

COMENTARIO DE LOS CAMBIOS EN LOS INCOTERM

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) suele revisar la lista de [Incoterms](#) cada 10 años y desde el día **1 de Enero de 2011 entrará en vigor** la última actualización de la misma. Estamos hablando de unos códigos de comercio que marcan el tipo de responsabilidad, gastos y documentos que gestionarán exportadores e importadores en las operaciones de comercio.

Cabe la pena recordar que **no hablamos de leyes** y que por tanto los comerciantes pueden acordar utilizar la guía de 2000 como hasta ahora u otras anteriores expresándolo en los documentos.

Esta actualización pretende simplificar y adecuar los códigos al uso moderno mediante la desaparición de 4 Incoterms y la **aparición de 2 nuevos**. También existen algunas recomendaciones.

Nuevas categorías

Los Incoterms han sido **categorizados en dos grupos**: aquellos que se pueden producir en cualquier tipo de transporte (“Any mode of transport”) o también conocidos como multimodales o polivalentes y aquellos que sean transportados por el mar o vías navegables de interior (“Sea and Inland Waterway Transport Only”). De esta manera se simplifica su clasificación:

- **Multimodales**: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT y DDP
- **Marítimos o vías navegables**: FAS, CFR, CIF y FOB

Si alguno conocía la anterior lista de 2000 habrán notado la **desaparición de algunos códigos**, poco utilizados salvo quizás el DDU, que eran:

- DES (Delivered Ex Ship)
- DAF (Delivered At Frontier)
- DEQ (Delivered Ex Quay)

- DDU (Delivered Duty Unpaid)

Nuevos Incoterms

Entre los multimodales **han aparecido 2 códigos nuevos**: DAT y DAP. El **DAT (Delivered At Terminal)** se sitúa como código polivalente aunque puede aplicarse al transporte marítimo, en cuyo caso se marca la entrega en el muelle del puerto de destino **después** de haber descargado la mercancía del buque.

En el caso del **DAP (Delivered At Place)** puede entenderse como una mezcla de los desaparecidos DDU y el DAF, aunque más versátil que este último al eliminarse la palabra frontera del término. La entrega sería realizada en **algún punto del país destino** acordado por ambas partes y especificado documentalmente.

Cambios en el FOB (Free On Board)

Con el Incoterm FOB **se incluyen los costes de la estiba** en el puerto origen a cargo del exportador y se contempla que este deberá entregar la mercancía “a bordo del buque”. De esta forma se elimina la línea imaginaria producida por el término “sobre la borda del buque”.

Además **se evitaría la doble facturación** de la estiba en origen (a vendedor y comprador) que se producía con la anterior explicación del código. Por otro lado el exportador también adquiere la responsabilidad de la estiba en el puerto de salida pero la transmite en cuanto esta se encuentre **a bordo** (estibada).

Recomendaciones sobre el EXW y otras consideraciones

Respecto a los términos ya existentes se hacen algunas recomendaciones sobre el EXW (Ex works). De hecho se avisa sobre lo **poco idóneo que resulta su utilización** por los previsibles problemas que tendría el exportador para conseguir el DUA de exportación que presentaría el importador ante la aduana. Hablamos de un documento que **debería conservar el exportador** durante 4 años y que puede ser solicitado por las autoridades fiscales en cualquier momento de dicho plazo.

Siguiendo con el EXW se determina que lo normal es que la mercancía se cargue en el vehículo del importador en el propio almacén del exportador pero dicho Incoterm **no recoge la responsabilidad ni el coste** de la operación. En este caso lo más adecuado sería utilizar el término **FCA Fábrica (Free Carrier + lugar)**.

Respecto a la venta de **mercancías en containers** se recomienda la aplicación de los multimodales, entendiendo los marítimos como excepcionales. En especial se recomiendan el CPT, FCA o CIP.

