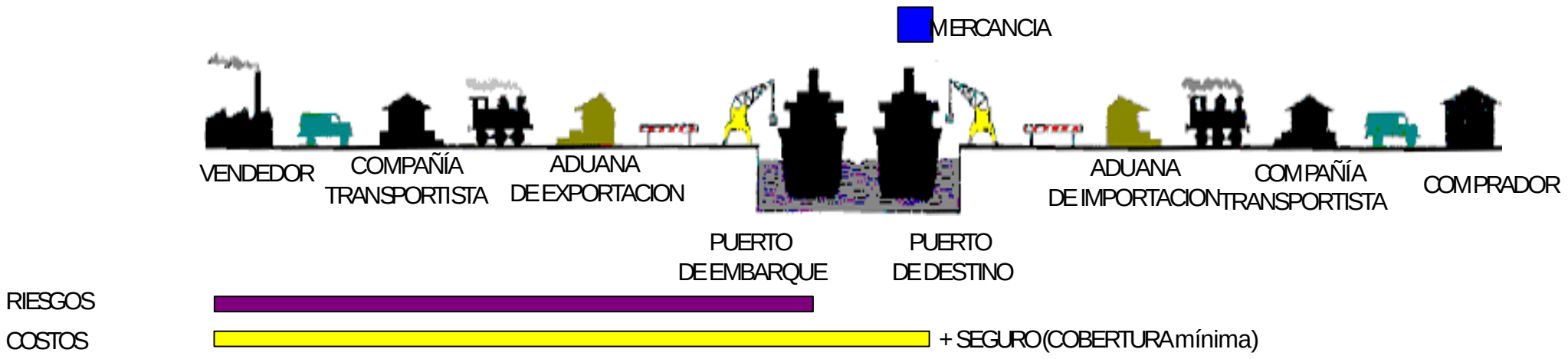
Comprador: Asume el riesgo de transporte cuando la mercancía ha sido entregada a bordo del buque en el puerto de embarque.
Verificar y recibir la mercancía del transportista en el puerto de destino convenido.
Los compradores aprecian este Incoterm, porque se liberan de las formalidades logísticas.

Gastos de documentación: Las informaciones y documentos relacionados con la seguridad que requiere el comprador para la exportación y/o la importación y/o el transporte hasta el destino final deben ser entregados por el vendedor al comprador, habiéndolos solicitado, y asume los gastos y riesgos.

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

- **CIF “Olaf Maersk”, Puerto de Montevideo, Uruguay. Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY



VENDEDOR:

- Empaque y embalaje de la mercancía.
- Transporte de la mercancía (de la fabrica al puerto de embarque)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Flete principal (del país de exportación al país de importación)
- Seguro del flete principal (cobertura mínima)

COMPRADOR:

- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)

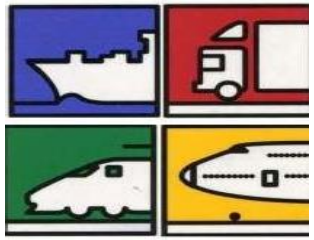
Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

https://www.youtube.com/watch?v=2d1dD4ZY0zI

INCOTERMS

Tipo de transporte: Cualquiera, incluido el Multimodal

CPT (Carriage Paid To)
Transporte Pagado Hasta (Lugar de destino designado)



Tipo de transporte: Cualquiera, incluido el multimodal

- **El vendedor** debe contratar y pagar los costos y fletes necesarios para llevar la mercancía hasta el lugar de destino designado.
- **El vendedor** cumple su obligación cuando entrega la mercancía al transportista o a otra persona designada por **el comprador** en el lugar acordado (si dicho lugar se acuerda entre las partes) y no cuando la mercancía llega al lugar de destino.
- ***Nota:*** *Si las partes desearan que el riesgo se transmita en una etapa posterior (por ejemplo, en un puerto oceánico o en un aeropuerto), necesitan especificarlo en el contrato de compraventa.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

CPT (Carriage Paid To)
Transporte pago hasta (Lugar de destino designado)

Transferencia de riesgos y costos

- **El vendedor** le transfiere todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía, cuando entrega las mercancías al transportista contratado por el mismo en el lugar de entrega acordado.
- En cuanto a costos, **el vendedor** se los transfiere **al comprador** una vez que las mercancías hayan llegado al lugar de destino acordado.
- ***Nota:*** *En cualquiera de los dos casos,* ***el vendedor*** *debe entregar la mercancía en la fecha acordada o dentro del plazo acordado y en el lugar de destino designado.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

CPT (Carriage Paid To)
Transporte pago hasta (Lugar de destino designado)

- **Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización**
- **CPT Aeropuerto Barajas, Madrid, España.**
- **Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término CPT: Carriage Paid To / Porte pagado hasta, lugar de destino convenido

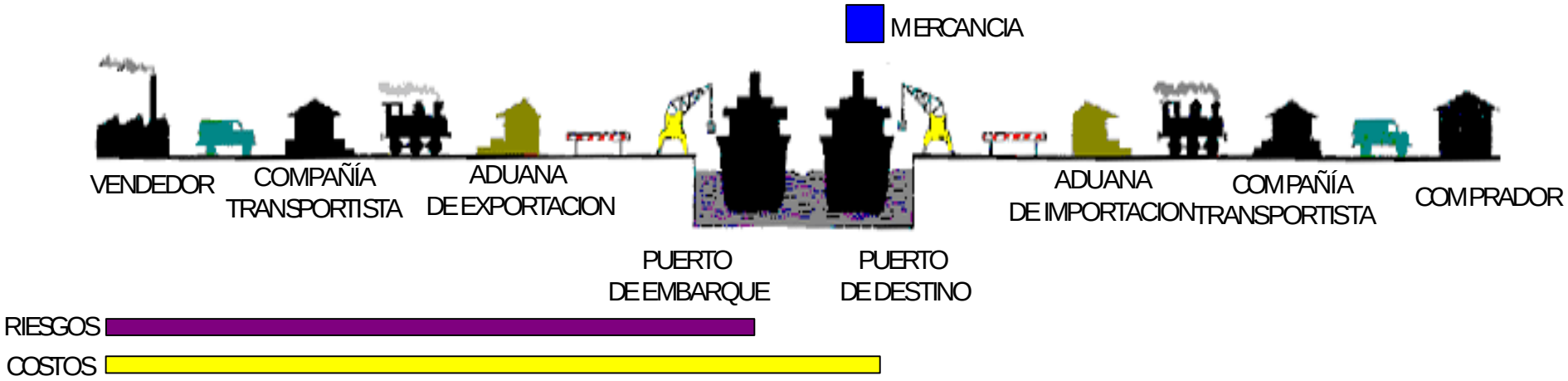
Vendedor El vendedor coordina la cadena logística. Después de haberse encargado de los aranceles de exportación, escoge los transportistas y paga los gastos hasta el lugar convenido.

Comprador Los riesgos de avería o pérdida son asumidos por el comprador desde el momento en que las mercancías han sido entregadas al primer transportista. Luego, el comprador se encarga de pagar los aranceles de importación y los gastos de descarga.

Los gastos de descarga Es importante esclarecer correctamente la noción de gastos de descarga en el contexto del contrato de transporte. ***El comprador normalmente debe asumir los gastos de descarga***, salvo si éstos son incorporados en el precio del transporte. En ese caso, son asumidos por el vendedor. Por ello, el vendedor debe clarificar con cuidado este punto con su comprador, para evitar encontrarse en una situación en que el destinatario rehúse pagar y el transportista contacte a quien le ha encargado el trabajo (el vendedor) y le exija el pago de los gastos de descarga y los eventuales gastos de estancamiento del vehículo en espera de una resolución del problema.

Precisiones geográficas En la regla CPT hay transferencia de riesgos y gastos en lugares distintos. ***Se recomienda entonces que las partes indiquen con precisión, en su contrato***, tanto el lugar de entrega en que el riesgo pasa al comprador como el lugar de destino convenido donde el vendedor concluirá un contrato de transporte.

Gastos de documentación La información y documentos requeridos por el comprador para la seguridad en la exportación y/o la importación y/o el transporte hasta el destino final deben ser proporcionados por el vendedor al comprador, tras haberlos solicitado, y asumiendo gastos y riesgos.



VENDEDOR:

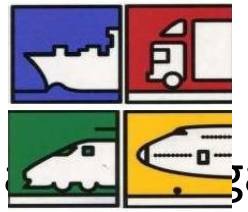
- Empaque y embalaje de la mercancía.
- Transporte de la mercancía (de la fábrica al puerto de embarque)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Flete principal (del país de exportación al país de importación)

COMPRADOR:

- Seguro del flete principal
- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

CIP (Carriage and Insurance Paid To)
Transporte y Seguro Pagado Hasta (Lugar de destino designado)



Tipo de transporte: Cualquiera, incluido el multimodal

- **El vendedor** debe contratar y pagar los costos y fletes necesarios para llevar la mercancía hasta el lugar de destino designado.
- **El vendedor** cumple su obligación cuando entrega la mercancía al transportista o a otra persona designada por **el vendedor** en el lugar acordado (si dicho lugar se acuerda entre las partes) y no cuando la mercancía llega al lugar de destino.
- **El vendedor** también contrata un seguro (cobertura mínima) contra el riesgo del **comprador** de pérdida o daño a la mercancía durante el transporte.

- ***Nota:*** *Si las partes desearan que el riesgo se transmitiese en una etapa posterior (por ejemplo, en un puerto oceánico o en un aeropuerto), necesitan especificarlo en el contrato de compraventa.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

CIP (Carriage and Insurance Paid To)
Transporte y Seguro Pagado Hasta (Lugar de destino designado)

Transferencia de riesgos y costos

- **El vendedor** le transfiere todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía cuando entrega las mercancías al transportista contratado por el mismo en el lugar de entrega acordado.
- En cuanto a costos, **el vendedor** se los transfiere **al comprador** una vez que las mercancías hayan llegado al lugar de destino acordado.
- ***Nota:*** *En cualquiera de los dos casos,* ***el vendedor*** *debe entregar la mercancía en la fecha acordada o dentro del plazo acordado y en el lugar de destino designado.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

- **CIP Aeropuerto Barajas, Madrid, España. Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

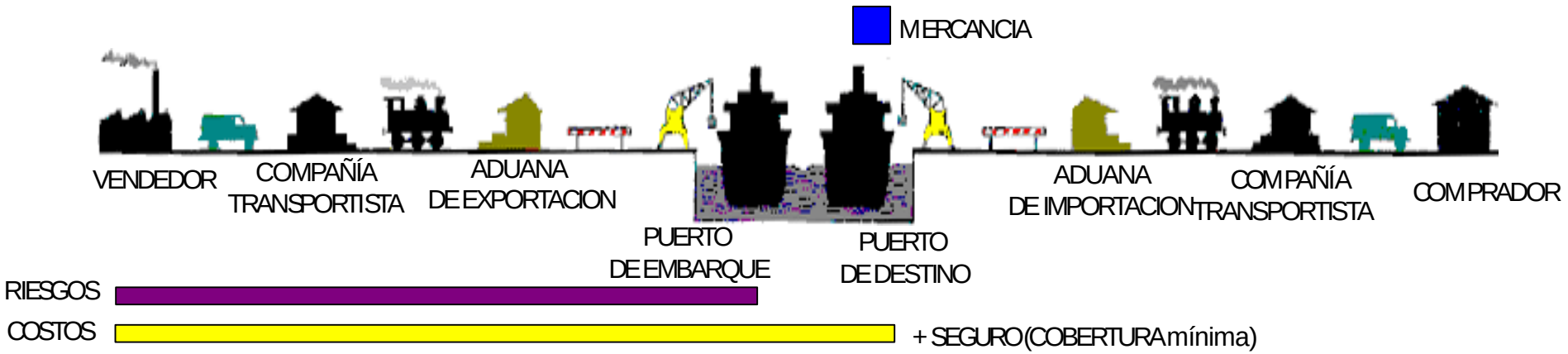
El término CIP: Carriage and Insurance Paid To / Porte pagado, seguro Incluido hasta… (lugar de destino convenido)

Vendedor CIP es idéntico al CPT : Pero el vendedor debe proporcionar además un seguro de transporte. El vendedor cierra el contrato de transporte, paga el flete y la prima de seguro.

Comprador : Los riesgos de daños o pérdida son asumidos por el comprador desde el momento en que las mercancías han sido entregadas al primer transportista.
Luego, el comprador se encarga del pago de aranceles e impuestos de importación y los gastos de descarga.

Seguro : Si el comprador desea estar protegido con una cobertura más amplia, deberá en esas condiciones obtener la autorización del vendedor, o contratar él mismo un seguro complementario.

Gastos de documentación Las informaciones y documentos que corresponden a la seguridad que requiere el comprador para la exportación y/o la importación y/o el transporte hasta el destino final deben ser proporcionados por el vendedor al comprador, habiéndolos solicitado y asumiendo costes y riesgos.



VENDEDOR:

- Empaque y embalaje de la mercancía.
- Transporte de la mercancía (de la fábrica al puerto de embarque)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Flete principal (del país de exportación al país de importación)
- Seguro del flete principal (cobertura mínima)

COMPRADOR:

- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

DAT (Delivered At Terminal)

Entregada en Terminal (Terminal designada en el puerto o lugar de destino)

Tipo de transporte: Cualquiera, incluido el multimodal

- **El vendedor** cumple su obligación cuando entrega la mercancía, una vez descargada del medio de transporte de llegada, a disposición **del comprador** en la terminal designada en el puerto o lugar de destino designados.
- Si se acuerda entre las partes que **el vendedor** corra con los riesgos y costos que implica transportar y manipular la mercancía desde la terminal hasta otro lugar, deberían utilizarse las reglas DAP o DDP.
- ***Nota:*** *«Terminal» incluye cualquier lugar, cubierto o no, como un muelle, almacén, estación de contenedores o terminal carretera, ferroviaria o aérea.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

DAT (Delivered At Terminal)

Entregada en Terminal (Terminal designada en el puerto o lugar de destino)

Transferencia de riesgos y costos

- **El vendedor** le transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía cuando entrega las mercancías ya descargadas de los medios de transporte de llegada y poniéndolas a disposición del comprador en la terminal designada en el puerto o lugar de destino en la fecha acordada o dentro del plazo acordado.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

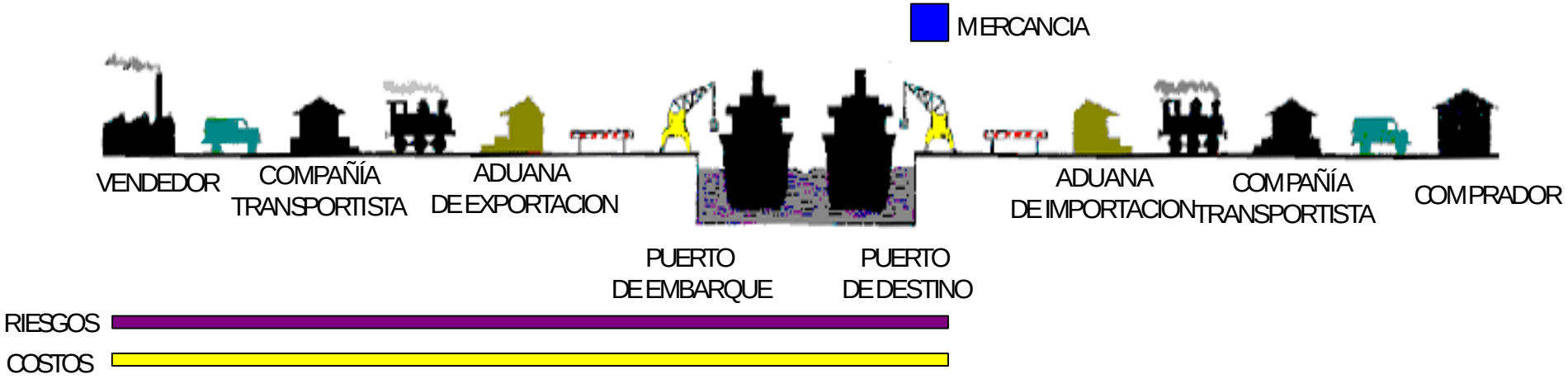
- **DAT Terminal de Contenedores 2, Puerto de Houston, Texas, EUA. Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término DAT (Entregado en terminal, terminal convenido en el puerto o en el destino)

Vendedor : Debe entregar las mercancías, poniéndolas a disposición del comprador en el terminal convenido, en el puerto, o el lugar de destino en la fecha o en los plazos convenidos.
El vendedor debe cerrar un contrato (que corre por su cuenta) para el transporte de las mercancías hasta ese terminal, así como descargar las mercancías del medio de transporte en cuestión.
El vendedor no está obligado ante el comprador a tomar un seguro.
Empero, debe proporcionar al comprador (asumiendo el gasto) el documento que le permita concretar la recepción de las mercancías.
El Incoterm DAT obliga al vendedor a pagar los aranceles de exportación de las mercancías; sin embargo, no lo obliga a pagar los aranceles de importación.

Comprador : Debe recibir las mercancías apenas hayan sido entregadas y pagar el precio como ha sido previsto en el contrato de venta.
El comprador debe además comunicar al vendedor la necesidad de proporcionar toda la información relacionada con la seguridad requerida para la exportación, la importación, el transporte de las mercancías a su destino final.
Esta regla Incoterms fue creada específicamente para el transporte en contenedores.
Se adapta también al transporte marítimo convencional, cuando el vendedor quiere conservar los riesgos de descarga del buque en el puerto de destino.
Conviene en ese caso precisar el lugar en que las mercancías serán puestas a disposición (muelle, preparado para el embarque…).



VENDEDOR:

- Empaque y embalaje de la mercancía.
- Transporte de la mercancía (de la fábrica al lugar de exportación)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Flete principal (del país de exportación al país de importación)
- Seguro (**SIN OBLIGACIÓN**).

COMPRADOR:

- Seguro (**SIN OBLIGACIÓN)**
- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

DAP (Delivered At Place)
Entregada en Lugar (Lugar de destino designado)

Tipo de transporte: Cualquiera, incluido el multimodal

- **El vendedor** cumple su obligación cuando entrega la mercancía y se pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada preparada para descarga en el lugar de destino designado.
- **El vendedor** corre con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta el lugar designado.
- *Si las partes desean que el vendedor despache la mercancía para la importación, pague cualquier derecho de importación o lleve a cabo cualquier tramite aduanero de importación, debería utilizarse el termino DDP.*

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

DAP (Delivered At Place)
Entregada en Lugar (Lugar de destino designado)

Transferencia de riesgos y costos

El vendedor le transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía, cuando pone la mercancía 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.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

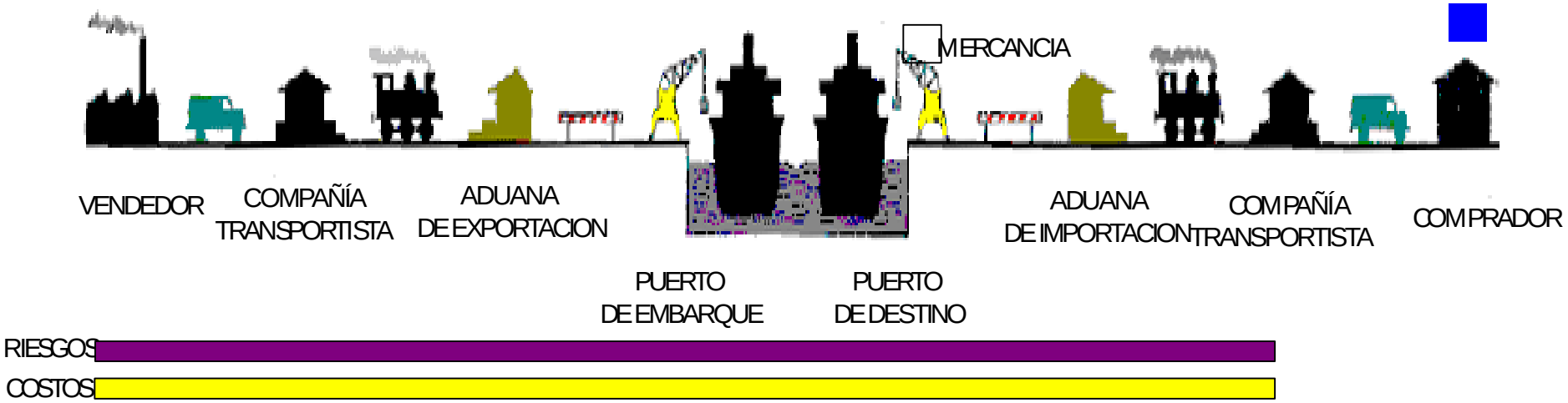
- DAP Polígono Industrial y Logístico de Madrid.
- Via Aeropuerto Barajas, Madrid, España.
- Incoterms® 2010

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término DAP (Entregado en el punto de destino, lugar convenido)

- **Vendedor:** Debe entregar las mercancías, poniéndolas a disposición del comprador en el medio de transporte de aproximación listo para la descarga en el destino convenido.
- Debe pagar los aranceles de exportación, pero en cambio no tiene ninguna obligación de hacer lo mismo con los aranceles.
- El vendedor debe cerrar un contrato, que corre por su cuenta, para el transporte de las mercancías al destino convenido, así como descargarlas del medio de transporte al llegar.
- Por lo demás, el vendedor no está obligado, ante el comprador, a cerrar un contrato de seguro. Asimismo, debe proporcionar al comprador, por cuenta propia, el documento que le permite recibir las mercancías.

- **Comprador :** Debe pagar el precio de las mercancías, como previsto en el contrato de venta, y recibir estas mercancías tan pronto hayan sido entregadas.
- Seguridad, el comprador debe además comunicar al vendedor que es necesario proporcionarle toda la información relacionada con la seguridad que pueda necesitar para la exportación, la importación, el transporte de las mercancías a su destino final.
- Esta nueva regla reemplaza el DDU. Se aconseja utilizarla únicamente en los países en que los medios de transporte al destino son manejables.



VENDEDOR:

•Empaque y embalaje de la mercancía.
•Transporte de la mercancía (de la fábrica al lugar de exportación)
•Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
•Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)
• Flete principal (del país de exportación al país de importación)
•Seguro (**SIN OBLIGACIÓN**)
•Transporte interno en el país de destino, al deposito del importador.

COMPRADOR:

•Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
•Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
•Transporte de la mercancía, le corresponde al vendedor estar a cargo del pago del transporte interno en el país de destino.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

DDP (Delivered Duty Paid)
Entregada Derechos Pagados (Lugar de destino designado)

Tipo de transporte: Cualquiera, incluido el multimodal

El vendedor cumple su obligación cuando entrega la mercancía a disposición **del comprador**, despachada para la exportación e importación en los medios de transporte de llegada, preparada para la descarga en el lugar de destino designado.

DDP representa la máxima obligación para la empresa vendedora.

Se recomienda a las partes que no utilicen DDP si la empresa vendedora no puede, directa o indirectamente, conseguir el despacho de importación.

Si las partes desean que la empresa compradora corra con todos los riesgos y costos del despacho de importación, debería utilizarse la regla DAP.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

DDP (Delivered Duty Paid)
Entregada Derechos Pagados (Lugar de destino designado)

Transferencia de riesgos y costos

El vendedor le transfiere todos los costos y riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía, cuando pone la mercancía 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.

Puerta del deposito o su casa. (Door to Door)

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

El término DDP: Delivered Duty Paid / Entregados derechos pagados, lugar de destino convenido

El vendedor : En este caso, tiene las máximas obligaciones.
La transferencia de los gastos y riesgos se efectúa en el momento de la entrega donde el comprador.
El pago de derechos de aduana de importación también le incumbe.

Comprador: Recibir en el lugar de destino convenido y pagar los gastos de descarga.
Además, debe comunicar al vendedor la necesidad de proporcionarle toda la información relacionada con la seguridad que fuese necesaria para la exportación, la importación, el transporte de las mercancías a su destino final.

El término DDP es exactamente lo contrario de EXW.

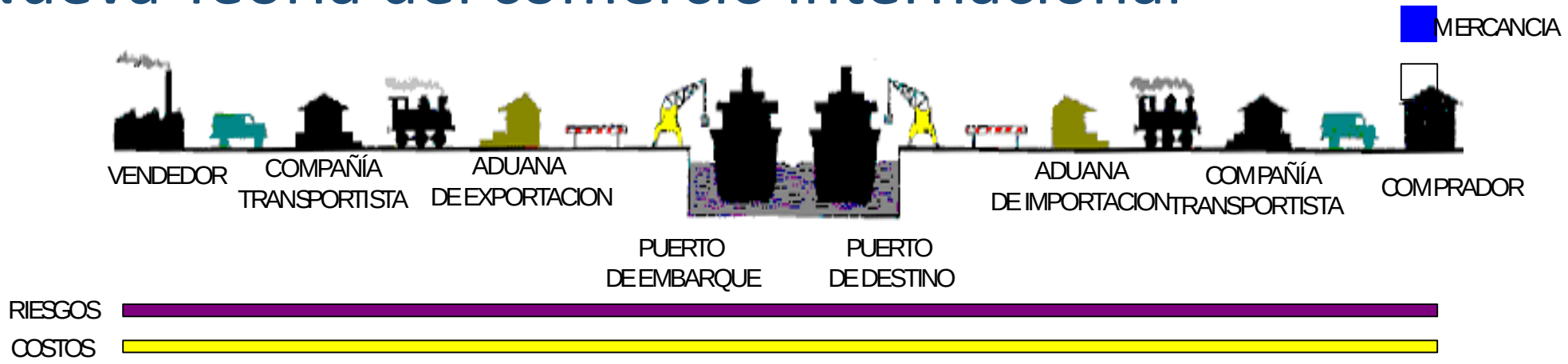
Los gastos relativos a la importación de mercancías
Si las partes desean excluir de las obligaciones del vendedor el pago de ciertos cargos ligados a la importación de la mercancía, se especifica: por ejemplo "Delivered Duty Paid", IVA no pagado (DDP, VAT unpaid).

Forma de indicar el Incoterms en el contrato o cotización

- **DDP Depósito 3 Calle Ituzaingó 282, Tacuarembó, Uruguay.**
- **Incoterms® 2010**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Nueva Teoría del comercio internacional



VENDEDOR:

- Empaque y embalaje de la mercancía.
- Transporte de la mercancía (de la fábrica al lugar de exportación)
- Trámites en aduana de exportación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de exportación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Flete principal (del país de exportación al país de importación)
- Seguro (cobertura mínima)
- Trámites en aduana de importación (documentos, impuestos, requisitos, permisos, etc.)
- Gastos de importación (almacenaje, maniobras, etc.)
- Transporte de la mercancía (del lugar de importación a la fábrica del comprador)
- **COMPRADOR : PAGAR EL PRECIO TOTAL DE LA MERCADERÍA.**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Incoterms 2000 vs Incoterms 2010

- Dos nuevas reglas, DAT y DAP, que sustituyen las reglas Incoterms 2000, DAF, DES, DEQ y DDU.
- Nueva clasificación en 2 grupos: para cualquier modo o modos de transporte y para transporte marítimo o vías navegables interiores.
- Utilización tanto en comercio interno como para internacional.
- No más utilización del termino «borda del barco» en FOB, CFR y CIF.
- Imposición de obligaciones tanto a vendedor como a comprador en lo relativo a prestar ayuda en la obtención de acreditaciones relacionadas con la seguridad.
- Existencia de la comunicación electrónica.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Validez de los Incoterms 2010

Los Icoterms® 2010 no son obligatorios de acuerdo a la legislación internacional.

Su validez es otorgada por las partes contratantes en el momento en que así lo acuerdan.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

La Cobertura del Seguro

- Cuando el vendedor esté obligado a contratar un seguro con la cobertura mínima dispuesta por las clausulas (C) de las Clausulas de Carga del Instituto (LMA/IUA) u otras clausulas similares.

- **El seguro deberá cubrir, como mínimo, el precio dispuesto en el contrato más un 10% (esto es, el 110%) y deberá concertarse en la moneda del contrato.**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Comunicación Electrónica

«Cualquier documento al que se haga referencia en los Incoterms® 2010 puede ser un documento o procedimiento electrónico equivalente si así se acuerda entre las partes o si es habitual».

- En esta nueva versión, los Incoterms® 2010 otorgan ahora a los medios de comunicación electrónica el mismo efecto que la comunicación en papel, en la medida en que las partes así lo acuerden o cuando sea la costumbre.
- Con esto se facilita la evolución de nuevos procedimientos electrónicos durante la vigencia de los Incoterms® 2010.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Solución de Controversias

Para que una cotización se rija por los Incoterms y, consecuentemente, por la reglamentación que ha emitido la Cámara, se debe anotar por escrito el tipo de Incoterms a utilizar, así como el lugar donde se entrega la mercancía y la siguiente leyenda:

- **“Cotización sujeta a los Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional”**

- **(Quotation subject to Incoterms® 2010 from International Chamber of Commerce).**

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Transmisión de la propiedad de la mercancía en el comercio exterior.

- Ni los Incoterms ni el Convenio de Viena (Convenio de las Naciones Unidas que regula los contratos de venta internacional de mercancías por parte de empresas exportadoras, 1980) regulan nada sobre la transmisión de la propiedad de las mercancías para exportación en el comercio exterior. Sin embargo, dejan muy claro el lugar exacto de entrega de la misma, en concreto el artículo 31.a.

- En la práctica puede coincidir que el momento de entrega de una mercancía sea el mismo que el de la transmisión de la propiedad, pero en ningún caso se puede afirmar que lo uno sea consecuencia de lo otro, ya que la cuestión es mucho más compleja y se han de tener en cuenta otros aspectos.

- Principalmente si las partes han pactado la ley aplicable del país en caso de litigio, esta ley prevalece sobre cualquier otra consideración.

- Si en el contrato u otro documento: factura proforma, factura comercial, etc. se pacta explícitamente una cláusula de dominio, ésta prevalece y se entenderá que no se ha transmitido la propiedad de la mercancía del vendedor al comprador hasta que este último haya pagado el importe total de la misma.

- En los casos que las partes no hayan pactado la ley aplicable ni se haya pactado la cláusula de dominio, los Incoterms desempeñan un papel esencial, ya que, según el Derecho Internacional Privado, se aplicará la ley del país donde se haya producido la entrega de la mercancía (recordemos que los Incoterms señalan con precisión el punto donde se ha producido dicha entrega).

Transmisión de la propiedad de la mercancía en el comercio exterior.

- Sobre lo anterior, **es importante conocer los países con los cuales el país del vendedor ha firmado convenios bilaterales de ejecución de sentencias civiles-mercantiles**.
- Ello, es para **determinar si la sentencia de los Tribunales del país del vendedor será ejecutada en el país de la otra parte.**
- En caso de que las partes contratantes deseen tener la posibilidad de recurrir al arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), no resulta suficiente el hecho de tener incorporado uno o varios INCOTERMS 2010 en el contrato.

- **La CCI recomienda la siguiente cláusula-tipo de arbitraje**:

- "Todas las desavenencias que deriven de este contrato que guarden relación con éste 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"

- Para ampliar la información del Reglamento de Arbitraje de la CCI, pulsar el siguiente enlace "La utilización de los Incoterms® en la solución de controversias comerciales."

- Autor: Alberto Rino (Educatio Humanum)

- Fuente: http://www.comercio-exterior.es/es/action-articulos.articulos+art-177+cat-23/Articulos+de+comercio+exterior/Exportacion+Internacional/Transmision+de+la+propiedad+de+la+mercancia+en+el+comercio+exterior.htm

Solución de Controversias

La Cámara establece que es suficiente con indicar “Incoterms® 2010” en el precio. Sin embargo, es recomendable resaltar que se están utilizando a través de la leyenda mencionada.

Dicha leyenda se debe anotar en la siguiente documentación:

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

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Arbitraje de la CCI

«Las partes contratantes que deseen la posibilidad de recurrir al arbitraje de la CCI, en caso de litigio con la otra parte contratante, deben hacerlo constar, especifica y claramente, en su contrato».

Si no existe ningún documento contractual en el intercambio de correspondencia que constituya el acuerdo entre ellos.

El hecho de incorporar uno o varios Incoterms en el contrato o en la correspondencia no constituye por sí solo ningún acuerdo de recurrir al arbitraje de la CCI.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Arbitraje de la CCI

La CCI recomienda la siguiente cláusula-tipo relativa al arbitraje:

«Todas las desavenencias que deriven de este contrato, o que guarden relación con el, 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».

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

¿Qué ley rige los contratos?

- **<u>Las dos partes se hallan ante tres posibilidades:</u>**

- **Escoger el derecho del país exportador:** Muchas veces, el exportador deseará que se aplique su derecho, considerando que es el que mejor conoce. Sin embargo, no siempre es la mejor solución. En efecto, ciertos derechos, como el derecho francés o belga, protegen primero al comprador.

- **Escoger el derecho del país importador:** Este derecho puede ser más conveniente para el exportador cuando es menos impositivo, pero es necesario entonces conocerlo y dominarlo, porque sería peligroso someterse a una reglamentación total o parcialmente desconocida.

- **Escoger el derecho de un tercer país:** Esta elección permite neutralizar el nacionalismo jurídico. Muchas veces es una elección utilizada con fines comerciales, por razones de compromisos o comodidad (en caso de que el tribunal competente perteneciera a ese tercer país).

- **Nota:** El derecho suizo, en este sentido, suele ser recomendado porque es más favorable al exportador y, sobre todo, porque presenta la ventaja de pertenecer a un Estado neutro, lo que es una ventaja para las partes en el proceso de una negociación comercial.

Despacho de Aduanas o Trámites Aduaneros

Siempre que se haga una referencia a una obligación del vendedor o del comprador de asumir obligaciones en relación con el paso de las mercancías a través de las aduanas del país de exportación o de importación, se deja claro que esa obligación no incluye solo el pago de derechos y otras cargas.

También se incluye el pago de la ejecución y de cualquier formalidad administrativa vinculada con el paso de las mercancías a través de las aduanas, además de deber informar a las autoridades aduaneras.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Despacho de Aduanas o Trámites Aduaneros

La forma de facturación de acuerdo con los INCOTERMS internacionales vigentes, conforme al Apéndice 14 del Anexo 22 en México por ejemplo.

El pedimento aduanal es un documento fiscal que sirve para demostrar que se han pagado todas las contribuciones ante el SAT por la entrada/salida de las mercancías de comercio exterior hacia o desde el territorio nacional mexicano Este documento normalmente lo emite la aduana a la que es enviada.

El pedimento también es un registro por si alguna mercancía llega a ser encontradas con alguna sustancia ilícita

En países como Chile debes contar con la Declaración Nacional de Ingreso, que es el documento que acredita que has realizado el pago de todos los impuestos correspondientes por los bienes importados al país, o la correcta presentación del Formulario F para acogerse a beneficios del tratado de libre comercio con que cuenta el país.

DATOS DEL PROVEEDOR O COMPRADOR						
ID. FISCAL	NOMBRE, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL:		DOMICILIO:			VINCULACIÓN
			L.A., CA. USA, CA (USA) ESTADOS UNIDOS DE AMERICA			NO
NUM. FACTURA	FECHA	INCOTERM	MONEDA FACT	VAL. MON. FACT	FACTOR MON. FACT	VAL. DÓLARES
0022	27 / 03 / 2003	FOB	USD	133.00	1.00000000	133.00

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Recuerda, los incoterms no son tu principal contrato de ventas

- Considere los términos apropiados a las mercancías
- Considere los términos al transporte requerido
- Decida quién organizará el transporte
- Decida quién organizará el seguro (si se requiere)
- Considere las prácticas locales o de aduanas en el puerto o lugar
- Consulte las notas de guía
- Seleccione la regla apropiada
- Especifique el lugar lo más preciso posible
- Incorpore incoterms® 2010 en su contrato

https://www.youtube.com/watch?v=izLZ8OddlnE

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Incoterms® 2020

Algunos de los nuevos temas y cambios que se están valorando en las reuniones del Comité de Redacción para incorporar a la nueva edición de los Incoterms 2020 son:

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

INCOTERMS 2020: PRINCIPALES CAMBIOS (previstos)

https://www.globalnegotiator.com/blog/incoterms-2020-principales-cambios/ Olegario Llamazares García-Lomás*

- **Los nuevos Incoterms 2020 ya se están empezando a redactar en el seno de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), que el organismo publica desde el año 1936.**

- **En las últimas décadas siempre se ha llevado una revisión de los Incoterms coincidiendo con el primer año de cada una de ellas: 1990, 2000, 2010, que es la última versión y está actualmente en vigor.**

- **Los Incoterms 2020 están siendo elaborados por un Comité de Redacción (Drafting Group), que por primera vez se han incorporado representantes de China y Australia, si bien la mayor parte de los miembros son europeos.**

- **Este Comité se reúne periódicamente para tratar las diferentes cuestiones que le llegan de los 150 miembros (principalmente Cámaras de Comercio) que forman parte de la Cámara de Comercio Internacional.**

- **Se espera que los nuevos Incoterms aparezcan en el último trimestre del año 2019, coincidiendo con el centenario de la Cámara de Comercio Internacional. Se espera entren en vigor el 1 de enero de 2020.**

Eliminación de los Incoterms EXW y DDP

- Sería un cambio muy importante, ya que **EXW es un Incoterms utilizado erróneamente por muchas empresas con poca experiencia exportadora. DDP también es de uso común, sobre todo para mercancías** (por ejemplo, muestras o repuestos) que se envían a través de empresas de transporte urgente que se ocupan de toda la logística y tramitación aduanera hasta la entrega en el domicilio del comprador.

- La justificación para suprimir estos dos términos es que realmente se trata de operaciones domésticas: en el caso de **EXW por parte del vendedor-exportador y en DDP por el comprador-importador.**

- Además, estos dos Incoterms contradicen, de alguna manera, el nuevo Código Aduanero de la Unión Europea, ya que la responsabilidad del exportador e importador se produce una vez que se ha llevado a cabo el despacho de exportación e importación, respectivamente.

Eliminación del Incoterm FAS

- **FAS (Free Alongside Ship) es un Incoterm muy poco utilizado y, realmente, ni aporta casi nada a FCA (Free Carrier Alongside)**, que es el que utiliza cuando la mercancía se entrega en el puerto de salida del país del exportador.

- En **FCA** también se puede entregar la mercancía en el muelle como en FAS, ya que el muelle forma parte de la terminal marítima. Por otra parte, si se utiliza este Incoterm y se produce un retraso en la llegada del buque al puerto, la mercancía tendrá que estar a disposición del comprador en el muelle durante varios días y, por el contrario, si el buque se adelanta, la mercancía no estará disponible para el embarque.

- Realmente, FAS sólo se utiliza en el comercio exterior de algunas *commodities* (minerales, cereales) y, en este sentido, el Comité de Redacción está pensando en crear un Incoterm específico para el comercio electrónico de este tipo de productos.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Desdoblar FCA en dos Incoterms

- **FCA es el Incoterm más utilizado** (cerca del 40% de las operaciones de comercio internacional se realizan con este Incoterm) dado que es muy versátil y posibilita la entrega de la mercancía en diferentes lugares (domicilio del vendedor, terminal de transporte terrestre, puerto, aeropuerto, etc.), casi siempre en el país del vendedor.

- Se está valorando crear dos Incoterms FCA, uno para entrega terrestres y otro para entregas marítimas.

FOB y CIF para transporte marítimo en contenedor

- La modificación que se hizo en la edición de los Incoterms 2010 acerca de que cuando la mercancía no viaja en contenedor no se deben utilizar los **Incoterms FOB y CIF**, sino sus homólogos **FCA y CIP**, no se está aplicando por la gran mayoría de las empresas exportadoras e importadoras, ni tampoco por los agentes que intervienen en el comercio internacional (transitarios, operadores logísticos, bancos, etc.).

- Este hecho se debe a que **FOB y CIF son dos Incoterms muy antiguos** (FOB ya se utilizaba en Inglaterra al final del siglo XVIII) y tampoco se ha hecho el esfuerzo por parte de la Cámara de Comercio Internacional de transmitir adecuadamente este cambio, que es muy importante, ya que aproximadamente el 80% del comercio mundial se realiza en contenedor.

- En los Incoterms 2020 es posible que FOB y CIF se puedan utilizar para transporte en contenedor, tal y como ocurría en las versiones de los Incoterms 2000 y anteriores.

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Creación de un nuevo Incoterm: CNI

- El nuevo Incoterm de denominaría **CNI (Cost and Insurance)** y vendría a cubrir un hueco entre FCA y CFR/CIF.

- A diferencia de FCA, incluiría el coste del seguro internacional por cuenta del vendedor-exportador y, en contraposición a CFR/CIF, no incluiría el flete.

- Al igual que en los otros Incoterms, en “C” sería un Incoterm de llegada, es decir, el riesgo de transporte se transmitiría del vendedor al comprador en el puerto de salida.

- Desdoble

Desdoble del Incoterm DDP en dos Incoterms

- Al igual que sucede con FCA, DDP también genera algunos problemas por el hecho de que los aranceles y gastos en la aduana del país de importación los paga el vendedor, independientemente del lugar de entrega de la mercancía.

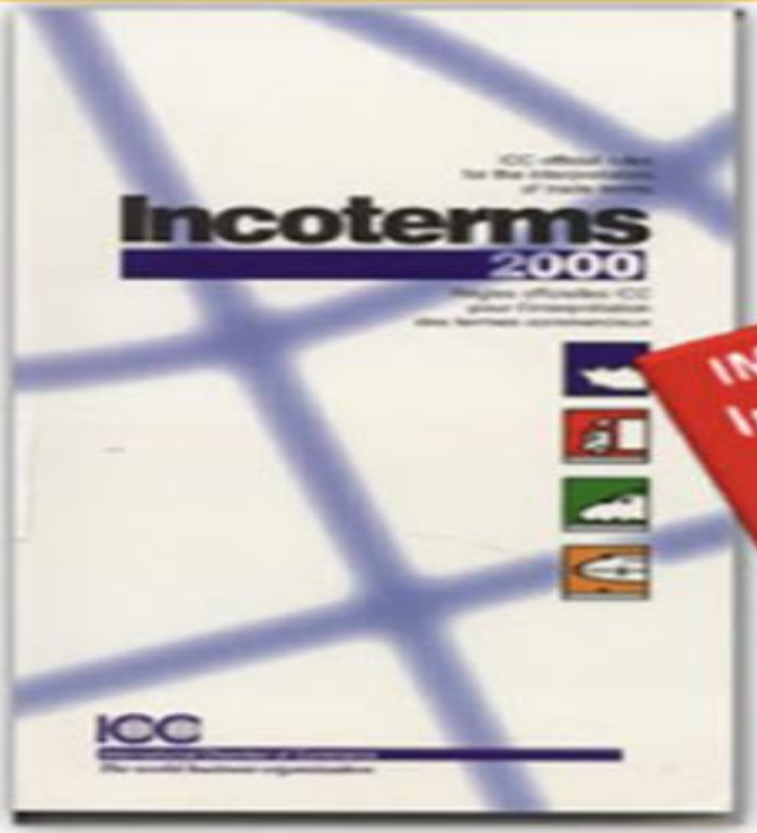
- **Por ello, el Comité de Redacción está valorando crear dos Incoterms con base en DDP:**
- **DTP (Delivered at Terminal Paid):** cuando la mercancía se entrega en una terminal (puerto, aeropuerto, central de transportes, etc.) en el país del comprador y es el vendedor quien asume el pago de los derechos aduaneros.
- **DPP (Delivered at Place Paid):** cuando la mercancía se entrega en cualquier lugar que no sea una terminal de transportes (por ejemplo en el domicilio del comprador) y es el vendedor el que asume el pago de los derechos aduaneros.

- **Durante los próximos meses el Comité se reunirá periódicamente para tratar estos y otros temas que finalmente se incorporarán a los Incoterms 2020.**
- **Esperemos que la versión de los Incoterms 2020 que entre en vigor el 1 de enero de ese año sirva para facilitar el comercio internacional entre exportadores e importadores, adaptándose a los cambios que se han producido en la última década.**

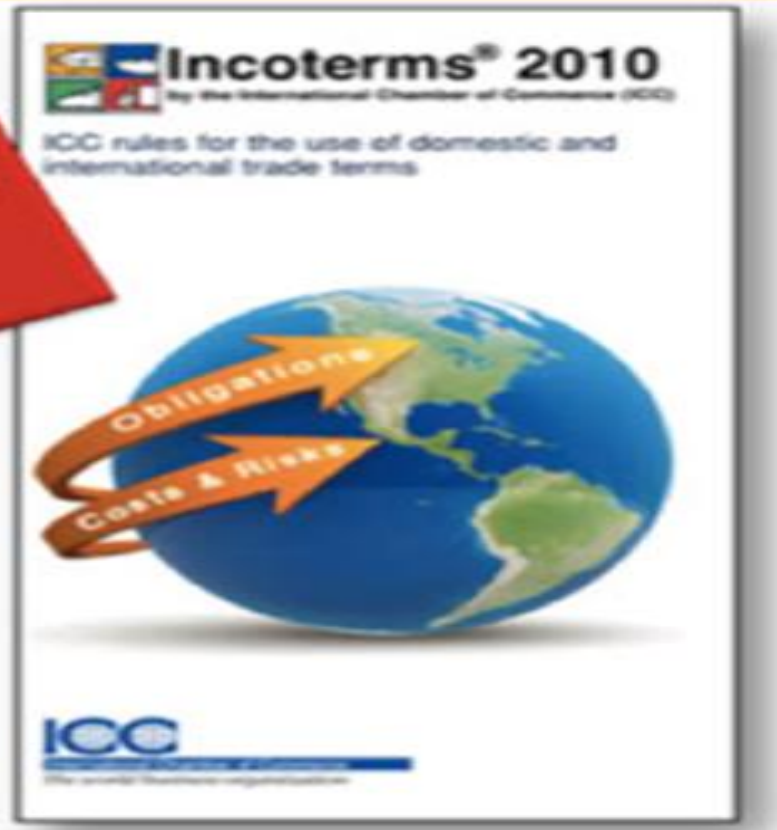
- **Otros sitios con información sobre los cambios que traerán los Incoterms2020.**
- **El contenido de los siguientes artículos no difiere significativamente de lo que se indica en el texto anterior:**
- https://www.icontainers.com/es/2018/09/11/que-cambios-traera-la-nueva-actualizacion-de-los-incoterms-2020
- https://nowthatslogistics.com/what-to-expect-for-incoterms-2020
- https://www.shiplilly.com/es/blog/los-cambios-esperados-a-los-incoterms-en-el-2020
- http://piernext.portdebarcelona.cat/economia/como-se-adaptaran-los-incoterms-2020-a-las-nuevas-tendencias-delcomercio-internacional
- https://www.analdex.org/2018/10/23/rumbo-a-los-incoterms-2020
- https://www.infobae.com/economia/2019/03/27/la-leccion-espanola-para-que-la-argentina-pueda-superar-laemergencia-exportadora

Incoterms® 2010

by the International Chamber of Commerce (ICC)



IMPORTANT ANNOUNCEMENT
Incoterms® 2010 will replace
Incoterms 2000 effective
1 January 2011



www.twitter.com/Incoterms_2010

Escuela de Negocios Internacionales
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

Vendedor | Comprador

Incoterms 2013 FERIAS-INTERNACIONALES.COM	Medio de Transporte	Costos	Embalaje y verificación	Carga	Transporte Interior	Trámites aduaneros Exportación	Costos de manipulación	Transporte Principal	Seguros	Costos de manipulación	Trámites aduaneros Importación	Transporte Interior	Entrega
EXW *EX Works* Franco fabrica		COSTE											
FAS *Free alongside ship* Franco al costado del buque		COSTE											
FCA *Free Carrier* Franco Transportista		COSTE											
FOB *Free On Board* Franco a bordo		COSTE											
CFR *Cost and Freight* Coste y Flete		COSTE											
CIF *Cost Insurance and Freight* Coste Seguro y Flete		COSTE											
CPT *Carriage Paid To* Transporte pagado hasta		COSTE											
CIP *Carriage and Insurance Paid to* Transporte y Seguro pagado hasta (lugar de destino convenido)		COSTE											
DAT *Delivered At Place* Entrega en terminal		COSTE											
DAP *Delivered At Place* Entrega en un lugar		COSTE											
DDP *Delivered Duty Paid* Entregada derechos pagados		COSTE											

Incoterms 2010
Estructura

Incoterms® 2010
by the International Chamber of Commerce (ICC)

ICC rules for the use of domestic and international trade terms

International Chamber of Commerce
The world business organization

Fuente: www.import-export-made-easy.com

Transporte solo por vias navegables

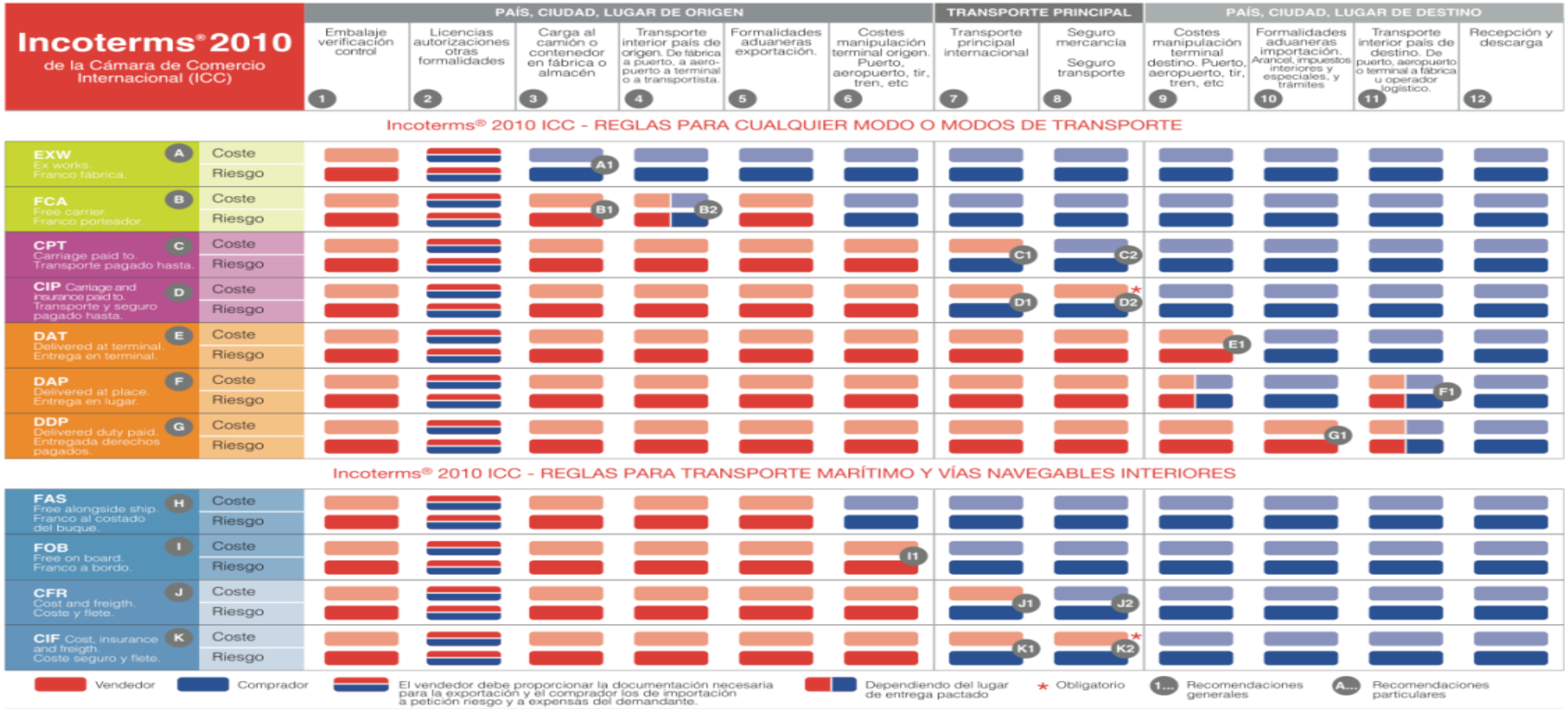
- CFR
- CIF
- FAS
- FOB

Cualquier tipo de transporte

- EXW
- FCA
- CIP
- CPT
- DAP
- DAT
- DDP

lmeridag@gmail.com

Incoterms 2010

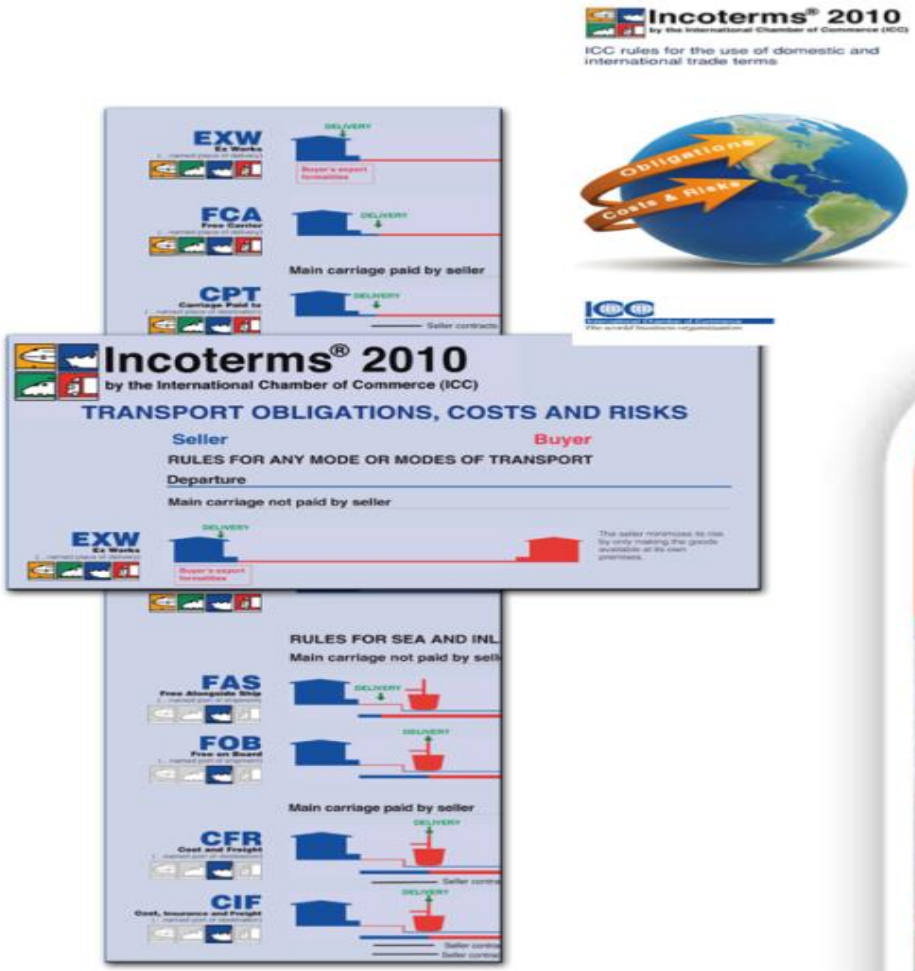


Fuente: www.remigipalmes.com

lmeridag@gmail.com

Incoterms Carga Marítima en Containers

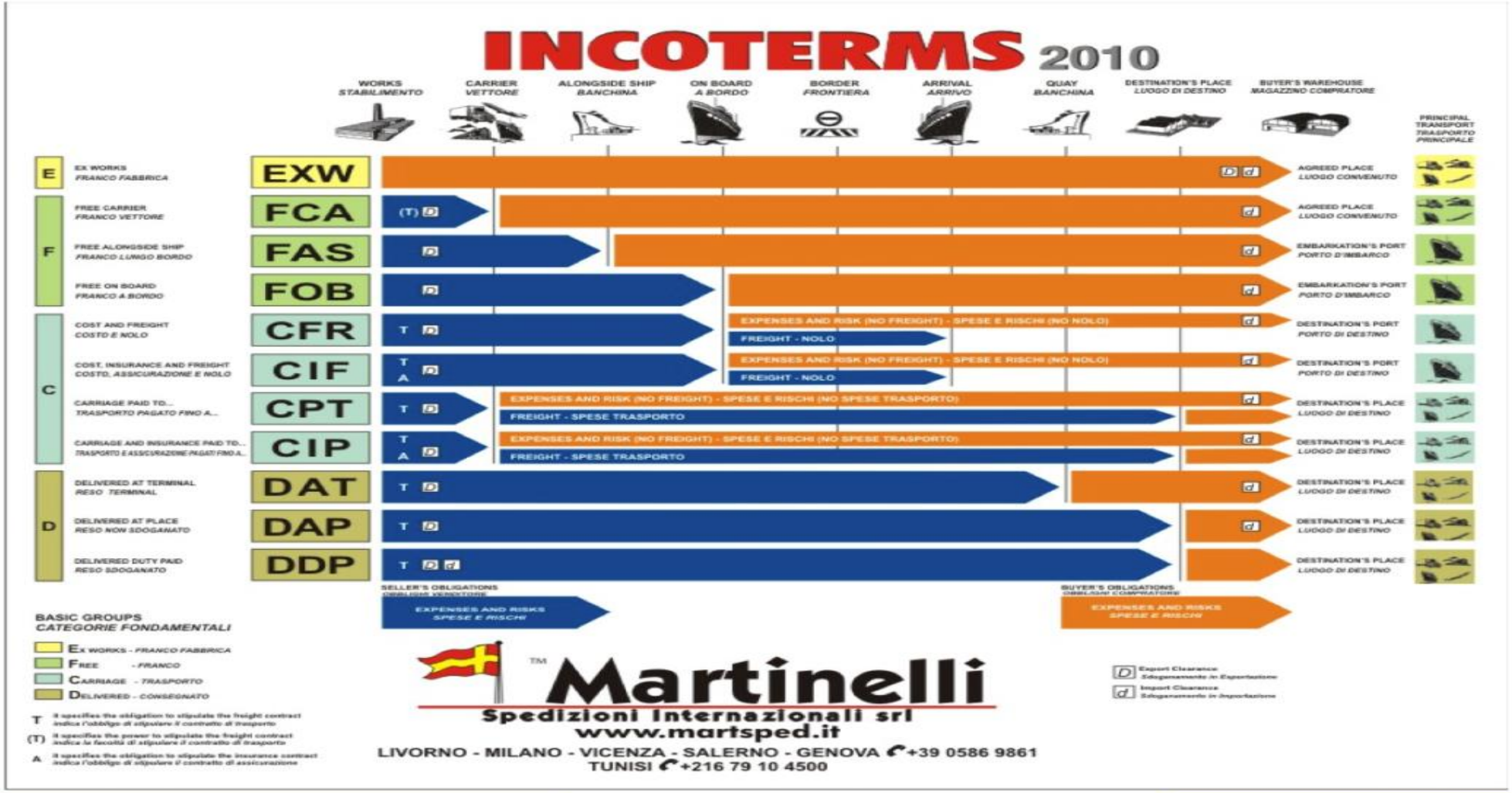
- Utilizar **FCA en vez de FAS**
- Utilizar **FCA en vez de FOB**
- Utilizar **CPT en vez de CFR**
- Utilizar **CIP en vez de CIF**



Fuente: www.import-export-made-easy.com

lmeridag@gmail.com

Incoterms 2010



Fuente: www.martsped.it

lmeridag@gmail.com

PLEAmar

Incoterms 2010

Modalidad de transporte	Mercancía acondicionada para su venta	La carga en el almacén del vendedor	Transporte interior en origen	Formalidades aduaneras de exportación	Gastos manipulación en origen	Transporte principal	El seguro de la mercancía	Gastos manipulación de destino	Formalidades aduaneras de importación	Transporte interior en destino	Entrega de la mercancía al comprador
EXW Polivalente											
FCA Polivalente											
FAS Marítimo											
FOB Marítimo											
CPT Polivalente											
CIP Polivalente											
CFR Marítimo											
CIF Marítimo											
DAT Polivalente											
DAP Polivalente											
DDP Polivalente											

Fuente: www.zfinanzas.es

lmeridag@gmail.com

INCOTERMS

https://es.portal.santandertrade.com/banca/incoterms-2010