

# ¿De verdad sirven los incoterms?

---



**Carlos Miguel Caro Custodio**

Director de Protega Ajustadores y Peritos de Seguros



*“...definir bien el incoterm y gestionar tus riesgos de manera adecuada, pueden ser la diferencia entre tener que pagar de tu bolsillo un daño o pérdida a la mercadería, o contar con la tranquilidad de saber que todos los puntos bajo tu responsabilidad se encuentran controlados.”*

La semana pasada me llamó por teléfono un importador de material médico; un amigo en común le había dado mi número. Me contó que estaba importando material hiperalérgico desde Brasil y que, poco antes de llegar al Puerto de Santos, el camión que llevaba la mercadería fue objeto de un asalto. El resultado: Toda su mercadería fue robada.

¿Cuál es el Incoterm bajo el que estás haciendo esta importación?, pregunté. Su respuesta inmediata fue que no tenía la más mínima idea. Esta respuesta tal vez me hubiese sorprendido hace unos tres años; pero, lamentablemente, cuando atiendo un siniestro de importación de mercancías, me encuentro cada vez más seguido con este tipo de respuestas.

El presente artículo, como ya debe de suponer el lector por el título y la introducción, se referirá a los incoterms y su importancia. Pero, como este es un tema amplio, lo voy a dividir en dos artículos: el primero se centrará en la importancia de los incoterms en la gestión de riesgos y el segundo (que será publicado dentro de dos semanas) intentará colocar a los incoterms como el centro de las pólizas de seguro de transporte internacional.

Antes de entrar en mayores detalles debo contarles que, desde el 01 de enero de 2020, a nivel mundial, tenemos vigentes once Incoterms, los cuales son: EXW, FAC, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP, FAS, FOB, CFR y CIF. Cada uno, como imaginarán, tiene sus propias características.

Pero, de regreso con nuestro amigo importador, ¿por qué le pregunté el tipo de incoterm bajo el cual importaba? Pues porque una de las funciones más importantes de los incoterms es definir la responsabilidad ante un daño o pérdida de la carga, y esa responsabilidad se define estrictamente entre dos actores: Importador y Exportador.

Debe quedar claro que, cuando digo “responsabilidad”, no estoy diciendo “culpa”; la culpa es estática, es de quien causó el daño; mientras que la responsabilidad es dinámica, es de quien puede gestionar riesgos a lo largo de la aventura marítima.

Los incoterms definen un punto, un momento específico donde la responsabilidad se traslada del exportador (vendedor) al importador (comprador). A continuación, veremos un ejemplo en el siguiente gráfico:



Aquí observamos que hay un punto (que se escenifica con el cambio de color de rojo a blanco en la barra inferior) en el que la situación cambia pues, a partir de ese momento, termina la responsabilidad del exportador sobre lo que suceda con la mercadería y, en ese mismo punto, el importador se vuelve responsable de todo daño o pérdida que ocurra con esta.

Teniendo claro dónde se ubica este punto de inflexión, ya sea que nos toque ser el exportador o el importador, el paso siguiente será hacernos cargo de la responsabilidad adquirida, gestionando los riesgos que nos corresponden.

Estos riesgos se pueden gestionar de la siguiente manera:

- Identifica las características de la mercadería (perecible, de alto valor, mercadería peligrosa, etc.) y embácala de acuerdo con sus propias necesidades.
- Haz una buena selección de tus proveedores (transportista terrestre, transporte marítimo/aéreo, operador logístico, agente de aduanas, etc.).
- Ten buenos contratos, que incluyan las obligaciones de los proveedores.
- Contrata una póliza de seguro de transporte internacional y has de conocimiento de tus proveedores las garantías/obligaciones a las que tienes que hacer frente.

Como puedes ver, definir bien el incoterm y gestionar tus riesgos de manera adecuada, pueden ser la diferencia entre tener que pagar de tu bolsillo un daño o pérdida a la mercadería, o contar con la tranquilidad de saber que todos los puntos bajo tu responsabilidad se encuentran controlados.

En este momento alguien se preguntará qué pasó al final con nuestro amigo importador de Brasil. Para hacer la historia corta, le pedí que revise la factura comercial de esta importación y descubrió que el Incoterm era FOB (Free On Board), con lo que nos enteramos de que, en el momento que ocurrió el robo, la mercadería era responsabilidad del exportador (vendedor), así que tocaba pedirle a él que se hiciera cargo del siniestro y no había necesidad (por el momento) de activar su póliza de seguro de transporte, pero de seguros hablaremos en el próximo artículo.