

INCOTERMS 2000

Sus relaciones con los contratos de transporte y de seguro

José Vicente Guzmán Escobar

INTRODUCCIÓN

LOS “INCOTERMS” SON LAS REGLAS DE LA CÁMARA de Comercio Internacional-CCI para la interpretación de los términos comerciales utilizados consuetudinariamente en el contrato de compraventa internacional de mercancías, cuya correcta aplicación permite determinar las obligaciones del comprador y del vendedor sobre la logística de entrega de las mercancías.

Aunque la utilización de los términos comerciales internacionales tradicionales, como el FAS, el FOB y el CIF, data de los siglos XVIII y XIX, su estandarización a nivel internacional se debe a una labor de la Cámara de Comercio Internacional, que en 1936 publicó por primera vez un juego de reglas comunes de interpretación de estos términos comerciales, destinadas a iniciar una tarea de unificación de las diversas interpretaciones sobre el alcance de los términos, como el FOB y el CIF, en las relaciones entre comprador y vendedor, que los tribunales de cada país habían desarrollado.

Esta primera versión de los INCOTERMS ha sido posteriormente revisada y complementada por la CCI en 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 y ahora, en el 2000, con la expedición de la publicación n.º 560. Esta última versión 2000 de los INCOTERMS entró en vigencia a partir del 1.º de enero de 2000.

Los cambios introducidos en los INCOTERMS 2000, respecto de la versión de 1990, no son muchos ni muy significativos, lo cual, antes que representar una decepción sobre esta nueva revisión, lo que significa es, muy por el contrario, que los INCOTERMS han tenido gran éxito y gran actualidad, pero sobre todo una enorme estabilidad en cuanto a su aplicación e interpretación, lo cual redundaba en beneficio del comercio internacional, que lo que necesita es, precisamente, reglas estables que no estén sujetas al vaivén de lecturas diferentes que de ellos se hagan a nivel nacional.

En particular, los únicos INCOTERMS que fueron objeto de una modificación sustancial fueron el FAS (Free Alongside Ship/Franco al Costado del Buque) y DEQ (Delivered Ex Quay/Entregada en Muelle).

En el caso del FAS, la innovación consiste en que la obligación de adelantar el despacho de aduanas de las mercancías para exportación ahora recae en el vendedor. En la versión de 1990 esta era una obligación del comprador.

Revista de Derecho Privado, n.º 7, enero/junio 2001

Y en cuanto al DEQ, el cambio introducido en el 2000 es que al comprador le corresponde ahora adelantar el despacho aduanero de la mercancía para la importación y el pago de todos los trámites, derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la importación. La versión 1990 del DEQ colocaba esta obligación en cabeza del vendedor.

Aparte de estas dos modificaciones sustanciales, la versión 2000 de los INCOTERMS contiene únicamente aclaraciones a algunas expresiones utilizadas en la versión de 1990 y que originaron algunos malos entendidos al momento de su aplicación práctica.

I. ORIGEN HISTÓRICO DE LOS TÉRMINOS COMERCIALES INTERNACIONALES

LA EXPRESIÓN “INCOTERMS”, QUE PROVIENE DE la expresión en inglés “International -Commercial-Terms”, y que traducida al español significa “Términos Comerciales Internacionales”, fue acuñada con ocasión de la primera compilación estandarizada de los mismos elaborada por la Cámara de Comercio Internacional en 1936. Pero, en realidad, los términos comerciales internacionales datan del siglo XVIII, por cuanto eran utilizados ya en esa época en las transacciones comerciales y fueron objeto de estudio, análisis e interpretación por parte de los tribunales de varios países desde entonces.

Los términos más conocidos son el FAS, el FOB y el CIF. Se aplicaban, y se aplican todavía, al contrato de compraventa internacional de mercancías, y su utilidad radica en que a través de ellos es posible determinar las obligaciones del comprador y del vendedor en aspectos tales como la distribución de los costos y los riesgos asociados al despacho aduanero de las mercancías, la celebración del contrato de transporte, la suscripción del contrato de seguro y el pago de derechos de exportación y de importación.

Aunque no existe precisión acerca del origen de estos términos comerciales, parece ser que los términos FAS y FOB surgieron en el siglo XVIII, cuando aún predominaba el comercio marítimo mediante el fletamento de un buque directamente por el comprador de las mercancías, quien personalmente, a bordo de la nave, arribaba a los diferentes puertos y negociaba de manera directa los bienes que deseaba adquirir, los cuales eran transportados en el mismo buque fletado por él. El comprador, entonces, exigía al vendedor, bien que los bienes le fueran entregados al costado del buque (FAS), o bien que se los entregara ya a bordo de la nave (FOB).

Con el transcurso del tiempo, se fueron desarrollando servicios de transporte marítimo de líneas regulares, servicios postales y servicios telegráficos. Estos nuevos medios permitieron adelantar negocios de compraventa de mercancías “no presenciales”, en los cuales la entrega física de las mercancías al comprador fue sustituida por una entrega documental, a través del conocimiento de embarque, que adquirió entonces su condición de título representativo de las mercancías. Fue gracias a esta evolución que nació la compraventa en términos CIF, en la cual el comprador aún podía designar incluso el buque en que se transportaría la mercancía, pero era entonces obligación del vendedor celebrar el contrato de transporte, obtener un conocimiento de embarque que acreditara que los bienes habían sido entregados al transportador y llevados a bordo, conforme a la descrip-

ción exigida en el contrato, y enviar dicho conocimiento de embarque al comprador por servicios postales, para que mediante la exhibición de este documento pudiese reclamar las mercaderías en el puerto de destino. Adicionalmente, el vendedor se obligaba a obtener una cobertura de seguros que amparara los bienes durante el transporte marítimo.

Este esquema de funcionamiento de la compraventa CIF se mantiene casi inalterado hasta ahora, y sobre ella es preciso aclarar que, desde entonces y hasta hoy, la entrega de las mercancías de parte del vendedor al comprador se produce en el mismo momento que en la compraventa FOB, es decir, cuando los bienes traspasan la borda del buque. La diferencia consiste en que en la venta CIF el vendedor, además, debe celebrar y pagar el costo del contrato de transporte marítimo y del contrato de seguro de transporte de las mercancías.

II. LOS INCOTERMS Y LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE Y DE SEGURO

EL DESARROLLO HISTÓRICO DE LOS TÉRMINOS DE comercio internacional gira alrededor del FAS, el FOB y el CIF, que son propios del comercio marítimo. Esto es así por cuanto en la época en que surgió la práctica de dichos términos el comercio internacional se hacía casi exclusivamente por mar. Por lo tanto, estos términos se ocupaban, y aún se ocupan, de definir las obligaciones del comprador y del vendedor, cuando la compraventa es de las denominadas “marítimas”.

En el siglo XX otros modos de transporte se desarrollaron tecnológicamente, hasta el punto de permitir su aplicación masiva al comercio internacional, como es el caso del transporte terrestre (carretero), el transporte ferroviario y el transporte aéreo. Por esta razón, en ese siglo fue necesario actualizar constantemente los INCOTERMS e incluso crear unos nuevos destinados a las compraventas ligadas a otros modos de transporte, como fueron el FOR (Free on Rail/Franco sobre Riel), el FOT (Free on Truck/Franco a bordo de Camión) y el FOB Aeropuerto.

Estos tres términos especiales para el transporte ferroviario, carretero y marítimo permanecieron hasta la versión 1980 de los INCOTERMS, y fueron reemplazados en 1990 por el término FCA (Free Carrier/Franco Transportista), que es aplicable a las compraventas que se ejecutan por cualquier modo de transporte. Esta modificación introducida en 1990, y la creación del INCOTERM FCA, se originó también en el desarrollo del contrato de transporte multimodal. Al lado de este nuevo término, y también por las mismas causas, se crearon los términos CPT (Carriage Paid To/Transporte Pagado Hasta) y CIP (Carriage and Insurance Paid To/Transporte y Seguro Pagado Hasta).

Como puede observarse, entonces, el origen y la evolución de los INCOTERMS está estrechamente relacionada con los contratos de transporte. Y esta quizá es la causa de una de las más frecuentes y graves confusiones alrededor de los INCOTERMS: la errada apreciación de que los INCOTERMS son aplicables al contrato de transporte. Los INCOTERMS no son aplicables al contrato de transporte, sino al contrato de compraventa internacional de mercancías.

La relación de los INCOTERMS con el contrato de transporte radica en que según el término utilizado se definen las obligaciones del comprador y del vendedor acerca de quién de los dos debe celebrar el contrato de transporte mediante el cual las mercancías vendidas han de ser despachadas al comprador.

Sin embargo, afirmar que un contrato de transporte marítimo se celebró en términos FOB o CIF no tiene sentido alguno, porque los INCOTERMS no regulan el contrato de transporte, sino que, reiteramos, definen algunas de las obligaciones entre el comprador y el vendedor en un contrato de compraventa internacional de mercancías, acerca de la distribución de los costos y los riesgos asociados al contrato de transporte y al seguro de las mercancías, entre otras de las actividades logísticas necesarias para verificar su entrega al comprador.

A. INCOTERMS APLICABLES SEGÚN EL MODO DE TRANSPORTE

EL PRIMER PUNTO DE INTERÉS DE LOS INCOTERMS con los contratos de transporte es la precisión de cuáles de ellos son aplicables a un determinado modo de transporte y cuáles son susceptibles de ser utilizados en todos los modos de transporte.

1. INCOTERMS aplicables a cualquier modo de transporte

- EXW Ex Works/En Fábrica
(... lugar convenido)
- FCA Free Carrier/Franco Transportista
(... lugar convenido)
- CPT Carriage Paid To/Transporte Pagado Hasta
(... lugar *de destino* convenido)
- CIP Carriage and Insurance Paid To/Transporte y Seguro Pagado Hasta
(... lugar *de destino* convenido)
- DAF Delivered At Frontier/Entregada en Frontera
(... lugar convenido)
- DDU Delivered Duty Unpaid/Entregada Derechos No Pagados
(... lugar *de destino* convenido)
- DDP Delivered Duty Paid/Entregada Derechos Pagados
(... lugar *de destino* convenido)

2. INCOTERMS aplicables al transporte por mar y vías navegables interiores exclusivamente

- FAS Free Alongside Ship/Franco al Costado del Buque
(... *puerto de carga* convenido)

FOB	Free On Board/Franco a Bordo (... <i>puerto de carga</i> convenido)
CFR	Cost and Freight/Costo y Flete (... <i>puerto de destino</i> convenido)
CIF	Cost, Insurance and Freight/Costo, Seguro y Flete (... <i>puerto de destino</i> convenido)
DES	Delivered ex Ship/Entregada sobre Buque (... <i>puerto de destino</i> convenido)
DEQ	Delivered ex Quay/Entregada en Muelle (... <i>puerto de destino</i> convenido)

B. OBLIGACIONES DE COMPRADOR Y VENDEDOR SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE Y EL CONTRATO DE SEGURO

A CONTINUACIÓN HAREMOS REFERENCIA a los trece INCOTERMS, de acuerdo con la versión del año 2000, con el fin de precisar en cada uno de ellos las obligaciones del comprador y del vendedor respecto del contrato de transporte mediante el cual las mercancías serán conducidas a su destino, así como en relación con el seguro de las mismas.

1. EXW ex Works/en Fábrica (... *lugar convenido*)

Este INCOTERM es el que impone las menores obligaciones al vendedor en relación con la entrega de la mercancía. Esta entrega se realiza cuando el vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en su propia fábrica o establecimiento, o en otro lugar convenido en el contrato. El vendedor no está obligado en este caso a adelantar los trámites aduaneros de exportación de las mercancías, ni a cargarla en un vehículo del transportador. El vendedor debe entregar la mercancía embalada. Este embalaje debe ser el acostumbrado para el producto, o el apropiado para el modo de transporte que se vaya a utilizar, pero esto último únicamente aplica si el comprador ha manifestado al vendedor el modo de transporte previsto.

El comprador, por su parte, asume todos los costos y riesgos desde el momento en que recibe la mercancía en los locales del vendedor. Por lo tanto, es al comprador a quien le corresponde celebrar el o los contratos de transporte necesarios para trasladar las mercancías a su destino.

En caso que las partes deseen que sea el vendedor quien realice el embarque de las mercancías en el vehículo encargado del transporte y asuma los costos y riesgos de esta operación, ello debe estipularse claramente en el contrato, porque esta obligación no es de la naturaleza del EXW. En este caso, se suelen agregar expresiones tales como “EXW Cargado”.

Desde cuando se verifica la entrega en la forma descrita, los riesgos de daño o pérdida de las mercancías son trasladados al comprador. Por lo tanto, es a él a quien corresponde celebrar el contrato de seguro que ampare estos riesgos.

2. *FCA Free Carrier/Franco Transportista (... lugar convenido)*

En este término comercial el vendedor está obligado a entregar las mercancías al transportador que haya designado el comprador. El vendedor debe suministrar el embalaje de las mercancías adecuado para el transporte, siempre que el comprador le haya dado la información necesaria sobre el modo de transporte a utilizar.

La entrega de las mercancías al transportador designado por el comprador puede verificarse de dos maneras:

- En las instalaciones del vendedor, caso en el cual el vendedor no está obligado a cargar las mercancías a bordo del vehículo del transportador.
- En las instalaciones del transportador designado por el comprador, caso en el cual el vendedor debe transportar las mercancías hasta ese sitio, en vehículos propios o contratados, pero no está obligado a descargar las mercancías de estos vehículos ni a cargarlas a bordo del vehículo del transportador designado por el comprador.

Al comprador le corresponde, entonces, designar al transportador y celebrar el o los contratos de transporte necesarios para trasladar las mercancías a su destino. Este INCOTERM puede ser utilizado con cualquier modo de transporte, e incluso para el caso en que se celebre un contrato de transporte multimodal.

Hay ocasiones en que la costumbre comercial, o la solicitud expresa del comprador, indica que el vendedor puede contratar el transporte de las mercancías, pero esta contratación la hará por cuenta y riesgo del comprador. En esta contratación del transporte, el vendedor actúa como mandatario del comprador y normalmente obtiene el documento de transporte que corresponde expedido a nombre del comprador.

Nuevamente en este caso será el comprador el interesado en asegurar las mercancías, porque los riesgos de pérdida o daño le son trasladados desde el momento de la entrega al transportador.

3. *FAS Free Alongside Ship/Franco al Costado del Buque (... puerto de carga convenido)*

El vendedor efectúa la entrega cuando las mercancías son colocadas al costado del buque designado por el comprador, en el puerto de embarque convenido entre las partes. Esto implica que el vendedor debe asumir los costos del transporte interno de la mercancía desde sus propias instalaciones hasta dicho puerto de embarque. El comprador, en consecuencia, asume todos los costos en que se incurra desde ese momento, iniciando desde su obligación de designar el buque que se encargará del transporte internacional, celebrar el contrato de transporte marítimo respectivo y pagar el costo del cargue de las mercancías a bordo del buque.

Desde el 1.º de enero de 2000, en la compraventa FAS es obligación del vendedor adelantar los trámites aduaneros de exportación de las mercancías y asumir los costos de esta operación. En los INCOTERMS 1990 esta era una obligación del comprador. En la versión 2000 se trasladó esta obligación al vendedor, por considerar que el vendedor está domiciliado en el país donde se realizan estas operaciones aduaneras y, por lo tanto, le resulta más

fácil dar cumplimiento a esta obligación. En la práctica muchas veces se presentaron dificultades para que el comprador se encargara de los trámites aduaneros de exportación de las mercancías, por cuanto normalmente el comprador se encuentra en un país diferente de aquél en el que se deben adelantar estos trámites.

Por lo tanto, si en una compraventa FAS se desea que el comprador cumpla con las formalidades aduaneras de exportación, así se debe manifestar claramente en el contrato, porque a partir del 2000 esta es una obligación del vendedor en el término FAS.

Es preciso reiterar que el FAS es un término de utilización exclusiva para los casos en que las mercancías serán transportadas por mar o por vías de navegación interior. Si se quiere utilizar otro modo de transporte, o incluso el transporte multimodal, el INCOTERM apropiado es el FCA.

En cuanto al aseguramiento de las mercancías, es el comprador quien debe procurarlo a su propio costo, para cubrir los riesgos que se generan desde cuando le es efectuada la entrega de las mismas al costado del buque en el puerto de embarque.

4. FOB Free On Board/Franco a Bordo (... puerto de carga *convenido*)

El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque designado por el comprador, en el puerto de embarque *convenido*. En este momento, entonces, se trasladan al comprador los costos y los riesgos de pérdida o daño de la mercancía. El vendedor debe, además, adelantar a su propio riesgo y costo los trámites aduaneros de exportación de las mercancías.

El FOB únicamente se debe utilizar cuando la entrega de las mercancías se realiza a través de la borda del buque, o en general “al buque”. La utilización del término FOB es inapropiada cuando se entregan las mercancías al transportador, para que éste posteriormente las lleve a bordo del buque.

En la compraventa FOB el comprador tiene la obligación de celebrar el contrato de transporte marítimo, designar el buque en que se deben embarcar las mercancías y suministrar esta información al vendedor.

Uno de los errores más frecuentes en las compraventas es la utilización del término FOB cuando las partes realmente no desean que el riesgo de daño o pérdida de las mercancías se traslade al comprador en el momento en que los bienes traspasan la borda del buque, o cuando ello no es posible por las características de la operación. Esto puede ocurrir, por ejemplo, cuando las mercancías son entregadas a un consolidador de mercancías, o cuando éstas son entregadas a un transportador marítimo y éste las introduce a un contenedor por su propia conveniencia (embarques “Less than a Container Load” o LCL). También se presenta esta situación en los tráficos de buques RO/RO (*roll on /roll off*). En todos estos casos, en realidad el vendedor entrega las mercancías al transportador y éste realiza la operación de cargue. Por lo tanto, si durante esta operación las mercancías sufren algún daño, antes de que sobrepasen la borda del buque, y el término utilizado es el FOB, supuestamente este riesgo está aún en cabeza del vendedor. Este, sin embargo, de hecho ya habría entregado los bienes al transportador designado por el comprador, y entonces se genera una con-

tradicción originada en la errada utilización del FOB, que seguramente resultará en un litigio.

Cuando por estas circunstancias la entrega no la realice el vendedor exactamente en el momento en que las mercancías sobrepasan la borda del buque, es preferible utilizar el término FCA, en el cual la entrega se realiza cuando se colocan las mercancías a disposición del transportador designado por el comprador, y es éste transportador quien realiza el cargue de las mercancías a bordo de su vehículo (que bien puede ser un buque, porque el término FCA es aplicable a todos los modos de transporte); los riesgos de la operación de cargue en el término FCA corren por cuenta del comprador.

En la práctica ocurre también con mucha frecuencia que el comprador FOB solicita al vendedor que celebre el contrato de transporte marítimo o que asuma costos por operaciones posteriores al embarque de las mercancías, tales como la estiba o el trincado. Se trata de variaciones de la compraventa FOB, sobre las cuales es preciso hacer algunos comentarios.

La primera variación acostumbrada se presenta cuando en una compraventa FOB el comprador designa el buque, pero solicita al vendedor que celebre el contrato de transporte, aunque el flete correspondiente es pagado por el comprador. Hay casos en los que, incluso, el comprador solicita al vendedor que designe el buque que se encargará del transporte. En estos eventos estamos todavía frente a una compraventa FOB; el hecho de que el vendedor sea requerido para celebrar el contrato de transporte no la convierte en una compraventa CFR. En efecto, en la compraventa FOB con la obligación adicional del vendedor de celebrar el contrato de transporte, éste actúa como mandatario del comprador en relación con el contrato de transporte y traslada el valor del flete al comprador. La diferencia con la compraventa CFR radica en que si, por ejemplo, entre la fecha de celebración del contrato de compraventa y la del embarque de las mercancías el costo del flete se ha incrementado, este mayor valor debe ser asumido por el comprador y no por el vendedor, como ocurriría si la compraventa fuera CFR.

La segunda variación de la compraventa FOB se presenta cuando el comprador solicita al vendedor que asuma el costo de operaciones posteriores al embarque de las mercancías, tales como la estiba y el trincado. Estas operaciones son normalmente de cargo del comprador en una compraventa FOB, pero por acuerdo expreso entre las partes pueden ser trasladadas al vendedor. En estos casos normalmente se agregan las expresiones correspondientes al término FOB, para hablar entonces de “FOB Stowed” (FOB Estibado) o de “FOB Trimmed” (FOB Trincado o Trimado, o simplemente FOBT).

En la compraventa FOB el vendedor no tiene obligación alguna respecto del seguro de las mercancías. Por lo tanto, es al comprador a quien corresponde contratar el seguro, por su propio interés, para amparar los riesgos del transporte.

*5. CFR Cost and Freight/Costo y Flete (... puerto de destino *convenido*)*

En la compraventa CFR la entrega también se realiza en el momento en que la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque *convenido*.

La principal diferencia con el FOB radica en que el vendedor asume los costos y el flete del transporte hasta el puerto de destino convenido en el contrato. Pero el riesgo de daño o pérdida de las mercancías se traslada al comprador desde cuando éstas sobrepasan la borda del buque. Igual ocurre con cualquier costo adicional que surja después de este momento, el cual debe ser pagado por el comprador.

Adicionalmente, el vendedor asume la obligación de adelantar, a su propio costo y riesgo, los trámites aduaneros necesarios para la exportación de las mercancías.

La compraventa CFR se debe utilizar exclusivamente cuando el modo de transporte a utilizar es el marítimo o las vías de navegación interior. Si se desea utilizar un modo de transporte diferente, el término apropiado es el CPT. Del mismo modo, se debe utilizar el término CPT, en vez del CFR, cuando, por las mismas circunstancias reseñadas al comentar la compraventa FOB, la entrega de la mercancía se hace al transportador y no en el momento en que los bienes sobrepasan la borda del buque.

6. CIF Cost, Insurance and Freight/Costo, Seguro y Flete (... puerto de destino convenido)

En la compraventa CIF la entrega se realiza del mismo modo que en la CFR, es decir, cuando las mercancías sobrepasan la borda del buque. Igualmente, el vendedor debe asumir los costos y el flete del transporte marítimo, hasta el puerto de destino convenido en el contrato. Es muy importante tener en cuenta que en la compraventa CIF los riesgos de daño o pérdida de las mercancías *también* se trasladan al comprador desde cuando éstas sobrepasan la borda del buque.

El vendedor debe también adelantar, a su propio costo y riesgo, los trámites aduaneros necesarios para la exportación de las mercancías.

La diferencia con la compraventa CFR radica en que el término CIF implica que el vendedor debe proveer un seguro de transporte marítimo que ampare los riesgos que asume el comprador por daño o pérdida de las mercancías durante el transporte marítimo. En este sentido, la obligación del vendedor es obtener un seguro con cobertura mínima; esto significa a nivel internacional que el vendedor debe proveer a su propia costa un seguro de transporte de mercancías contratado bajo los términos de la Cláusula C de la póliza de seguros tipo del Institute of London Underwriters (ILU). Es importante resaltar que esta cobertura mínima puede no resultar suficiente para el comprador; por ejemplo, no ampara los riesgos de hurto, saqueo, robo, manipulación indebida y otros. Por lo tanto, si el comprador desea una mayor cobertura de seguro, debe hacerlo directamente o especificar en el contrato de compraventa que el vendedor debe proveer una cobertura de seguro mayor a la cobertura mínima en los términos indicados anteriormente.

Al igual que ocurre con el contrato de transporte, existen casos en que las partes celebran una compraventa FOB, en la que estipulan la obligación adicional del vendedor de celebrar el contrato de seguro de transporte marítimo de las mercancías. Esta sola estipulación no convierte a la compraventa FOB en una compraventa CIF. De la misma manera en que se explicó respecto del contrato de transporte, en estos casos el vendedor

celebra el contrato de seguro como mandatario del comprador, quien deberá asumir cualquier fluctuación de las primas del seguro que ocurra entre la fecha de celebración del contrato de compraventa y la fecha del embarque de las mercancías.

El término CIF también es de uso exclusivo cuando el modo de transporte a utilizar es el marítimo o las vías de navegación interior. Si se desea utilizar un modo de transporte diferente, el término apropiado es el CIP. Del mismo modo, se debe utilizar el término CIP, en vez del CIF, cuando, por las mismas circunstancias reseñadas al comentar la compraventa FOB, la entrega de la mercancía se hace al transportador y no en el momento en que los bienes sobrepasan la borda del buque.

7. CPT Carriage Paid To/Transporte Pagado Hasta (... lugar de destino convenido)

Cuando se pacta una compraventa en términos CPT, según los INCOTERMS 2000 ello significa que el vendedor realiza la entrega cuando pone las mercancías a disposición del transportador que él mismo ha designado. El vendedor debe, además, asumir los costos del transporte de las mercancías hasta el sitio de destino previsto. El comprador, entonces, asume los riesgos de daño o pérdida de la mercancía después de que el vendedor las ha entregado al transportador.

En la compraventa CPT es el vendedor quien celebra el contrato de transporte y paga el flete, quedando en cabeza del comprador los costos en que fuere necesario incurrir después de que los bienes son entregados al transportador. Es obligación del vendedor contratar el transporte en las condiciones usuales del tráfico o el tipo de producto, por una ruta usual. Es su obligación también proporcionar al comprador el documento de transporte correspondiente al modo de transporte utilizado.

El vendedor debe entregar la mercancía debidamente despachada para la exportación, y le corresponde pagar los gastos que ello genere.

Este término comercial se puede utilizar independientemente del modo de transporte que sea escogido e, incluso, es compatible con la contratación del transporte multimodal.

En caso que se contrate transporte sucesivo, el riesgo sobre las mercancías se traslada al comprador, cuando el vendedor entrega los bienes al primer transportador.

En la compraventa CPT el vendedor no está obligado a contratar el seguro de las mercancías. Es el comprador, por su propio interés, quien deberá obtener cobertura de seguros contra los riesgos de las mercancías durante el transporte.

8. CIP Carriage and Insurance Paid To/Transporte y Seguro Pagado Hasta (... lugar de destino convenido)

La compraventa CIP implica las mismas obligaciones para el vendedor que la compraventa CPT, pero, adicionalmente, el vendedor deberá contratar y pagar la prima de un seguro que ampare las mercancías contra los riesgos del transporte, riesgos que son asumidos por el comprador desde la entrega de los bienes al transportador.

Es preciso anotar, al igual que en el término CIF, que el seguro que está obligado a proveer el vendedor, de acuerdo con los INCOTERMS 2000, es un seguro de cobertura mínima. Por lo tanto, si el comprador desea obtener un seguro con una mayor cobertura, deberá contratarlo él mismo o estipular esta exigencia claramente en el contrato de compraventa. En este sentido, nos remitimos a los comentarios que sobre este punto hicimos respecto de la compraventa CIF.

9. DAF *Delivered at Frontier/Entregada en Frontera (... lugar convenido)*

En la compraventa DAF el vendedor realiza la entrega al comprador, y por ende le traslada los riesgos, cuando pone a su disposición las mercancías en el medio de transporte utilizado, sin descargarlas de él, en el punto y lugar de la frontera convenidos, pero antes de la aduana del país donde se debe realizar la entrega. El vendedor, entonces, se obliga a adelantar los trámites aduaneros de exportación, pero es al comprador a quien le corresponde realizar los trámites de importación de los bienes, a su propio costo y riesgo.

En el DAF al vendedor le corresponde celebrar y costear el contrato de transporte de las mercancías hasta la frontera acordada en el contrato. Al utilizar el término DAF es muy importante establecer claramente en el contrato de compraventa cuál es el punto exacto de la frontera determinada donde debe efectuarse la entrega.

Si las partes desean que el vendedor se responsabilice de la descarga de las mercancías del medio de transporte al llegar a la frontera, así se debe estipular expresamente en el contrato de compraventa, sin que por ello se desnaturalice el término DAF.

El término DAF puede utilizarse con cualquier modo de transporte, excepto el marítimo. Por el contrario, cuando la entrega deba efectuarse en una frontera ubicada en un puerto marítimo, los términos apropiados son el DES o el DEQ, según el caso. A pesar de que la publicación n.º 560 de la Cámara de Comercio Internacional establece que el término DAF puede ser utilizado cuando la entrega de los bienes se efectúa mediante cualquier modo de transporte diferente al marítimo, a nuestro juicio existen grandes dificultades para que su uso sea compatible con el transporte aéreo, debido a que esta misma publicación indica que en la compraventa DAF la entrega se debe efectuar en una frontera terrestre. Es evidente, entonces, que muy ocasionalmente un aeropuerto internacional se encuentra en una frontera terrestre.

Como la compraventa DAF es una de las llamadas “compraventas en destino”, correspondientes a todos los INCOTERMS del Grupo D, el vendedor no tiene ninguna obligación, *frente al comprador*, de contratar y proveer una cobertura de seguros que ampare a las mercancías contra los riesgos del transporte. No obstante, ello no implica que el vendedor no esté interesado en asegurar las mercancías. Por el contrario, el interés del vendedor en contratar un seguro de transporte radica en el hecho de que los riesgos de daño o pérdida de los bienes no se trasladan al comprador sino hasta que llega la mercancía al sitio de destino convenido para la entrega.

*10. DES Delivered ex Ship/Entregada sobre Buque
(... puerto de destino convenido)*

El término DES significa que el vendedor se obliga a efectuar la entrega al comprador, cuando pone a su disposición la mercancía a bordo del buque que realizó el transporte, en el puerto de destino convenido en el contrato, sin descargarla y sin cumplir con las formalidades aduaneras de importación al país de destino.

En consecuencia, es al vendedor a quien corresponde celebrar el contrato de transporte hasta el puerto de destino y pagar el flete correspondiente. Además, debe suministrar al comprador el documento de transporte correspondiente, bien sea conocimiento de embarque o documento de transporte multimodal.

Sin embargo, como la entrega se efectúa en las bodegas del buque, es al comprador a quien corresponde costear el descargue de los bienes y, además, asumir los riesgos de daño o pérdida de la mercancía que pudiesen ocurrir durante el descargue.

En cuanto al seguro de transporte de las mercancías, resulta aplicable aquí el mismo comentario efectuado en relación con la compraventa DAF. Es decir que, si bien el vendedor no está obligado *frente al comprador* a asegurar las mercancías, es de su propio interés obtener la cobertura apropiada porque los riesgos de pérdida o daño durante el transporte aún corren por su cuenta.

El INCOTERM DES sólo es susceptible de ser utilizado en el caso en que se haya acudido al transporte marítimo de las mercancías, o en el caso de un contrato de transporte multimodal, cuyo último trayecto sea marítimo.

*11. DEQ Delivered ex Quay/Entregada En Muelle
(... puerto de destino convenido)*

La compraventa DEQ contiene las mismas obligaciones del vendedor que la compraventa DES, pero adicionalmente el vendedor debe asumir los costos y los riesgos del descargue de las mercancías del buque utilizado para el transporte. Es decir que en el DEQ la entrega de las mercancías se realiza en el muelle del puerto de destino.

Por lo tanto, el vendedor es quien debe celebrar el contrato de transporte y pagar el flete, incluyendo los costos de descargue, y entregar al comprador el documento de transporte respectivo.

El DEQ puede ser utilizado cuando el modo de transporte sea marítimo, o cuando se celebre un contrato de transporte multimodal cuyo último trayecto sea marítimo.

Sin embargo, en la compraventa DEQ, según los INCOTERMS 2000, el vendedor no está obligado a adelantar las formalidades aduaneras de importación de las mercancías en el puerto de destino, como ocurría en la versión 1990 de los INCOTERMS. En la nueva versión se asigna esta obligación al comprador, teniendo en cuenta que éste casi siempre está domiciliado en el país de destino en el que deben cumplirse estos trámites aduaneros, lo cual supone mayor facilidad para él que para el vendedor en el cumplimiento de esta obligación.

Bajo este término comercial el vendedor tampoco adquiere frente al comprador la obligación de asegurar las mercancías. Sin embargo, resulta de su propio interés obtener cobertura de seguros para el transporte, por cuanto los riesgos de pérdida o daño no se trasladan al comprador sino hasta cuando la mercancía llega al puerto de destino.

*12. DDU Delivered Duty Unpaid/Entregada Derechos no Pagados
(... lugar de destino convenido)*

En la compraventa DDU el vendedor también debe entregar las mercancías en el sitio convenido en el país de destino, sin adelantar los trámites de aduana y sin descargarlas del medio de transporte utilizado. Si dicho sitio de destino es el puerto marítimo –y por ende el medio de transporte es un buque–, entonces el INCOTERM apropiado serían bien el DES o el DEQ.

Por lo tanto, la utilización adecuada del término DDU se limita a los casos en que el modo de transporte utilizado sea diferente al marítimo, incluyendo un contrato de transporte multimodal en el que el último trayecto no sea marítimo.

En este INCOTERM el vendedor está obligado a celebrar el contrato de transporte y a pagar el flete respectivo, aunque no está obligado a costear el descargue de las mercancías del vehículo. El costo y los riesgos del descargue recaen en cabeza del comprador.

Del mismo modo, el vendedor no está obligado a adelantar los trámites aduaneros de importación de las mercancías, tarea que corresponde al comprador.

No obstante lo anterior, puede ocurrir que las partes pacten expresamente en el contrato que el comprador costeará el descargue de las mercancías y adelantará los trámites aduaneros de importación, sin que por ello deje de ser una compraventa DDU. Pero si las obligaciones del comprador se extienden hasta asumir el costo de los tributos aduaneros de importación de las mercancías, entonces esta compraventa se convertiría en una compraventa DDP.

Al igual que en todos los INCOTERMS del Grupo D, el vendedor no adquiere obligación alguna *frente al comprador* de proveer una cobertura de seguro, pero en todo caso estará interesado en contratar un seguro para su propio beneficio.

*13. DDP Delivered Duty Paid/Entregada Derechos Pagados
(... lugar de destino convenido)*

Este último INCOTERM refleja el contrato de compraventa en el que el vendedor asume la máxima obligación en cuanto a la distribución física internacional de las mercancías. Se constituye así en el término comercial opuesto al EXW, en el cual el vendedor asume las mínimas obligaciones de distribución y la totalidad de la logística corresponde al comprador.

En la compraventa DDP, además de las obligaciones referidas en el término DDU, el vendedor asume la obligación de adelantar los trámites de importación de las mercancías al país de destino y pagar los tributos aduaneros correspondientes.

Sin embargo, el vendedor debe entregar al comprador las mercancías, debidamente nacionalizadas, pero sin descargarlas del medio de transporte utilizado. Es decir que es el comprador quien asume los costos y los riesgos del descargue de las mercancías.

El vendedor debe, entonces, celebrar el contrato de transporte y pagar el flete, excepto los gastos de descargue de la mercancía. Del mismo modo, el vendedor debe suministrar al comprador el documento de transporte correspondiente. El INCOTERM DDP puede utilizarse independientemente del modo de transporte empleado.

Por último, como en todos los INCOTERMS del Grupo D, el vendedor no adquiere obligación alguna *frente al comprador* de proveer una cobertura de seguro, pero en todo caso estará interesado en contratar un seguro de transporte de las mercancías, toda vez que los riesgos de su pérdida o daño corren por su cuenta hasta la entrega en el sitio de destino.