

En primer lugar, pienso que el mal uso que se le da al Incoterm FOB responde a varios factores.

1. **La fuerza de la costumbre.** El Incoterm FOB es uno de los más antiguos y se viene utilizando desde hace muchos años. Sin embargo, el comercio internacional ha ido evolucionando constantemente y la Cámara de Comercio Internacional ha ido modificando su reglamentación. A pesar de ello, las empresas han seguido utilizando un Incoterm que ya está desfasado en el uso de determinados transportes o tipos de mercancías.
2. **No pasa nada.** Muchos usuarios argumentan, “Pero Remigi, estoy utilizando el FOB en transporte aéreo o con un contenedor marítimo y la mercancía llega, cerramos la operación y nunca pasa nada”. Estos usuarios tienen toda la razón pero no son conscientes de todo lo que les puede pasar. De hecho, en el comercio internacional prevalece la buena voluntad de las partes, el comprador quiere comprar y el vendedor vender y en la mayoría de las ocasiones se liman las pequeñas desavenencias con buena voluntad. Pero si la operación sale mal, entonces es cuando los costes de un mal pacto y de una mala elección de los Incoterms son muy altos. No sólo eso, sino que la buena elección del Incoterm más adecuado nos proporcionará mayor rapidez y control del riesgo de la operación, y menor coste.
3. **Falta de conocimiento.** La formación en Incoterms y en comercio internacional, en general, no es muy buena. La mayoría de las personas que trabajan en empresas que operan en otros mercados obtienen sus conocimientos de la experiencia y de la práctica diaria. Hoy en día aún podemos ver empresas y formadores que dicen cosas como “para vender siempre FOB y para comprar siempre CIF”. También es usual que las empresas realicen esfuerzos importantes en reducir el coste de producción en algún céntimo, pero después descuiden de forma importante los procesos logísticos del transporte generando enormes costes. Es evidente que el conocimiento nos ayuda a plantear mejor las operaciones y a reducir costes y riesgos.

Para comprender mejor la utilización de las reglas de los Incoterms 2020 y en concreto por qué no se recomienda utilizar un FOB con un contenedor debemos conocer un poco la historia de estos Incoterms.

La primera serie de definiciones de los Incoterms, que podemos considerar como precursores de los Incoterms 2020, fueron realizados por la CCI, Cámara de Comercio Internacional en el año 1936. En esta primera edición oficial de los Incoterms del año 1936 ya existía un Incoterm FOB (1812).

Hemos de pensar que, de los ocho Incoterms de 1936, seis eran marítimos. Es lógico, ya que el transporte en aquellos años era básicamente en barco, un poco en tren y muy poco en camión ya que casi no existían infraestructuras importantes. Normalmente el camión se relegaba a distancias cortas. En 1936 aun no existía el contenedor.

Malcom McLean fue el padre del concepto del contenedor; en 1956 se realizó el primer viaje en contenedor. El concepto de unidad de carga empieza a existir en la Segunda Guerra Mundial y hasta 1965 no se normalizan los contenedores con la normativa ISO. Es a partir de ese momento cuando los contenedores empiezan a coger fuerza como elemento de unidad de carga en el transporte internacional.

El Incoterm FOB fue creado para el transporte marítimo y para mercancías de carga general, que eran las que en esos tiempos se utilizaban en el transporte, el Incoterm FOB no fue concebido para el uso de contenedores.

En los Incoterms de 1936 también existían otros Incoterms como el FOT (Free on Truck) y el FOR (Free on Rail) destinados al transporte de camión y al de tren. Sólo en la revisión de los Incoterms de 1976 se incluyó un anexo al Incoterm FOB para mencionar el FOB Aeropuerto, ya que el transporte aéreo había evolucionado de forma importante y se debía dar una solución, pero las manipulaciones y la carga al avión no estaban incluidas.

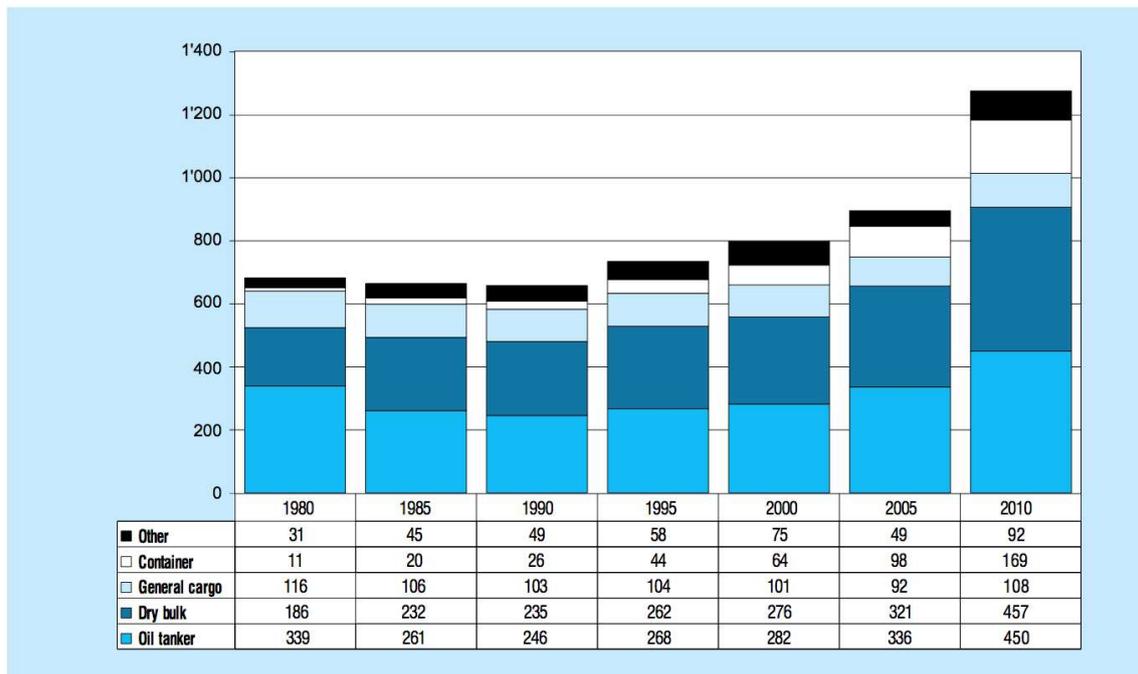
En la revisión de los Incoterms 1990, la Cámara de Comercio Internacional realiza una nueva revisión de las reglas de los Incoterms, en este caso la evolución del comercio internacional y los cambios significativos en el transporte internacional, en especial en el uso de contenedores y en el transporte combinado y multimodal, además del transporte Roll-on Roll-Off, hacen que la CCI incorpore un nuevo Incoterm llamado FCA. Este nuevo Incoterm se asocia a un transporte polivalente, es decir a cualquier modo de transporte y a la combinación de todos ellos.

El FCA es el que sustituye al FOB en el uso de contenedores. Nos debemos preguntar qué diferencia hay entre un CFR y un CPT, y también qué diferencia hay entre un CIF y un CIP. En realidad, hay muy pocas, son reglas casi iguales, la gran diferencia consiste en que el CFR y el CIF son reglas marítimas y el CPT y CIP son polivalentes. Podemos llegar a una conclusión, cada tipo de mercancía y por tanto de tipo de transporte que utiliza condiciona el tipo de regla a utilizar.

Como podemos comprobar históricamente el Incoterm FOB no fue creado para los contenedores, sólo una mala adaptación y el uso de las costumbres, unidos a poca formación (más de 20 años de mal uso) han hecho que realmente se siga usando el FOB con contenedores.

Sin embargo, en la actualidad la mayor parte del comercio internacional se realiza en transporte marítimo, y dentro de éste, la parte más importante del movimiento de toneladas no se produce en contenedores, sino mediante barcos tramp (carga general, graneleros, barcos de carga completa).

Figure 2.1. World fleet by principal vessel types, selected years^a (beginning-of-year figures, millions of dwt)



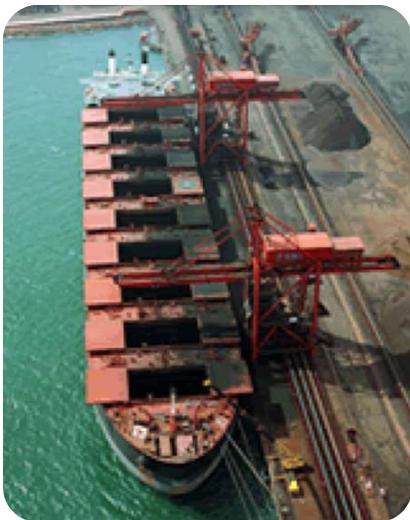
En este gráfico proporcionado por la United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) de su resumen anual del 2010, podemos ver el crecimiento del comercio mundial de fletes por tipo de barcos y toneladas brutas (*Deadweight Tonnage*).

El crecimiento de las toneladas brutas en contenedor es muy importante, pero sin embargo la mayor parte de las toneladas en transporte marítimo se mueve en barcos tramp.

Por este motivo los Incoterms marítimos tienen mucha importancia, sin embargo, la mayoría de los bienes de equipo en el comercio mundial se transportan en barco y concretamente en contenedores.

En estos momentos se está mezclando la utilización de los Incoterms marítimos, usados principalmente para barcos enteros, con el comercio de bienes de equipo que mayoritariamente se opera en contenedores y por eso se deben usar Incoterms polivalentes, no marítimos.

En esta fotografía podemos ver un barco de carga general. Un camión o un tren han traído la mercancía al muelle, la carga se descarga en el muelle (como podemos observar en la fotografía) los estibadores trincan la mercancía en el muelle y la cargan y estiban en el barco. El Incoterm que utilizar es un FOB.



En la siguiente fotografía podemos ver un barco carbonero, todo el barco es llenado de carbón. Este caso también hay una ruptura de carga, ya que la carga está en el muelle, no sobre el vehículo que la ha transportado hasta el muelle. Los estibadores cargarán el carbón del muelle en el barco y luego la estibarán (acondicionaran la mercancía al barco).

En este ejemplo sólo se pueden utilizar dos Incoterms en el puerto de origen, el FAS, si dejamos la mercancía en el muelle, o el FOB si dejamos la mercancía dentro de la bodega del barco. En el puerto de destino la regla a utilizar puede ser o un CFR o u CIF, mercancía dentro de la bodega del barco en el puerto de destino.



Como podemos observar en esta fotografía, la mercancía se encuentra dentro de contenedores, en una terminal de contenedores, no en el muelle. Como la mercancía utiliza una UTI (Unidad de Transporte Intermodal), y un contenedor sirve básicamente para combinar varios medios de transporte, el Incoterm a utilizar es uno polivalente, en este caso un FCA terminal de contenedores

del puerto de origen, o bien un DPU, terminal de contenedores del puerto de destino.

Motivos

Llega el momento de entrar en materia y analizar por qué no se aconseja el uso de un contenedor con un FOB.

- **En primer lugar porque así lo aconseja la Cámara de Comercio Internacional.** En su versión de los incoterms 2020 como en las anteriores, la CCI (Cámara de comercio internacional) aconseja no utilizar un FOB con un contenedor. ¿Hay mayor motivo para no utilizar un contenedor con un FOB que quien ha creado la normativa, los incoterms 2010 y anteriores lo diga explícitamente? Para mí este es el mayor motivo para el buen uso de los Incoterms. Pueden comprobar este comentario, leyendo el libro Incoterms 2020 de la Cámara de Comercio Internacional CCI (ISBN 978-84-89924-46-8) concretamente en la página 109, punto dos.

- **Porque un contenedor es una UTI (Unidad de Transporte Intermodal).** Un contenedor es una UTI, sirve para combinar distintos medios de transporte. Llega un camión en un contenedor a fábrica, es cargado y un camión lo lleva al puerto, este mismo contenedor es cargado en un barco, en el puerto de destino el mismo contenedor es cargado en un tren que hace su trayecto hasta el país de destino, donde otro camión recogerá el mismo contenedor y recorrerá el tramo final hasta llegar a las instalaciones del comprador. La misma UTI, el mismo contenedor, ha sido transportado por distintos medios de transporte. Por tanto podemos concluir que necesitamos un Incoterm que nos permita utilizar varios modos de transporte y la combinación de todos ellos, y esto es un Incoterm polivalente. El FOB es un Incoterm única y exclusivamente marítimo, que no permite combinar distintos modos de transporte.



- **Por reducción de costes.** En un FOB el vendedor debe hacerse cargo de los gastos de manipulación en el puerto de origen, estos gastos reciben el nombre de THC o también gastos FOB estrictos, RAC, etc. Son las manipulaciones portuarias con la carga y la estiba. En el FOB el comprador se hace cargo del flete y éste en muchas ocasiones incluye la

estiba y la carga. Estas operaciones ya están incluidas en los THC que paga el vendedor. Podemos observar que se pagan las mismas operaciones dos veces, una el comprador y la otra el vendedor.

- **Control de riesgos.** La mala utilización de un Incoterms conlleva una gran cantidad de riesgos en una operación de compraventa internacional. El riesgo de asumir unos costes que no deberían asumir los vendedores (coste de estancia del contenedor en la terminal del puerto de salida si el barco se retrasa), riesgo de robo, por ejemplo en el mismo periodo del ejemplo anterior, riesgo de incumplimiento de contrato de compraventa, etc.
- **Concepto logístico.** A nivel logístico el punto natural de cesión de la mercancía no es un barco, sino la terminal de contenedores en un puerto. Es el punto donde todos pueden llegar, que no perjudica a ninguna de las dos partes si hay algún problema logístico, donde no se duplican costes y es el punto natural donde se dejan los contenedores en un puerto (la



terminal de contenedores). Por tanto el Incoterm a usar sería un FCA terminal de contenedores del puerto de origen. Fíjese que la Cámara de Comercio Internacional, (CCI) en la modificación del reglamento de los Incoterms 2020, ha creado un nuevo Incoterm que se puede usar para cualquier modo o modos de transporte (polivalente) que se llama DPU. Un Incoterm pensado para

mercancías descargadas en destino, que es el punto logístico de cesión de costes y riesgos más lógico, más natural y que se adapta a la operativa logística del movimiento de mercancías.

- **Mejora de la negociación.** En una operación de compraventa internacional se debe pactar un Incoterm, las dos partes negocian con qué Incoterm van a cerrar la operación, en esta negociación las partes deben tener en cuenta qué costes y riesgos están asumiendo y por tanto negociar aquel Incoterms que les beneficie, a poder ser, a los dos. Tener conocimiento de los Incoterms nos ayuda a controlar los costes y los riesgos de la operación.
- **Por protección jurídica.** Es muy importante que todos los contratos que se realizan en una operación de compraventa internacional estén perfectamente alineados; no se aconseja, que el contrato principal, que es el contrato de compraventa no esté alienado con el contrato de transporte y con el de seguro. En caso de litigio, si los contratos tienen

términos contradictorios, la resolución se complica muchísimo, porque depende de variables que no podemos controlar, como la ley del país, las costumbres de uso, o la interpretación que pueda hacer un tribunal en un determinado caso.

- **Profesionalidad.** Para mí la principal razón por la que debemos utilizar un Incoterms correctamente, no es sólo para no utilizar un FOB con un contenedor, sino por la profesionalidad. Es decir, si somos profesionales del comercio internacional, pienso que debemos utilizar bien las herramientas que tenemos a nuestro alcance, y en este caso utilizar bien los Incoterms 2020.

Bien, espero haber aportado suficientes elementos e información, para animar a las empresas a cambiar de Incoterms si los están utilizando mal. Soy consciente de que cuesta mucho cambiar la mentalidad y la costumbre de un hábito adquirido desde hace mucho tiempo, pero pienso que debemos hacer las cosas bien.