

# el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## Hablan los expertos: las novedades de los Incoterms



En una jornada organizada por FETEIA-OLTRA y celebrada este martes en la sede de Foment del Treball en Barcelona, distintos expertos han querido informar sobre los Incoterms, su régimen jurídico aplicable y las novedades que conllevan.

En este sentido, Marta Prado, directora de Incotrans International Business Group, doctora en Derecho y experta en incoterms de la CCI, ha concedido especial importancia al papel de las reglas Incoterms del año 2020, haciendo un llamamiento a la calma: «Las nuevas versiones de los Incoterms son reglas, no normas, por lo tanto, no son Ley. No tienen capacidad para derogar las anteriores». Al mismo tiempo señala que la única fuente fiable en cuanto a las reglas Incoterms es la Cámara de Comercio Internacional, ya que hay mucha información engañosa sobre las reglas Incoterms en Internet, y los usuarios deben ser conscientes de la

# el canal.

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

existencia de información incompleta, inexacta y no oficial, ya que puede generar costes no deseados tanto para los compradores como para los vendedores.

Prado subraya que «cuando se habla de reglas Incoterms, se trata de reglas que sólo implican al vendedor y al comprador, ya que éste es el núcleo del comercio internacional y están vinculados por un contrato de compraventa internacional de mercancías». Además, precisa que «hay que tener en cuenta lo que no regulan, como la transmisión de la propiedad de la mercancía o la forma de pago».

El 1 de enero del 2020, los Incoterms inauguraron una nueva etapa para los términos comerciales del mundo. En cuanto a los cambios más significativos encontramos: una introducción detallada al principio de cada regla para facilitar a los usuarios la selección de la que mejor se adapte a su transacción y también incorpora notas explicativas ampliadas para los usuarios al principio de cada una de ellas. La regla FCA (Free Carrier) se ha revisado para abordar una situación en la que las mercancías se venden FCA para su transporte por mar y el comprador o el vendedor, o cualquier entidad bancaria de las partes, solicita un conocimiento de embarque con una anotación a bordo. El artículo prevé que las partes acuerden que el comprador dé instrucciones al transportista para que emita conocimiento de embarque al vendedor una vez que la mercancía haya sido cargada a bordo, y que el vendedor presente entonces el documento al comprador.

También se ha cambiado la antigua entrega en la terminal (DAT) por la entrega en el lugar de descarga (DPU) para destacar que el lugar de destino puede ser cualquier lugar y no sólo una «terminal». Simplemente se ha cambiado el nombre para reflejar con mayor precisión el contenido de la norma. Además, encontramos el cambio de los diferentes niveles de cobertura del seguro: en CIF se mantiene el mínimo, mientras que en CIP se exige el máximo. Por último, encontramos la inclusión de los requisitos de seguridad en las obligaciones y costes del transporte, que ahora incluye obligaciones más claras y detalladas en este ámbito.

Marta Prado, directora de Incotrans, señala que para que las normas Incoterms funcionen correctamente, «tienen que ir acompañadas de un lugar, y esto nos lo da el propio texto de la norma. Esto significa que ni el comprador ni el vendedor son libres de elegir el lugar que acompaña a cada regla». E insiste, «el lugar que acompaña a cada norma puede ser o no el lugar de entrega. No tener claro este concepto genera malas prácticas en el uso de las reglas Incoterms».

# el canal.

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



*Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Josep Maria Fortuny subdirector general de Transports de la Generalitat; Josep Sánchez Llibre, presidente del Foment del Treball, y Enric Ticó, presidente de FETEIA, al inicio de la jornada*

Josep Maria Vicens, abogado y asesor jurídico de ATEIA-OLTRA Barcelona, ha desglosado las diferentes responsabilidades legales que tienen los transitarios y el régimen jurídico que las sustenta. En este sentido, ha destacado que «los transitarios no hacen de Incoterms, venden servicios, pero los clientes que venden mercancías sí, ya que las necesidades del cliente están vinculadas a los Incoterms».

Según Josep Maria Vicens, el transitario tiene varias responsabilidades frente al transportista. Como transitarios, explica, «debemos informar al transportista de todas las calidades para que no se generen daños ni costes adicionales, aunque haya información que provenga de nuestro cliente, ya que, ante el transportista, nosotros respondemos igual. Hay que preparar bien la mercancía, hay que entregarla en las condiciones adecuadas, porque si no el transportista tendrá que pagar». Además, añade, el transitario tiene responsabilidades frente al cargador: «Nosotros (los transitarios) somos responsables de los errores que cometemos. Somos responsables de todo lo que hacen nuestros subcontratistas»; y concluye, «los transitarios deben cumplir siempre la normativa correspondiente a cada modo de transporte que utilicen».

Por su parte, Enric Ticó, presidente de FETEIA, ha señalado que «hoy en día, nos enfrentamos a dos nuevas pandemias a las que hay que hacer frente: la falta de formación y el proceso de

# el canal.

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

concentración de empresas navieras», porque según Ticó, «la primera pone en riesgo nuestra profesión, y la segunda el libre comercio internacional».