

NOMBRE DEL ALUMNO(A) \_\_\_\_\_ CURSO 4° Medio A

Asignatura: **REGISTRO DE OPERACIONES DE COMERCIO NACIONAL E INTERNACIONAL**

Unidad 1 OA42 Registrar hechos económicos su operación de comercio nacional e internacional, ordenados cronológicamente en libros y sistemas contables, elaborando los asientos de ajustes y saldos contables correspondiente de una empresa.

**Objetivo:** “Manejar Las cláusulas en las que se basa el comercio internacional”

### **Desarrollo del Contenido:**

(Deben ser traspasados a sus cuadernos para su posterior revisión)

**¿Alguna vez te ha sorprendido un cliente o un proveedor?** diciéndote que trabaja “**Ex Works**”? ¿Has visto aparecer términos como siglas como “**FOB**” o “**CIP**” y no tenías claro qué significaban? ¿Quieres empezar a hacer o a recibir envíos internacionales y no tienes muy claro cómo acordar las condiciones con el resto de partes involucradas? Entonces, probablemente, **necesitas de la ayuda de los Incoterms.**

### **Qué son los Incoterms**

Los **Incoterms** (o International Commercial Terms – Términos de Comercio Internacional) son siglas compuestas por tres letras y que describen las condiciones de entrega de las mercancías y productos, tradicionalmente en los tránsitos internacionales (aunque también se hayan comenzado a usar domésticamente). **No son de uso obligado** y los particulares y las empresas tienen libertad para pactar sus propias condiciones, pero su uso está muy extendido ya que facilitan mucho el acordar las condiciones bajo un marco común. La **Cámara Internacional de Comercio** ha sido la

encargada de crearlos -desde su **origen en 1936**– y de irlos renovando. Su **última revisión tuvo lugar en 2015** y entró en vigor el 1 de enero de 2017. El secreto de su buena acogida reside en armonizar las condiciones de los envíos y de sus gastos, lo que facilita mucho la vida a cargadores, importadores y operadores logísticos, ya que todos los actores de la cadena tienen claro a qué atenerse y qué obligaciones le corresponden dependiendo del Incoterm utilizado.

## Qué regulan los Incoterms

### La entrega del producto:

Dependiendo de si la entrega se realiza directamente al comprador o si se deja en manos de un intermediario (operador logístico, transitario, etc.) existen dos grupos de Incoterms. Los que empiezan por las letras “E” y “D” corresponden a las **entregas directas** al comprador, mientras que los que comienzan por “F” y “C” incluyen las **entregas indirectas**.

### La responsabilidad de los riesgos:

Los siniestros, los seguros y la responsabilidad de los mismos es un tema tradicionalmente peliagudo en el mundo de la logística y la cadena de suministro. Y es una **dificultad que se multiplica cuando intervienen más manos en los envíos** y hay muchos kilómetros entre comprador y vendedor. Los Incoterms detallan con precisión a quién le corresponde asumir los riesgos y/o la

contratación del seguro y sus gastos. De nuevo, esto simplifica y elimina muchas disputas.

### **Quién se ocupa de los gastos:**

El hecho de que la responsabilidad sobre la mercancía pase de una parte a otra no siempre significa que también lo hagan, en ese preciso momento, los diversos gastos que puedan producirse. Es el caso, por ejemplo, de los cuatro Incoterm que comienzan con “C”. En estos casos, existen tramos en los que no coinciden quién paga el transporte y quién asume el riesgo.

### **Tramitación aduanera:**

Los Incoterm también especifican quién es responsable de gestionar con las aduanas el papeleo, coste y tránsito de la mercancía. En la gran mayoría de casos es el vendedor el que debe de gestionar estos trámites en el país de origen. Sin embargo, existe un Incoterm (EXW, **Ex Works**) en los que el comprador el que se ocupa de la gestión aduanera en el país de origen de la mercancía. También estipula la responsabilidad a la hora de la llegada al país de destino.

### **Cuáles son**

#### **Grupo E; entrega directa a la salida**

#### **EXW (Ex Works – En Fábrica)**

El único componente del grupo es, una vez más, el Incoterm Ex Works. La mercancía se pone a disposición del comprador en la propia fábrica o almacén y es el propio comprador el que asume todos los gastos y riesgos desde ese momento. El vendedor tampoco necesita cargar la mercancía en el vehículo de recogida.

**Grupo F; entrega indirecta sin pago del transporte principal**

**FAS (Free Alongside Ship – Libre al costado del buque)**

El vendedor entrega la mercancía en el puerto convenido, además de ocuparse de las gestiones y los costes de aduana (esto último constituye un cambio respecto a versiones anteriores de este Incoterm). Desde ese punto, los gastos corresponden al comprador.

**FOB (Free On Board – Libre a bordo)**

Si en el caso anterior se dejaba la mercancía en el puerto, en este caso el vendedor está obligado a dejarla cargada sobre el barco designado por el comprador, asumiendo de nuevo la gestión aduanera. El comprador paga el resto de costes desde este punto en adelante.

**FCA (Free Carrier – Transportista libre)**

El vendedor está obligado a entregar la mercancía en el lugar designado por el comprador en el país de origen, además de gestionar las aduanas en origen. Este sitio puede ser un almacén, un puerto, una estación de tren, las instalaciones de un transitario o de un operador logístico, etc. A partir de ahí, los gastos y trámites corresponderán al vendedor.

**La contratación de seguro no es obligatoria  
en todos los casos**

**Grupo C; con pago del transporte principal**

**CFR (Cost and Freight – Coste y Flete)**

En este Incoterm el vendedor asume todos los costes de transporte hasta que la mercancía llega al destino acordado. La particularidad es que el riesgo sobre lo transportado pasa

al comprador una vez la mercancía se encuentra cargada en el buque, pese a que sea el vendedor el que pague el transporte en barco.

**Cost, Insurance and Freight (CIF – Coste, Seguro y Flete)**

La diferencia con el Incoterm anterior reside en que el vendedor es el que debe gestionar el seguro de la mercancía hasta que llegue al puerto de destino.

**Carriage Paid To (CPT – Transporte pagado hasta)**

El vendedor asume más obligaciones que en los anteriores Incoterm. En este caso debe pagar todos los costes de transporte que se originen hasta un punto acordado con el comprador en el país de destino de la mercancía. El riesgo, sin embargo, se transmite al comprador cuando la mercancía le llegue al primer transportista del país de destino.

**Carriage and Insurance Paid (CIP – Transporte y Seguro pagados hasta)**

Respecto al CPT, en este Incoterm se añade a las obligaciones del vendedor la contratación del seguro mientras la mercancía esté en tránsito hasta el lugar del destino. Pese a que el seguro sea contratado por la empresa cargadora, el beneficiario del seguro será la parte compradora.

**Grupo D; Entrega directa en la llegada**

**Delivered at Terminal (DAT- Entrego en la terminal)**

El vendedor se ocupa de los costes y trámites hasta que la mercancía es descargada en la terminal o puerto acordado con el comprador, y asume a su vez los riesgos hasta ese

momento. Tras la descarga, todos los gastos corren de cargo del comprador.

### **Delivered al Place (DAP – Entregado en un punto)**

Se trata de uno de los nuevos Incoterms que llegaron con la última revisión de 2010. En este caso, el riesgo pasa del vendedor al comprador en el lugar especificado en el acuerdo de entrega (que no tiene por qué ser una terminal). El vendedor cumple su parte cuando pone la mercancía a disposición del comprador para su descarga.

### **Delivery Duty Paid (DDP – Entregado con Derechos Pagados)**

Este Incoterm es el que pone más responsabilidades en el vendedor y menos en el comprador. Aquí es la parte que vende la que debe ocuparse de todos los gastos y trámites hasta que la mercancía es entregada en el punto de destino acordado, incluyendo transporte, seguro, aduanas, importación, etc. A lo único a lo que no queda obligado es a la descarga en el punto final.

Aunque el Incoterm especifique quién debe asumir el riesgo de los posibles daños sobre la mercancía en cada momento, eso **no significa que en todo el caso sea obligatoria la contratación de un seguro**. Los únicos casos en que se ha de contratar seguro de forma obligatorio son los acuerdos bajo CIF, CIP y DDP. Otra división importante que suele hacerse es la de los incoterms pensados para usarse con **cualquier medio de transporte** (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) y aquellos pensados para el **transporte marítimo** (FAS, FOB, CFR, CIF).

En conclusión, podemos ver como la razón de ser de los Incoterms es la simplificación de los acuerdos comerciales y

de los transportes internacionales, estableciendo unas reglas de juego comunes para todos.

Actividad:

Represente en gráfico según los porcentajes con los que aparecen las cláusulas mencionadas en un año comercial. -

<b>CIP</b>	<b>CIF</b>	<b>DDP</b>	<b>Exw</b>	<b>DAP</b>
<b>5%</b>	<b>10%</b>	<b>7%</b>	<b>8%</b>	<b>11%</b>

<b>FAS</b>	<b>FOB</b>	<b>CFR</b>	<b>CPT</b>	<b>DAT</b>
<b>13%</b>	<b>20%</b>	<b>10%</b>	<b>6%</b>	<b>10%</b>

## 2° Actividad:

De acuerdo al texto y definiciones las cláusulas se agrupan en los siguientes grupos:

Realiza un cuadro representativo donde clasifiques las siglas por grupo, y define que tienen en común cada grupo.

Evaluación: Formativas

Enviar actividad al correo a más tardar el 03 de abril

Profesor Rina Ortega Gómez

Correo auditoro45@gmail.com

