

**APLICACIÓN DE INCOTERMS EN LA EXPORTACIÓN DE COMBUSTIBLES Y
PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS EXTRACTIVAS EN COLOMBIA DURANTE
LA PRESENTE DÉCADA**

EDGAR EDUARDO ARDILA PARDO

**FUNDACION UNIVERSIDAD DE AMÉRICA
FACULTAD DE EDUCACIÓN PERMANENTE Y AVANZADA
ESPECIALIZACION EN NEGOCIOS INTERNACIONALES E INTEGRACIÓN
ECONÓMICA
BODOTA D.C.
2019**

**APLICACIÓN DE INCOTERMS EN LA EXPORTACIÓN DE COMBUSTIBLES Y
PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS EXTRACTIVAS EN COLOMBIA DURANTE
LA PRESENTE DÉCADA**

EDGAR EDUARDO ARDILA PARDO

**Monografía para optar el título de Especialista en
Negocios Internacionales e Integración Económica**

Orientador:

**DESIDERIO LOPEZ NIÑO
Docente Investigador**

**FUNDACION UNIVERSIDAD DE AMÉRICA
FACULTAD DE EDUCACIÓN PERMANENTE Y AVANZADA
ESPECIALIZACION EN NEGOCIOS INTERNACIONALES E INTEGRACIÓN
ECONÓMICA
BODOTA D.C.
2019**

NOTA DE ACEPTACIÓN

Firma del Director de la Especialización

Firma del calificador

Bogotá D.C., Agosto 2019

DIRECTIVAS DE LA UNIVERSIDAD

Presidente de la Universidad y Rector del Claustro

Dr. Mario Posada García-Peña

Vicerrectora Académica y de Posgrado

Dra. Ana Josefa Herrera Vargas

Vicerrector de Desarrollo y Recursos Humanos

Dr. Luis Jaime Posada García Peña

Decano Facultad de Educación Permanente y Avanzada

Dr. Luis Fernando Romero Suárez

Director Especialización en Negocios Internacionales e Integración Económica

Dr. Luis Fernando Romero Suárez

Las directivas de la Universidad de América, los jurados calificadores y el cuerpo docente no son responsables por los criterios e ideas expuestas en el presente documento. Estos corresponden únicamente a los autores.

DEDICATORIA

A Dios por cada una de las bendiciones que me da día a día, a mis padres y hermanas por apoyarme incondicionalmente en cada uno de los proyectos que he decidido emprender a lo largo de mi vida, y a las personas importantes que hicieron parte de este proyecto de formación profesional.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco principalmente a la vida y a Dios, por ser mi guía e iluminar mi camino para cumplir cada uno de mis proyectos, por ser él quien me permite cumplir mis sueños.

Agradezco a mis padres y hermanas por ser ese motor, que me impulsa a luchar por mis sueños, por creer en mí y mis capacidades, por el esfuerzo continuo que realizan para brindarme su apoyo incondicional y que gracias a ellos hoy día soy profesional, y me brindan la posibilidad de continuar preparándome para el mundo laboral, en busca de un mejor futuro.

Agradezco al Docente Investigador Desiderio López Niño quien con su conocimiento, paciencia, consejos, experiencia, apoyo y motivación me oriento de la mejor manera durante la realización del mismo.

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	16
OBJETIVOS	20
1. MARCO REFERENCIAL	21
1.1 LOS INCOTERMS	23
1.2 CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL ICC	24
1.3 ANTECEDENTES DE LOS INCOTERMS	25
1.4 DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL	26
1.4.1 Etapas de la Distribución Física Internacional	26
1.4.2 Etapas en las Operaciones Internacionales.	27
1.5 TIPOS DE INCOTERMS	27
1.5.1 Incoterm EXW, Ex work - En fabrica.	28
1.5.2 Incoterm FCA, Free carrier (named place of delivery) – En fabrica (lugar de entrega designado)	29
1.5.3 Incoterm FAS, Free alongside ship – Libre al costado del barco	30
1.5.4 Incoterm FOB, Free on board – Libre a bordo	31
1.5.5 Incoterm CFR, Cost and freight – Costo y flete	32
1.5.6 Incoterm CIF, Cost, insurance and freight – Costo, seguro y flete	33
1.5.7 Incoterm CPT, Carriage paid to – Transporte pagado hasta.	34
1.5.8 Incoterm CIP, Carriage and insurance paid to – Transporte, seguro pagado hasta	35
1.5.9 Incoterm DAT, Delivered At Terminal – Entrega en terminal	36
1.5.10 Incoterm DAP, Delivered At Place – Entrega en lugar convenido en destino	37
1.5.11 Incoterm DDP, Delivered duty paid – Entrega en destino con derechos pagados	38
2. METODOLOGIA	39
3. IDENTIFICAR LOS INCOTERMS QUE ACTUALMENTE SE ENCUESTRAN EN VIGENCIA.	40
3.1 TIPO DE TRANSPORTE, PAGO DEL TRANSPORTE Y TRANSMISIÓN DEL RIESGO.	41
3.2 COSTOS LOGÍSTICOS VENDEDOR/COMPRADOR	43
3.3 ADQUISICIÓN DE SEGURO	45
4. CORROBORAR CUAL ES EL INCOTERM UTILIZADO PARA LA EXPORTACIÓN DE COMBUSTIBLES Y PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS EXTRACTIVAS EN COLOMBIA.	46
4.1 INCOTERM EXW, EXWORK (EN FABRICA)	46

4.2 INCOTERM FCA, FREE CARRIER (NAMED PLACE OF DELIVERY) – EN FABRICA (LUGAR DE ENTREGA DESIGNADO)	47
4.3 INCOTERM FAS, FREE ALONGSIDE SHIP – LIBRE AL COSTADO DEL BARCO	47
4.4 INCOTERM CFR, COST AND FREIGHT – COSTO Y FLETE	48
4.5 INCOTERM CIF, COST, INSURANCE AND FREIGHT – COSTO, SEGURO Y FLETE	49
4.6 INCOTERM CPT, CARRIAGE PAID TO – TRANSPORTE PAGADO HASTA	49
4.7 INCOTERM CIP, CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO – TRANSPORTE, SEGURO PAGADO HASTA	50
4.8 INCOTERM DAT, DELIVERED AT TERMINAL – ENTREGA EN TERMINAL	51
4.9 INCOTERM DAP, DELIVERED AT PLACE – ENTREGA EN LUGAR CONVENIDO EN DESTINO	52
4.10 INCOTERM DDP, DELIVERED DUTY PAID – ENTREGA EN DESTINO CON DERECHOS PAGADOS	52
4.11 INCOTERM FOB, FREE ON BOARD – LIBRE A BORDO	53
5. CONCLUSIONES	58
6. RECOMENDACIONES	59
BIBLIOGRAFÍA	60

ÍNDICE DE IMÁGENES

	pág.
Imagen 1 Incoterms	27
Imagen 2 Incoterm EXW	28
Imagen 3 Incoterm FCA	29
Imagen 4 Incoterm FAS	30
Imagen 5 Incoterm FOB	31
Imagen 6 Incoterm CFR	32
Imagen 7 Incoterm CIF	33
Imagen 8 Incoterm CPT	34
Imagen 9 Incoterm CIP	35
Imagen 10 Incoterm DAT	36
Imagen 11 Incoterm DAP	37
Imagen 12 Incoterm DDP	38
Imagen 13 Grupos de Incoterms	40
Imagen 14 Costos entre Vendedor/Comprador	43
Imagen 15 Modelo para el cálculo de precios internacionales en función del Incoterm utilizado y del lugar de entrega de la mercancía	44
Imagen 16 Adquisición de Seguro de Transporte en función del Incoterm	45

INDICE DE GRAFICAS

	pág.
Grafica 1 Linea de Tiempo de los Incoterms	25
Grafica 2 Etapas en las Operaciones Internacionales	27
Grafica 3 Clasificación segun tipo de transporte, pago del transporte y transmisión del riesgo	42
Grafica 4 Secuencia en el reparto de costes entre vendedor y comprador	43
Grafica 5 Exportaciones de Combustibles y productos de las Industrias Extractivas durante la Presente Década	54
Grafica 6 Exportaciones de Combustibles y productos de las Industrias Extractivas Vs Exportaciones Totales durante la Presente Década (2010-2018)	55
Grafica 7 Exportaciones de Petróleo y sus Derivados durante la presente década (2010-2018)	56
Grafica 8 Exportaciones de Combustibles y productos de las industrias extractivas durante la presente década	56
Grafica 9 Exportaciones de Combustibles y productos de las industrias extractivas durante la presente década	57

GLOSARIO

CONTENEDOR: “Es un elemento de equipo de transporte reutilizable, que consiste en un cajón portátil, tanque movable u otro elemento análogo, total o parcialmente cerrado, destinado a contener mercancías para facilitar su transporte por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga, de fácil llenado y vaciado y de un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos”¹.

CONTRATOS DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL:

Es el acuerdo de voluntades entre dos personas (aunque sabemos que en algunos casos pueden ser más), mediante el cual una de ellas llamada vendedora y establecida en un país determinado se obliga a entregar material y legalmente una cantidad o volumen de mercancías o productos a otra denominada compradora establecida en otro país, quien a su vez se obliga a pagar un precio por dichos bienes; en los términos y condiciones -tanto para una como para otra obligación- convenidos entre ambas partes².

EXPORTACIÓN: “Es la salida de mercancías del Territorio Aduanero Nacional cumpliendo las formalidades aduaneras previstas en el presente decreto. También se considera exportación, la salida de mercancías a depósito franco, en las condiciones previstas en el presente decreto”³.

FORMALIDADES ADUANERAS: “Todas las actuaciones o procedimientos que deben ser llevados a cabo por las personas interesadas y por la aduana a los efectos de cumplir con la legislación aduanera”⁴.

IMPORTACIÓN: “Es la introducción de mercancías de procedencia extranjera al Territorio Aduanero Nacional cumpliendo las formalidades aduaneras previstas en el presente decreto. También se considera importación, la introducción de mercancías procedentes de un depósito franco al resto del Territorio Aduanero Nacional, en las condiciones previstas en este decreto”⁵.

¹ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. Decreto 390. (07, Marzo, 2016). Por el cual se establece la regulación aduanera. Bogotá D.C. Diario Oficial. N. 49808. 2016. Tit. I. Cáp. I. Art- 3.

² ANAYA CUELLAR, Adolfo. Incoterms: Análisis de los riesgos y beneficios en su aplicación operativa, legal, financiera y fiscal. [Repositorio Digital]. Trabajo de grado. Maestría en Impuestos. Universidad Autónoma de Aguascalientes. Facultad. Centro de ciencias Económicas y Administrativas. México. 2016. p. 87. [Consultado 23, Julio, 2019]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://bdigital.dgse.uaa.mx:8080/xmlui/handle/11317/1205>

³ Decreto 390 de 2016. Op. Cit., Tit. I. Cáp. I. Art- 3.

⁴ Ibid., Tit. I. Cáp. I. Art- 3.

⁵ Ibid., Tit. I. Cáp. I. Art- 3.

INCOTERMS:

Los Incoterms (INternational COMmerce TERMS - Términos de Comercio Internacional) son un total de once términos publicados por la Cámara de Comercio Internacional (ICC en su sigla en inglés) con sede en París, que definen las condiciones de entrega de la mercancía en las operaciones de compraventa internacional. Su primera edición se realizó en el año 1936 y, posteriormente, se han ido realizando sucesivas revisiones y actualizaciones (normalmente cada diez años) hasta la que está actualmente vigente que es la del año 2010 (Incoterms 2010) ⁶.

INDUSTRIAS EXTRACTIVAS: “Cualquier proceso que implique la extracción de materias primas de la tierra para ser utilizado por los consumidores. La industria extractiva consiste en cualquier operación que obtenga metales, minerales y agregados de la tierra. Ejemplos de procesos de extracción incluyen extracción de petróleo y gas, minería, entre otros” ⁷.

INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS ESPECIALIZADAS (ILE): “Conforme a lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, son áreas delimitadas donde se realizan, por parte de uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, el transporte, manipulación y distribución de mercancías, funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional” ⁸.

MEDIO DE TRANSPORTE: “Es cualquier nave, aeronave, vagón de ferrocarril o vehículo de transporte por carretera, incluidos los remolques y semirremolques, cuando están incorporados a un tractor o a otro vehículo automóvil” ⁹.

MERCANCÍA: “Son todos los bienes susceptibles de ser clasificados en la nomenclatura arancelaria y sujetos a control aduanero” ¹⁰.

TRANSPORTE MULTIMODAL: “Es el traslado de mercancías por dos o más modos de transporte diferentes, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia y responsabilidad, hasta otro lugar designado para su entrega, y en el que se cruza por lo menos una frontera” ¹¹.

⁶ GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 142. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁷ BUSINESS DICTIONARY. Extractive Industry. [Sitio web]. Sec. Definición. s. f. [Consultado 21, Julio, 2019]. Disponible en: <http://www.businessdictionary.com/definition/extractive-industry.html>

⁸ Decreto 390 de 2016. Op. Cit., Tit. I. Cáp. I. Art- 3.

⁹ Ibid., Tit. I. Cáp. I. Art- 3.

¹⁰ Ibid., Tit. I. Cáp. I. Art- 3.

¹¹ Ibid., Tit. I. Cáp. I. Art- 3.

RESUMEN

La presente monografía tiene como finalidad analizar la aplicación de los Incoterms en la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia durante la presente década. Para el desarrollo de la presente investigación, se identificaron cada uno de los Incoterms vigentes desde el año 2010 la cual es la última actualización realizada, especificando los riesgos y responsabilidades de cada uno. Identificando sus generalidades, clasificación, y variables de los términos de comercio internacional. Corroborando cual es el utilizado para la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas. Identificando ventajas y desventajas de cada uno de los términos. Finalmente, los resultados evidencian la importancia de los términos de comercio internacional, cuya función fundamental es facilitar las operaciones internacionales, por medio de un lenguaje internacional, que el conocer claramente cada uno ellos se podrá realizar una negociación transparente, entre las dos partes. De igual manera, se corrobora que el término utilizado para realizar este tipo de exportaciones es el FOB que es lo que le da un valor agregado, por su trayectoria a través de los años y beneficios. En aras de evidenciar el Incoterm que más se emplea en este tipo de exportaciones, que es el FOB, se registra el comportamiento de estos movimientos comerciales durante la presente década (2010-2018).

Palabras Claves: Incoterms, contratos, reglas, exportación e importación.

ABSTRACT

The purpose of this monograph is to analyze the application of Incoterms in the export of fuels and products of extractive industries in Colombia during this decade. For the development of this research, each of the Incoterms in force since 2010 was identified, which is the last update made, specifying the risks and responsibilities of each one. Identifying its generalities, classification, and variables of the international commercial terms. Corroborating which is the one used for the export of fuels and products of the extractive industries. Identifying advantages and disadvantages of each of the terms. Finally, the results show the importance of the terms of international trade, whose fundamental function is to facilitate international operations, through an international language, that knowing each one clearly can make a transparent negotiation between the two parties. Similarly, it was evidenced that the term used to carry out this type of exports is the FOB, which gives it an added value, due to its trajectory through the years and benefits. In order to demonstrate the Incoterm that is most used in this type of exports, which is the FOB, the behavior of these commercial movements is recorded during the current decade (2010-2018).

Keywords: Incoterms, contracts, rules, export and import.

INTRODUCCIÓN

De acuerdo a Icontainers¹² en su página web indica que los Incoterms fueron creados en el año 1936 por la Cámara de Comercio Internacional. El primero en ser creado es el FOB, su sigla significa en el idioma inglés “Free on Board” que se traduce en “Libre a Bordo”, por otra parte, vale la pena aclarar que este pertenece al grupo, en los cuales su medio de transporte se restringe al medio marítimo. Con relación a sus inicios, en el año 1812 se comienza a usar el termino FOB en las cortes británicas, este es considerado como el primer antecedente de las cláusulas de transporte.

A través de los años, debido al desarrollo del comercio internacional la Cámara de Comercio Internacional se ha encargado de actualizar los Incoterms, de acuerdo a las necesidades presentadas a través del tiempo con el fin de mejorar su interpretación y el empleo de los mismos. Por ejemplo, de acuerdo a Icontainers¹³ en su sitio web indica que se aplicaron cambios en las ediciones de los años 1945, 1953, 1967 y 1976. A diferencia de los últimos años estas actualizaciones se han dado periódicamente; cada diez años, es decir, Incoterms 1980 (introdujo cambios motivados por el creciente volumen del tráfico de contenedores), 1990 (reflejaron el crecimiento del transporte intermodal), 2000 (se dio la simplificación del formato para que su uso sea más fácil), y finalmente 2010 que son los que están en vigencia actualmente, su cambio se dio a la insistencia para resolver problemas de seguridad y mejorar el intercambio electrónico de la información, de acuerdo a Prado¹⁴ en su artículo los nuevos incoterms 2010 indica, que los actuales entraron en vigencia a partir del primero de enero de 2011.

Gracias a que se convirtió en una herramienta eficaz en la realización de las operaciones internacionales, hoy día su aplicación está presente en más de 140 países.

Los Incoterms son el lenguaje internacional para efectuar negociaciones entre Comprador/Vendedor. Este tipo negociaciones y en términos internacionales de comercio se han venido desarrollando desde muchos años atrás, los cuales han tenido diferentes actualizaciones y modificaciones en pro del desarrollo del comercio internacional.

¹² ICONTAINERS. La Historia de los Incoterms. [Sitio web]. Barcelona. ES. Sec. Comercio Internacional y Mercados. 16 de Octubre de 2018. [Consultado 09, Marzo, 2019]. Disponible en: <https://www.icontainers.com/es/2018/10/16/la-historia-de-los-incoterms/>

¹³ Ibid.

¹⁴ PRADO, Jorge Arroyo. Los nuevos Incoterms 2010. En: Revista del Departamento Académico de Ingeniería. [Repositorio Digital]. Universidad Ricardo Palma. Serie. Paradigmas. Vol. 3. Nro.1. 2011. p. 35. [Consultado 12, Junio, 2019]. Archivo en pdf. ISSN: 2220-2056. Disponible en: <http://revistas.urp.edu.pe/index.php/Paradigmas/article/view/1479/1366>

Los Incoterms fueron creados con el fin de evitar errores en las negociaciones a causa de los procedimientos e interpretaciones comerciales de cada país, estos términos se dan debido al gran desarrollo que tuvo el comercio internacional décadas atrás. Los términos internacionales de comercio (Incoterms) tienen un papel importante en las negociaciones internacionales de cada país, es decir, en las operaciones de importaciones y exportaciones.

Es un tema de gran importancia y que gracias al desarrollo a pasos agigantados del comercio internacional se convierte en un tema de interés en el ámbito de negocios internacionales, por tal razón existen diferentes estudios en base a la importancia de los Incoterms. “Importancia y aplicación de los términos internacionales de comercio (Incoterms 2010)”¹⁵, este es uno de los estudios donde destacan la importancia de estos, definición, obligaciones, documentación, medios de pagos habituales y casos prácticos. De igual manera, se tiene otro estudio “recomendaciones para la selección, aplicación y aprovechamiento de los nuevos términos de negociación internacional Incoterms 2010, en el desarrollo de las operaciones logísticas de exportación”¹⁶, donde se buscó crear una guía para la aplicabilidad de estos términos siendo una herramienta practica para los exportadores.

Conforme a la investigación realizada por Herrada¹⁷, los Incoterms se encargan de regular la entrega de las mercancías y la transmisión del riesgo; de acuerdo a cada Incoterm la entrega se realiza en un punto determinado, por ende, indica donde inicia y finaliza el riesgo del vendedor y comprador, respectivamente. Establece la distribución de los gastos y costos con relación a la distribución física internacional, transportes, seguro, obligaciones documentales de las partes en el despacho aduanero. Por otra parte, los Incoterms no regulan los términos de pago, no determinan la propiedad ni transferencia de la mercancía y no son un servicio todo incluido, los detalles anexos a los incoterms deberán ser cubiertos en otras partes del contrato.

¹⁵ HERRADA SILVA, Gisella. et.al. Importancia y Aplicación de los términos internacionales de Comercio (Incoterms 2010). [Repositorio Digital]. Trabajo de Grado. Universidad Privada TELESUP. Facultad de Ciencias Administrativas y Contables. Gestión de Negocios Internacionales. Lima, Peru. 2016. p. 1. [Consultado 27, Julio, 2019]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/325732381/Incoterms-teoria-y-aplicacion>

¹⁶ ARIAS MORA, Iván Camilo; ARANGO, Marcela Estupiñan., y PRADILLA, Ingrid González. Recomendaciones para la selección, aplicación y aprovechamiento de los nuevos términos de negociación internacional Incoterms 2010, en el desarrollo de las operaciones logísticas de exportación. [Repositorio Digital]. Trabajo de Grado. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá D.C. CO. 2013. p. 1. [Consultado 27, Julio, 2019] Archivo en pdf. Disponible en: <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/9284>

¹⁷ HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 13.

En la versión de Incoterms 2010, se vieron reflejados los cambios significativos realizados de la versión 2000, estas modificaciones y cambios realizados consistieron en la eliminación, creación y modificación de algunos los términos internacionales de comercio, de igual manera, estas modificaciones se vieron reflejadas en la transmisión del riesgo, ajuste en las operaciones en relación a la logística, mejoramiento de la comunicación vía internet y aspecto relacionados con la seguridad. En términos generales, se dio una reducción de 13 a 11 términos.

De acuerdo a García-Lomas¹⁸ en su guía práctica de los Incoterms 2010, indica que los Incoterms 2000 en la versión de 2010 desaparecen cuatro términos:

1. DES (Delivered ex ship - Entregada sobre barco).
2. DEQ (Delivered ex quay - Entregada sobre muelle).
3. DAF (Delivered at frontier - Entregada en frontera).
4. DDU (Delivered duty unpaid- Entregada derechos no pagados).

Como se indicó anteriormente, la versión 2010 realizó la eliminación de 4 términos, sustituyéndolos por 2 nuevos. Para este caso se da la creación de DAT (Delivered at terminal – Entrega en terminal) el cual reemplaza el denominado por su sigla DEQ, de igual manera, se da la creación de DAP (Delivered at place – Entrega en lugar convenido en destino) el cual reemplaza los términos DAF, DES y DDU. Independientemente, de que se da la creación y reemplazo de algunos de los términos, si es decisión y voluntad de las partes continuar aplicando la versión 2000, lo podrán realizar especificando la versión, ya que los Incoterms 2010 no invalida las versiones anteriores.

Como lo indica el autor García-Lomas¹⁹ en su libro, indica que los Incoterms 2010, dan prioridad a los términos polivalentes sobre los de transporte marítimo. Polivalente se refiere a que su transporte no es netamente marítimo, este es una combinación de diferentes tipos de transporte. Las modificaciones de esta versión están relacionadas con el tipo de transporte utilizado, de tipo polivalente (Transporte multimodal; dos o más medios de transportes diferentes) vs el transporte marítimo.

De acuerdo al autor García-Lomas²⁰ indica que la mercancía en contenedores solo se dará con Incoterms que permiten la combinación de diferentes medios de transportes; férreo, marítimo y terrestre (polivalentes). Este es uno de los cambios más significativos y que se destaca en general en la versión actual, pues limita el uso de contenedores que transportan mercancía en Incoterms de transporte multimodal como:

¹⁸ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 14.

¹⁹ Ibid., p. 14.

²⁰ Ibid., p. 15.

1. FCA (Free carrier - En fabrica).
2. CPT (Carriage paid to - Transporte pagado hasta).
3. CIP (Carriage and insurance paid to - Transporte y seguro pagado hasta)

Evitando así la aplicación de términos dirigidos únicamente al transporte marítimo como:

1. FOB (Free on board – Libre a bordo).
2. CFR (Cost and freight – Costo y flete).
3. CIF (Cost, insurance and freight – Costo, Seguro y flete).

Todo esto a razón de que los contenedores son entregados en las terminales de los puertos, y no como está estipulado en los de tipo de transporte marítimo que se realiza a bordo del buque.

En las modificaciones realizadas, se replantea la transmisión del riesgo para los Incoterms FOB, CFR y CIF, indicando que la transmisión del riesgo se da una vez la mercancía está a bordo del buque, a diferencia de los Incoterms 2000 que se daba cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque, así como lo indica García-Lomas²¹. Es decir, una vez la mercancía esté debidamente instalada y asegurada en el buque se da la transmisión del riesgo de vendedor a comprador.

Según estadísticas del DANE²² y DIAN se tiene registro desde el año 1992, las exportaciones de combustibles y productos de las industrias extractivas (Valor FOB), donde se puede observar las fluctuaciones que ha tenido este grupo debido a la crisis del petróleo presentadas a través de los años. Cabe resaltar que este grupo representa el mayor porcentaje de las exportaciones totales de Colombia, en las últimas décadas. Esta investigación está enfocada a las estadísticas e información de la década presente (2010-2018). Las estadísticas e información corresponden netamente a Colombia, exportando a diferentes países del mundo. Y es allí donde nace la necesidad de investigar, analizar y verificar la aplicación de Incoterms en la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia durante la presente década.

²¹ Ibid., p. 15.

²² COLOMBIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Comercio Internacional, Exportaciones, Colombia, exportaciones de café, carbón, petróleo y sus derivados, ferroníquel y no tradicionales, 1992 – 2019 [Sitio web]. Bogotá D.C. Sec. Investigaciones. s. f. [Consultado 07, Marzo, 2019]. Archivo en Excel. Disponible en: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/comercio_exterior/exportaciones/2019/expo_tra_notra_ene19.xlsx

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Analizar la aplicación de los Incoterms en la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia durante la presente década.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ❖ Identificar los Incoterms que actualmente se encuentran en vigencia.
- ❖ Corroborar cual es el incoterm utilizado para la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia.

1. MARCO REFERENCIAL

Los Incoterms son reglas que institucionalizan el comercio internacional, para lo cual resulta de gran ayuda el observar los postulados de Geoffrey Hodgson sobre las instituciones. Quien define las instituciones “como sistemas de reglas sociales establecidas que estructuran las interacciones sociales”²³.

Las instituciones es un conjunto de instrumentos integral en el que se tiene leyes, lenguaje, reglas formales. Estas se encargan de limitar y admitir el comportamiento. Teniendo en cuenta que al existir reglas habrá restricciones por cumplir. Las instituciones son integrales ya que, así como se tienen limitaciones, también generan nuevas posibilidades, al habilitar nuevas opciones. Cuya finalidad es mejorar la convivencia en diferentes grupos de individuos. De acuerdo al artículo de Hodgson se tienen dos tipos de instituciones; formales e informales, las formales son las leyes, contratos y otros instrumentos escritos, y por otra parte las informales son una extensión de las formales como diferentes autores las clasifican.

Las instituciones son reglas del juego en la sociedad o, más formalmente, son las restricciones humanamente concebidas que moldean la interacción humana. En consecuencia, estructuran incentivos en el intercambio humano, en el aspecto político, social o económico. Conceptualmente, la diferencia clara que si o si debe hacerse es entre las reglas y los jugadores. El propósito de las reglas es definir la manera de jugar el juego. Pero el objetivo del equipo dentro de esas reglas es ganar el juego. Modelando estrategias y habilidades del equipo a medida que se desarrolla es un proceso diferente del modelamiento de la creación, evolución, y consecuencias de las reglas²⁴.

“Para que las nuevas leyes se conviertan en reglas, tienen que ser impuestas hasta el punto de que evitarlas o la realización del comportamiento en cuestión se convierta en costumbre y adquiera un estatus normativo”²⁵.

El adquirir hábitos es el pilar fundamental para formar las bases del comportamiento del seguimiento de las reglas. Para que un hábito tenga el mismo nivel de una regla, su esencia deberá ser normativa, y así predominar en un grupo.

Las bases que conforman las reglas proporcionan incentivos y limitaciones para el actuar de los individuos. “Por consiguiente, la estructura de la regla ayuda a crear hábitos y preferencias congruentes con su reproducción. Los hábitos son el material que conforman las instituciones, y les ofrece poder y autoridad normativa con una mayor durabilidad, poder y autoridad normativa”²⁶. Lo cual está relacionado

²³ HODGSON, Geoffrey M. What Are Institutions?. En: Journal of Economic Issues. [Sitio web]. Marzo. Vol. 40. Nro. 01, 2006, p. 2. [Consultado 19, Junio, 2019]. Archivo en pdf,. Disponible en: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00213624.2006.11506879?journalCode=mjei20>

²⁴ Ibid., p. 9.

²⁵ Ibid., p. 6.

²⁶ Ibid., p. 7.

estrechamente con los Incoterms, ya que los mismo son normas de aceptación voluntaria por parte del comprador y vendedor, que a través de los años por su aplicabilidad y eficiencia durante el desarrollo de las operaciones internacionales, han llegado a posicionarse al nivel de una regla.

“Los hábitos son adquiridos en un contexto social y no son transmitidos genéticamente. Al aceptar el papel fundamental del hábito en el comportamiento del seguimiento de la regla, podemos empezar a construir una ontología alternativa de las instituciones en la cual se evitan los problemas conceptuales basados principalmente en la intencionalidad”²⁷. Ontología se refiere al estudio del ser y de la existencia, y en este caso hace énfasis en la relación que existe entre los hábitos y las reglas entre sí.

Como anteriormente se mencionó las instituciones tienen la capacidad de limitar, constituir y originar comportamientos, de igual manera, moldean las capacidades y comportamientos de los individuos. Las instituciones son originadas y moldeadas por los individuos de una sociedad, por tal razón está ligada directamente al comportamiento de estos.

Las instituciones son estructuras sociales que implican una causalidad reconstitutiva descendente, actuando en cierta medida sobre los hábitos individuales del pensamiento y acción. La existencia de una causalidad reconstitutiva descendente no significa que las instituciones determinen las aspiraciones de los individuos directamente, completamente y uniformemente, sino que simplemente pueden dar lugar a efectos significativos descendentes. Hasta ahora, en la medida en que las instituciones conducen a unas regularidades en el comportamiento, se establecen hábitos concordantes entre la población, generando unos propósitos congruentes y unas creencias²⁸.

El autor North en el artículo de que son las instituciones de Geoffrey M. Hodgson²⁹, redefinió “las instituciones son las restricciones que los seres humanos imponen en las interacciones humanas”³⁰. Finalmente, se puede observar como las instituciones están relacionadas directamente con los Incoterms, pues su esencia es que son normas escritas, las cuales se han ido desarrollando de acuerdo a los hábitos adquiridos durante el desarrollo de las operaciones internacionales. En este caso, los Incoterms son las reglas del juego para el comercio internacional, en cuanto a la logística necesaria para transportar la mercancía desde el país de origen hasta el país de destino.

²⁷ Ibid., p. 7.

²⁸ Ibid., p. 7.

²⁹ Ibid., p. 8.

³⁰ Ibid., p. 11.

1.1 LOS INCOTERMS

La sigla INCOTERMS, proviene de su “denominación en inglés International Commercial Terms”³¹ (Términos de Comercio Internacional). Hoy día las negociaciones internacionales son constituidas en la mayoría de los casos por los Incoterms, los cuales son un conjunto de reglas internacionales establecidas por la Cámara de Comercio Internacional, estas son utilizadas en los contratos de compra/venta internacional, para regulación de las operaciones de comercio exterior. Es acá donde se refleja la semejanza de los Incoterms con las instituciones, pues las bases de estos términos son reglas escritas, cuyo propósito es dirigir el comercio internacional, son restricciones que conforman la interacción entre exportador e importador. Desde el año 2011, se encuentran en vigencia once Incoterms publicados por la Cámara de Comercio Internacional.

De acuerdo a la Cámara de Comercio de Bogotá³², los Incoterms, son un conjunto de reglas internacionales de aceptación voluntaria mutua cuyo objetivo principal es facilitar las negociaciones internacionales; facilitando la interpretación de cada uno de los términos.

Según el autor Arias³³ resalta que el origen de los Incoterms está relacionado directamente por el gran desarrollo que ha tenido el comercio internacional y principalmente por las inconsistencias que se generaban durante el desarrollo de sus negociaciones al no tener una guía para establecer las responsabilidades y obligaciones de cada una de las partes (exportador e importador). Por otra parte, el desarrollo de los Incoterms y su evolución va de la mano con los contratos de transporte, esta es la causa de una de las más graves confusiones en torno a los Incoterms, pues según el termino seleccionado este incluirá el servicio total o parcial de transporte de la mercancía, o como en el caso del Incoterm Ex-work no incluye servicio de transporte. En el caso de los demás, el vendedor o comprador será el responsable de contratar una empresa de transporte para el desplazamiento de la mercancía.

Existe una equivocada apreciación en cuanto a los contratos de transportes vs a la aplicabilidad de los Incoterms, sin embargo, los términos internacionales de comercio están profundamente relacionados al contrato de compraventa internacional de mercancías.

³¹ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Los incoterms y su uso en el Comercio Internacional. Bogotá D.C CO. Panamericana forma e impresos. 2008. p. 6. ISBN: 978-958-688-223-1

³² CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Guía Práctica; Incoterms Versión 2010. [Sitio web]. Bogotá D.C CO. Sec. Biblioteca Digital. 2015. [Consultado 11, Marzo, 2019]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/14383/Gu%C3%ADa%20Pr%C3%A1ctica%20INCOTERMS%202010.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

³³ ARIAS MORA, Iván Camilo., et al. Op Cit., p. 6.

“Los Incoterms constituyen una normativa de derecho privado y, por tanto, no tienen fuerza de ley: no es obligado que las partes los utilicen en un contrato de compraventa internacional. No obstante, se recomienda su uso ya que son unas normas ampliamente conocidas y utilizadas por los diferentes actores en el comercio exterior (exportadores, importadores, transportistas, transitarios, agentes de aduanas, bancos y compañías de seguros, etc.)”³⁴. El contrato de compraventa internacional es una herramienta eficaz para contribuir al buen desarrollo de las operaciones entre las dos partes involucradas, teniendo en cuenta en primera instancia que las dos partes deberán pertenecer a diferentes países.

Finalmente, los Incoterms buscan crear un idioma global para regular las operaciones internacionales tanto de importación y exportación con el fin de evitar inconvenientes, generar tranquilidad para el exportador e importador estableciendo la transmisión del riesgo y responsabilidades, lo que conlleva a tener un mayor control de las negociaciones. “El uso de los Incoterms en un contrato de compraventa no es obligatorio”³⁵. A pesar de que los términos internacionales de comercio son de aceptación voluntaria por parte del comprador/vendedor, se convirtieron en un idioma universal el cual unifica los términos y es internacional para el desarrollo de las operaciones, siendo una herramienta eficaz para el desarrollo de las mismas, y siendo aplicando en gran parte de las negociaciones, ya que en pocas palabras disuade las confusiones procedentes de los términos en diferentes países.

1.2 CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL ICC

La cámara de Comercio Internacional (ICC) se fundó en 1919, y es allí donde empresarios dieron origen a lo que se conocen hoy día como Incoterms con el fin de crear unas reglas precisas para la interpretación de los términos, debido a las inconsistencias en las operaciones internacionales y falencias presentadas a la hora de establecer las responsabilidades y obligaciones de cada una de las partes. De acuerdo al autor Arias³⁶ resalta que el mayor riesgo es establecer las responsabilidades y obligaciones tanto del comprador como vendedor haciendo referencias a las operaciones a realizar de la distribución física internacional. El objetivo principal de “la ICC es fomentar la apertura del comercio y de la inversión internacional, así como la economía de mercado”³⁷.

³⁴ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 43.

³⁵ HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 10.

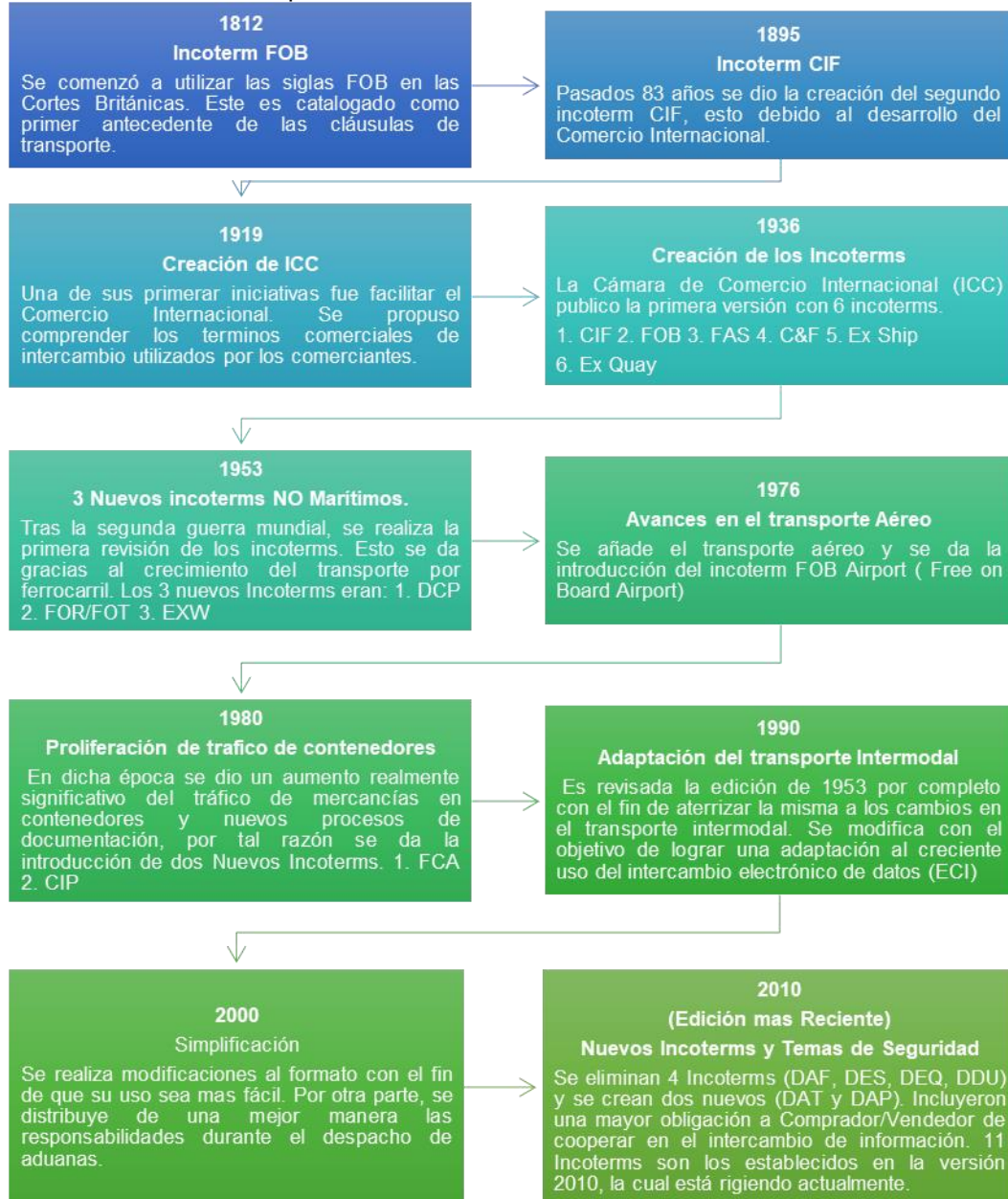
³⁶ ARIAS MORA, Iván Camilo., et al. Op Cit., p. 3.

³⁷ INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE SPAIN. ¿Qué es la Cámara de Comercio Internacional ICC? [Sitio Web]. España. Sec. Quienes somos. s. f. [Consultado 13, Junio, 2019] Disponible en: <http://www.iccspain.org/icc/quienes-somos/>

1.3 ANTECEDENTES DE LOS INCOTERMS

La grafica 1, es una línea de tiempo cuyo objetivo es resaltar los aspectos de mayor importancia a través de la historia de los incoterms.

Grafica 1 Línea de Tiempo de los Incoterms



Fuente: INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. Incoterms rules; Incoterms rules history. [Sitio web]. Sec. Resources for business, Incoterms rules. s.f. [Consultado 10, Abril, 2019]. Disponible en: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>

1.4 DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL

Las responsabilidades tanto del comprador y vendedor en los Incoterms, están dadas con relación a las obligaciones que adquieren con la logística necesaria para transportar la mercancía desde el país de origen a su país de destino, incluyendo los trámites necesarios para exportar e importar mercancía, y demás operaciones necesarias, es allí donde la distribución física internacional desempeña un papel clave de la mano con los Incoterms.

Conforme al autor Ramírez³⁸ la distribución física internacional, conocida por sus siglas DFI, es el conjunto de operaciones necesarias para el desplazamiento de la mercancía desde el lugar de producción o manufactura en el país de exportación hasta el local del importador en el país de destino en base a la excelente calidad, costo razonable y realizar la entrega en el periodo de tiempo determinado, es decir, reúne la totalidad de las operaciones en cuanto a logística se refiere para el traslado de carga desde el punto inicial al punto final.

1.4.1 Etapas de la Distribución Física Internacional

La DFI, juega un papel fundamental durante el desarrollo de las operaciones, ya que la misma tiene como objetivo reducir costos, tiempos y riesgos. Esto se logra realizando una correcta planeación de la logística, por tal razón se plantean las etapas de distribución física internacional durante el desarrollo de una operación de exportación o importación.

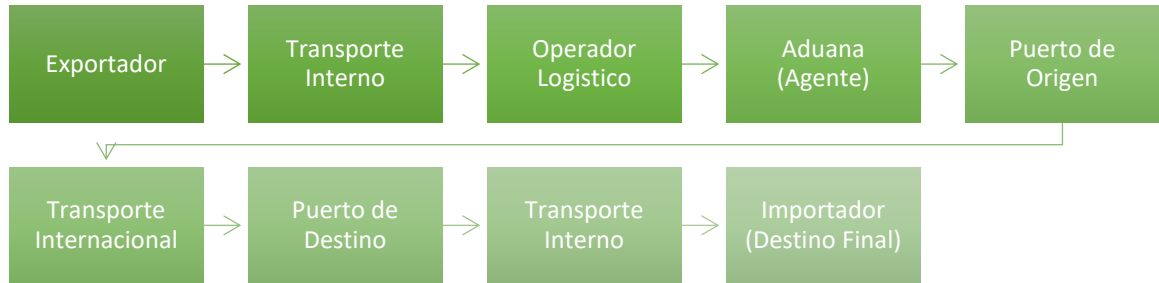
1. Estudio de la carga a transportar (Incoterm)
2. Modo de transportes – Operador Logístico
3. Operaciones de empaque y embalaje
4. Documentación
5. Generalidades de costos
6. Contrato de compraventa internacional
7. Seguro de Transporte

De acuerdo al Incoterm seleccionado, para realizar la operación, ciertas etapas del proceso corresponderán al exportador y otras al importador. Así como en algunos casos el seguro de transporte no será de carácter obligatorio.

³⁸ RAMÍREZ, Andres Castellano. Logística Comercial Internacional. [Sitio Web]. Barranquilla, Colombia. Universidad del Norte - ECOE Ediciones. 2015. p. 17 -18. [Consultado 16, Junio, 2019]. Archivo en pdf. ISBN: 978-958-741-563-6. Disponible en: https://books.google.com.co/books?id=-7-QCgAAQBAJ&pg=PA20&hl=es&source=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false

1.4.2 Etapas en las Operaciones Internacionales. La grafica 2, quiere mostrar las diferentes etapas durante un proceso de exportación cuyos participantes son los individuos (exportador e importador, agente de aduana) que intervienen para llevar a cabo la operación, al igual que el operador logístico, transportista y puertos por los que debe transitar la mercancía de un país a otro.

Grafica 2 Etapas en las Operaciones Internacionales

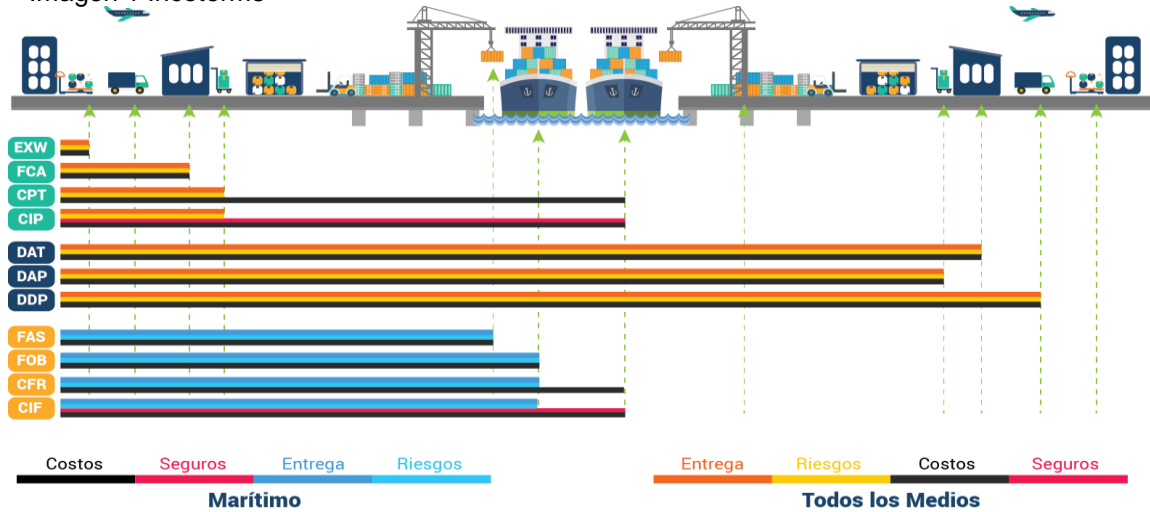


Fuente: Elaboración Propia

1.5 TIPOS DE INCOTERMS

Según la última actualización a los Incoterms en el año 2010, quedaron establecidos 11 donde establece las responsabilidades del comprador y vendedor, en cada uno de los casos. Como lo podemos ver en la imagen 1 se muestran los 11 Incoterms, donde se evidencia hasta donde se hará cargo el exportador asumiendo costos, seguros, lugar de entrega y transmisión de riesgos. Por consiguiente, el importador se hará cargo desde el lugar donde se efectuó la entrega. Los últimos 4 términos de comercio internacional, se diferencian por su color azul en diferentes tonalidades haciendo referencia a que su transporte principal es de tipo marítimo.

Imagen 1 Incoterms



Fuente: JUPITER COLOMBIA. [Sitio web]. Bogotá D.C CO. Sec: Utilidades, Incoterms. S.f. [Consultado 06, Abril, 2019]. Disponible en: <http://www.jupiterdecolombia.com/demo/incoterms/>

1.5.1 Incoterm EXW, Ex work - En fabrica. De acuerdo a la Cámara de Comercio de Bogotá³⁹ EXW es el Incoterm al que le corresponden menores obligaciones, costos y riesgos para el exportador. Con relación a los 11 Incoterms vigentes desde el año 2011, tal como lo muestra la imagen 2, en la cual se puede evidenciar que el exportador no asume costes y riesgos ya que el lugar de entrega de la mercancía es en las instalaciones (fabrica, local, almacén, oficinas, etc.) del vendedor (Exportador). Es decir, el comprador tiene la responsabilidad de recoger su mercancía en dicho lugar, al igual que es responsabilidad del mismo el cargue de la mercancía en su medio de transporte.

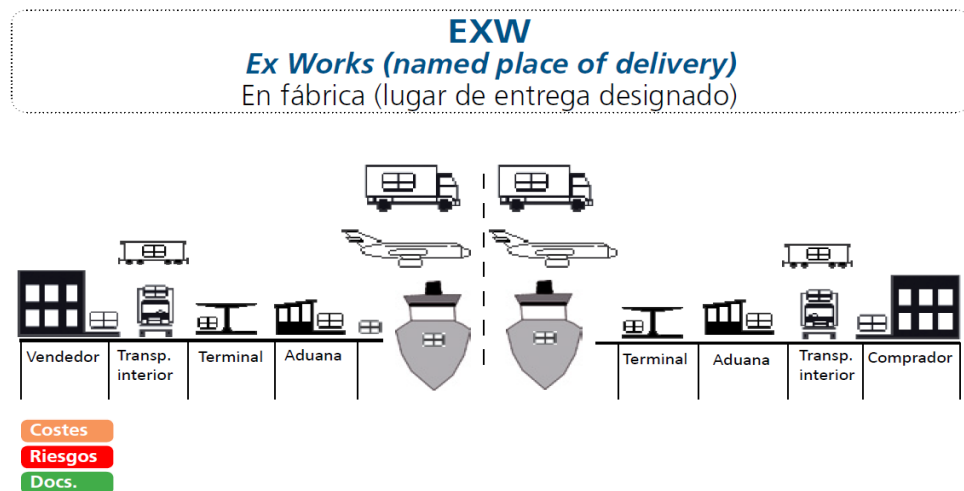
El comprador deberá asumir en su totalidad la gestión logística, seguro, transportes y la mayoría de costos. Es el único incoterm que el exportador no está en la obligación de realizar trámites en cuanto a la exportación, así como lo muestra la imagen correspondiente a EXW.

Según la Cámara de Comercio de Bogotá⁴⁰, este incoterm es utilizado especialmente para empresas exportadoras con poco conocimiento en logística y transporte internacional.

Es recomendado para operaciones nacionales.

Tipo de transporte: Terrestre, aéreo y marítimo. Incluyendo el uso de contenedores.

Imagen 2 Incoterm EXW



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 66. ISBN: 978-84-935410-8-8

³⁹ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Herramientas Claves de un proceso de exportación; Los Incoterms Uno por Uno. [Documentos Internos]. Bogotá D.C. CO. 2014, p. 1.

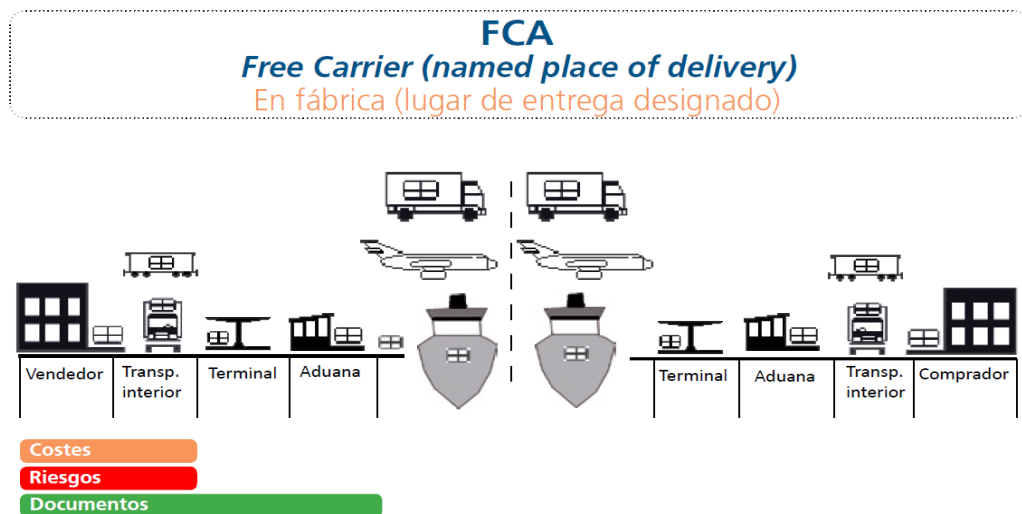
⁴⁰Ibid., p. 2.

1.5.2 Incoterm FCA, Free Carrier (named place of delivery) – En fábrica (lugar de entrega designado). Como lo expone el autor García-Lomas⁴¹, y como se puede observar en la imagen 3 para este caso el vendedor tiene la responsabilidad de entregar la mercancía al transportista o persona designada por el comprador, en el lugar acordado, bien sea en las instalaciones del vendedor, aeropuertos, puertos, terminales, entre otros situados en el país del vendedor. Teniendo en cuenta que este tipo de Incoterm lo exige de todo tipo de responsabilidad con el tema de importación. Pero haciendo la salvedad que el exportador es el responsable de suministrar los documentos necesarios para realizar los trámites aduanales. Por otra parte, es recomendable especificar puntualmente el lugar de entrega, ya que en este punto se realiza la transmisión del riesgo.

Como lo sugiere la Cámara de Comercio de Bogotá⁴², es recomendado para empresas que disponen de sus propios transportes de carga, empresas que no tienen experiencia en mercados internacionales y que no desean realizar el transporte internacional. Realizando énfasis en cuanto a tener su propio medio de transporte esto con relación a que está encargado del transporte interno, así como lo muestra la imagen 3.

Tipo de transporte: Terrestre, aéreo y marítimo. Incluyendo el uso de contenedores.

Imagen 3 Incoterm FCA



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 73. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁴¹ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 73.

⁴² CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, Herramientas Claves de un proceso de exportación; Los Incoterms Uno por Uno. Colombia. Op Cit., p. 5.

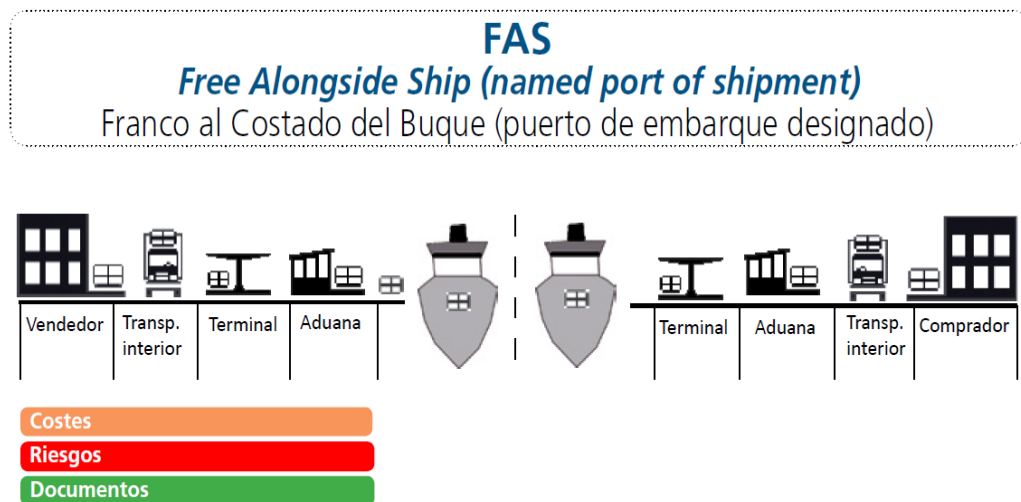
1.5.3 Incoterm FAS, Free alongside ship – Libre al costado del barco. “El exportador entregara la mercancía colocándola al costado del buque o barco designado por el importador”⁴³. Según el puerto de envío seleccionado. Este Incoterm se restringe a productos básicos y productos a granel que no se embalan.

En este caso se utilizan puertos con terminales especializadas para este tipo de productos. La transmisión del riesgo se da una vez, la mercancía es puesta a disposición en el muelle seleccionado, junto al costado del barco. Desde el punto en que se da la transmisión del riesgo en adelante, el importador (comprador) se encargara de asumir todos los costos.

De acuerdo a la imagen 4, se puede corroborar que los costes, transmisión de riesgos y documentos necesarios para trámites aduanales se da por terminado por parte del exportador en un mismo punto (colocando la mercancía al costado del buque).

Tipo de transporte: Marítimo

Imagen 4 Incoterm FAS



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 81. ISBN: 978-84-935410-8-8

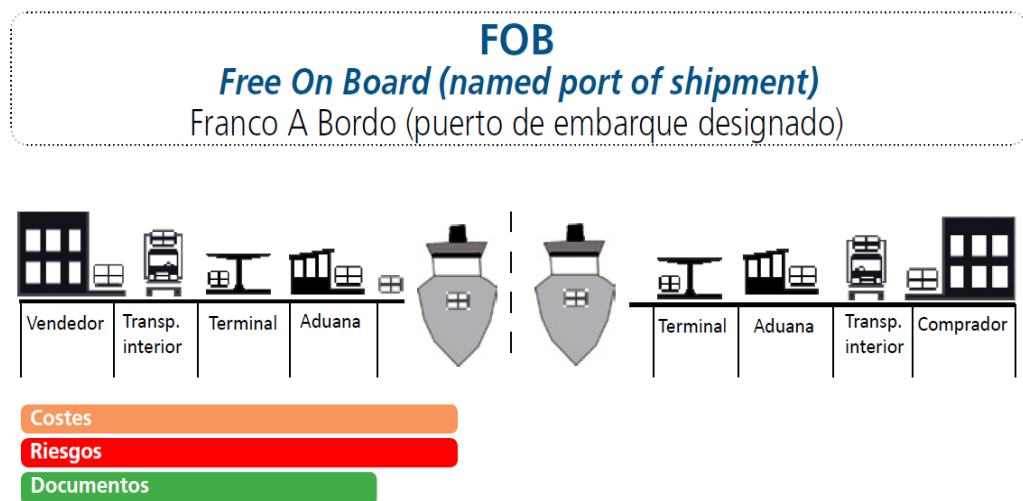
⁴³ ANAYA CUELLAR. Op Cit., p. 27.

1.5.4 Incoterm FOB, Free on board – Libre a bordo. “El vendedor entrega la mercancía a bordo del buque designado por el comprador en la fecha y plazo acordado. Los gastos de terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación corren por cuenta del vendedor”⁴⁴. La transmisión del riesgo se da una vez, la mercancía es puesta a disposición en el muelle seleccionado, a bordo del barco. Desde el punto en que se da la transmisión del riesgo en adelante, el importador (comprador) se encargará de asumir todos los costos. En la imagen 5 se puede apreciar que los costes y riesgos para el vendedor concluyen una vez la mercancía es libre a bordo, realizará los trámites aduanales para la exportación, de igual manera, será obligación de este suministrar al comprador la documentación necesaria para realizar los trámites de importación.

Es recomendado para operaciones de carga general o de grandes volúmenes, en las que no se utilizan contenedores.

Tipo de transporte: Marítimo

Imagen 5 Incoterm FOB



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 88. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁴⁴ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, Herramientas Claves de un proceso de exportación; Los Incoterms Uno por Uno. Colombia. Op Cit., p. 9-10.

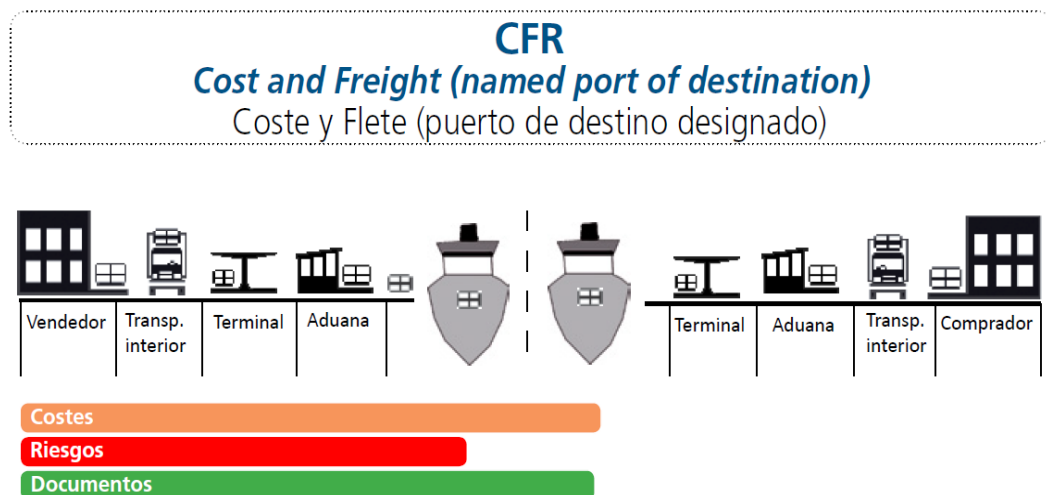
1.5.5 Incoterm CFR, Cost and freight – Costo y flete. Conforme a la Cámara de Comercio de Bogotá⁴⁵, el vendedor entrega la mercancía a bordo del buque designado por el comprador en el puerto de embarque convenido, el vendedor asume los costos y flete hasta el puerto de llegada. La transmisión del riesgo se da una vez, la mercancía es puesta a disposición en el muelle seleccionado, a bordo del barco.

Se puede observar en la imagen 6 que para este caso la transmisión del riesgo y el reparto de costos están en diferentes puntos, esto debido a que el exportador se encargará de contratar la naviera, asumir los costos y los fletes necesarios para transportar la mercancía a el destino final. Por otra parte, el importador (comprador) se encargará de asumir todos los costos necesarios desde el puerto de destino.

Es recomendado para operaciones de carga general o de grandes volúmenes de mercancía, en las que NO se utilizan contenedores.

Tipo de transporte: Marítimo

Imagen 6 Incoterm CFR



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 104. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁴⁵ Ibid., p. 14.

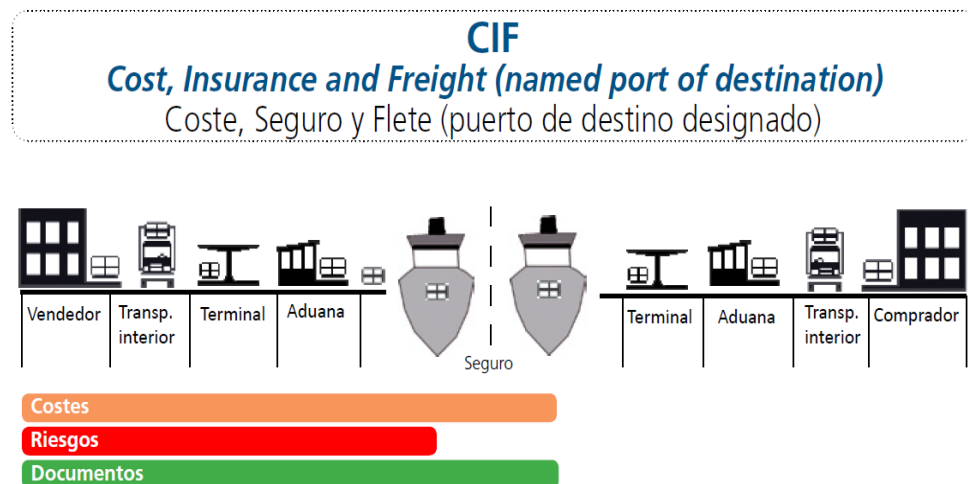
1.5.6 Incoterm CIF, Cost, insurance and freight – Costo, seguro y flete. De acuerdo a Herrada⁴⁶ en su trabajo de investigación señala que el vendedor asume los gastos y el flete necesario para transportar la mercancía al puerto de destino convenido. De acuerdo a la imagen 7, los costes y la transmisión de riesgos se dan en puntos diferentes, teniendo en cuenta que el exportador deberá asumir el valor del seguro contra riesgo por la mercancía. El vendedor suministrara los documentos necesarios de exportación y realizara los trámites aduaneros, asumiendo los gastos que acarreen dichas operaciones.

El vendedor deberá contratar un seguro contra riesgo, con el fin de cubrir los daños o afectaciones a la mercancía durante su transporte, a favor del comprador. Este asegurará la mercancía con una cobertura mínima en caso de que el importador, no esté de acuerdo este deberá realizar los ajustes por su cuenta o acordar con el vendedor para realizar los ajustes necesarios.

La transmisión del riesgo de pérdida o daño que pueda sufrir la mercancía se da una vez, la mercancía es puesta a disposición en el muelle seleccionado, a bordo del barco.

Tipo de transporte: Marítimo

Imagen 7 Incoterm CIF



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 119. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁴⁶ HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 62.

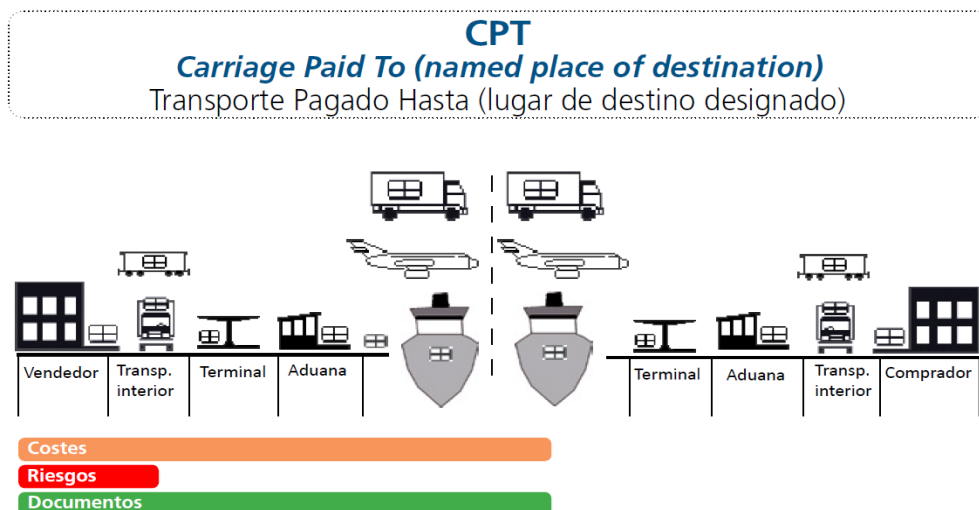
1.5.7 Incoterm CPT, Carriage paid to – Transporte pagado hasta. “La entrega de la mercancía se genera cuando el vendedor la pone a disposición del transportista que el mismo ha contratado para realizar el transporte internacional, gestiona y asume los costes del transporte internacional hasta el lugar de destino designado”⁴⁷. De igual manera, se encarga de realizar los trámites y costos del despacho de aduanas en relación a la exportación.

Como se puede evidenciar en la imagen 8, la transmisión del riesgo de pérdida o daño que pueda sufrir la mercancía se da cuando se pone a disposición del transportista en el país de origen, independientemente de que el vendedor asuma los costos en general hasta poner la mercancía en el lugar de destino asignado por el comprador. En cuanto a documentación se hará cargo con relación a la de exportación exclusivamente, quedando en manos del comprador la documentación y trámites necesarios para la importación.

Este incoterm es utilizado cuando el valor de la mercancía no es elevado, ya que no es obligación del exportador pagar un seguro de transporte.

Tipo de transporte: Terrestre, aéreo y marítimo. Incluyendo el uso de contenedores.

Imagen 8 Incoterm CPT



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 97. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁴⁷ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 97.

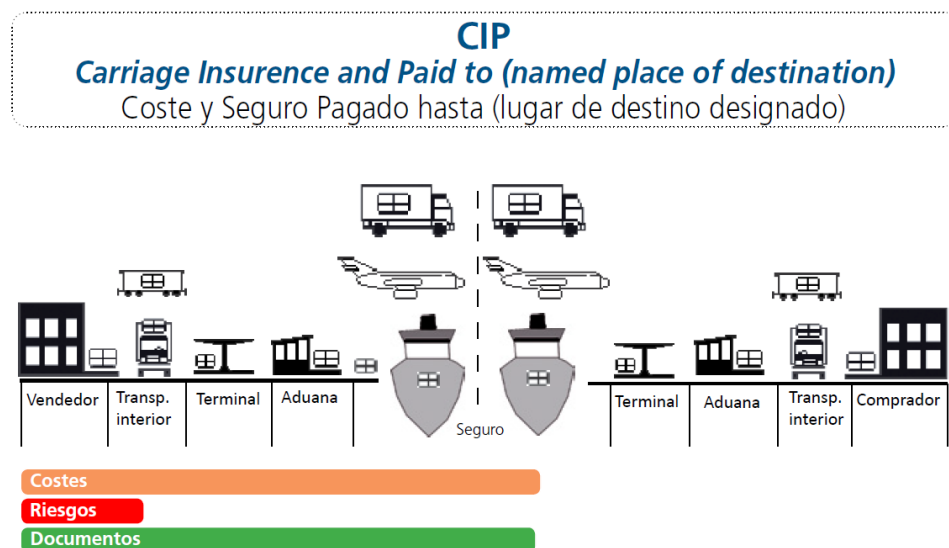
1.5.8 Incoterm CIP, Carriage and insurance paid to – Transporte, seguro pagado hasta. “El vendedor realiza la entrega de la mercancía, en su propio país, cuando la pone a disposición del transportista contratado, asume los costos del transporte internacional. De esta manera, el comprador asume todos los riesgos producidos una vez la mercancía es entregada al transportador”⁴⁸. La imagen 9 se relaciona con lo anteriormente expresado, es decir, el vendedor (exportador) asume los costes del transporte de la mercancía hasta el lugar de destino establecido, su riesgo es transmitido una vez pone a disposición la mercancía al transportador y cumple con sus obligaciones en cuanto a documentación y tramites de exportación.

El incoterm CIP establece que el vendedor deberá adquirir o contratar un seguro contra riesgo de pérdida o daño durante el transporte de las mercancías a favor del comprador (importador). El valor asegurado de la mercancía será una cobertura mínima en caso de que el importador, no esté de acuerdo este deberá realizar los ajustes por su cuenta o acordar con el vendedor para realizar los ajustes necesarios.

Es recomendado utilizar este tipo de Incoterm cuando el vendedor desea prestar un mayor servicio al comprador al ubicar la mercancía en su país y cubriendo el costo del seguro.

Tipo de transporte: Terrestre, aéreo y marítimo. Incluyendo el uso de contenedores.

Imagen 9 Incoterm CIP



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 111. ISBN: 978-84-935410-8-8

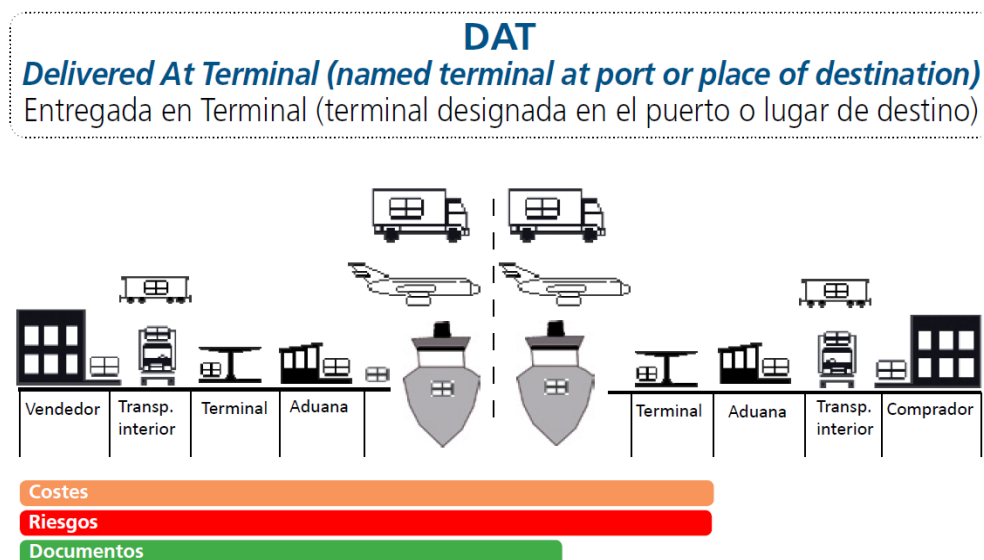
⁴⁸ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, Herramientas Claves de un proceso de exportación; Los Incoterms Uno por Uno. Colombia. Op Cit., p. 17.

1.5.9 Incoterm DAT, Delivered at terminal – Entrega en terminal. “Tras la descarga de la mercancía, la entrega de la misma se produce cuando se pone a disposición del importador, en la terminal designada, en el puerto o lugar de destino establecido”⁴⁹. En términos generales, terminal, se refiere a un lugar bien sea cubierto o a la intemperie, depósito de contenedores, terminal de carga área, entre otros.

Como se evidencia en la imagen 10, el vendedor (exportador) asume todos los costes y riesgos de pérdida o daño que pueda sufrir la mercancía durante su transporte hasta descargar la mercancía en la terminal designada del puerto o lugar de destino establecido. Por ende, la transmisión de riesgo se da a partir del momento en que se realiza la descarga y se pone a disposición del comprador (importador). El exportador se encargar de presentar los documentos pertinentes para realizar los trámites de exportación.

Tipo de transporte: Terrestre, aéreo y marítimo. Incluyendo el uso de contenedores.

Imagen 10 Incoterm DAT



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 128. ISBN: 978-84-935410-8-8

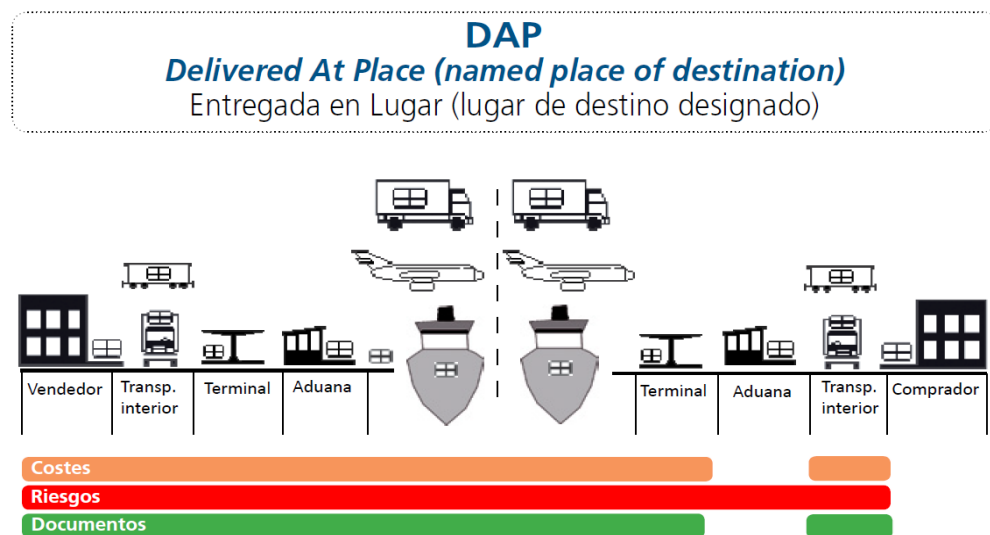
⁴⁹ ANAYA CUELLAR. Op Cit., p. 40.

1.5.10 Incoterm DAP, Delivered at place – Entrega en lugar convenido en destino. “El vendedor asume todos los costes, incluido el transporte principal y el seguro (no obligatorio), hasta que la mercancía se despacha en la terminal definida”⁵⁰.

En la imagen 11 se puede observar, que los costes, riesgos y responsabilidades en con relación a la documentación y tramites finalizan en un mismo punto con ciertas salvedades, se realiza la entrega de la mercancía, una vez esta es puesta a disposición del comprador (Importador) lista para ser descargada en el lugar de destino final. El vendedor es quien asume la totalidad de los costes de transportes desde el punto de origen al punto de destino, seguro y documentación de exportación. Teniendo en cuenta que los tramites de aduana y costos de importación estarán a cargo del comprador, y es por esta razón que en la imagen 11 se puede ver la discontinuidad en relación a costes y documentos.

Tipo de transporte: Terrestre, aéreo y marítimo. Incluyendo el uso de contenedores.

Imagen 11 Incoterm DAP



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 135. ISBN: 978-84-935410-8-8

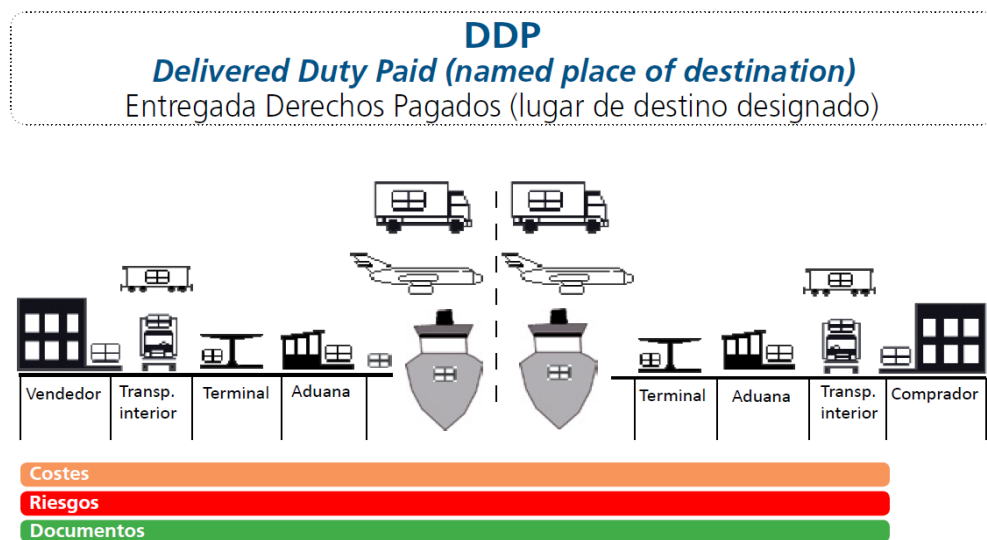
⁵⁰ HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 43.

1.5.11 Incoterm DDP, Delivered duty paid – Entrega en destino con derechos pagados. El autor García-Lomas⁵¹ indica que la mercancía es entregada sin descargarla, en el lugar de destino designado. El IVA o cualquier otro impuesto de importación son responsabilidad del vendedor. Este es el incoterm con mayores responsabilidades para el vendedor por lo que asume todos los costos y riesgos de la operación, es totalmente lo contrario al Incoterm EXW. En este caso, asume la totalidad de la operación de comienzo a fin, asumiendo así las obligaciones tanto de exportación e importación, pagar los derechos que den a lugar ambos tramites en cuando a formalidades aduaneras.

La imagen 12, muestra un Incoterm en términos generales integral, esto por la razón de que el vendedor (exportador) se hará cargo de los costes, riesgos y documentos (trámites aduaneros de exportación e importación) desde el lugar de origen hasta el destino final de la mercancía.

Tipo de transporte: Terrestre, aéreo y marítimo. Incluyendo el uso de contenedores.

Imagen 12 Incoterm DDP



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 142. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁵¹ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 142.

2. METODOLOGIA

La investigación realizada tiene un enfoque mixto, analiza resultados cuantitativos, las estadísticas y los datos recopilados por parte del DANE y la DIAN con relación a las exportaciones de combustibles y productos de las industrias extractivas. De igual manera, recopila y expone las características de los Incoterms, realizando la descripción de cada uno, reflejando así su enfoque cualitativo.

La presente investigación es de tipo documental, pues se recopila la información en cuanto a Incoterms se refiere en documentos como libros, revistas y artículos. El desarrollo de la presente tuvo como intención analizar la aplicación de los Incoterms en la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia durante la presente década (2010-2018).

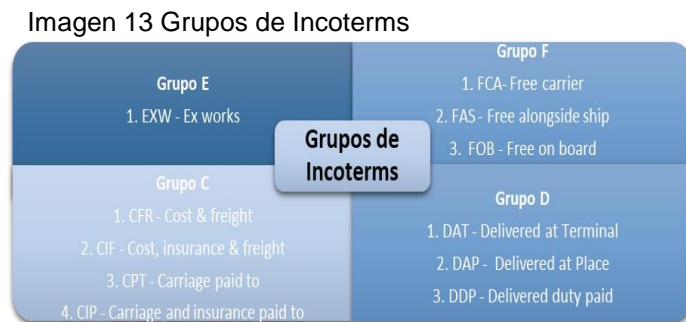
El alcance en la investigación es descriptivo, ya que su finalidad es describir cada una de las variables de los Incoterms, las características propias de los 11 términos que se encuentran vigentes a la fecha, describir sus ventajas y desventajas.

El desarrollo de la presente investigación se dio por medio de la recolección de información de los Incoterms correspondientes a la versión del 2010, especificando las responsabilidades desde el punto de vista comprador/vendedor. Identificando sus generalidades, clasificación, ventajas y desventajas, y variables. Corroborando el incoterm utilizado para la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas. En aras de evidenciar el Incoterm que más se emplea en este tipo de exportaciones, que es el FOB se registra el comportamiento de estos movimientos comerciales durante la presente década (2010-2018).

3. IDENTIFICAR LOS INCOTERMS QUE ACTUALMENTE SE ENCUENTRAN EN VIGENCIA.

Como lo indica Moreno⁵² la versión vigente de los Incoterms es la denominada 2010, la cual sustituyo a la 2000. Pues cada diez años se realiza una actualización y se oficializa una nueva versión mejorada, coherente, la cual facilita su aplicación, tal y como se ha demostrado en las últimas décadas.

En la imagen 13, se puede evidenciar que, en la versión actual se dividen en cuatro grandes grupos (E, F, C y D), con relación al lugar de entrega de la mercancía de acuerdo a cada termino y de quien se responsabiliza de realizar el pago del transporte internacional.



Fuente: Elaboración Propia

1. Grupo E

“Cuando el vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en su planta o en su almacén”⁵³. Este grupo es conformado por solo un Incoterm (Ex works) lo que traduce en fábrica; lo que indica, que el comprador se hace cargo de la mercancía desde el lugar de origen. Evitando así responsabilidad alguna sobre el vendedor.

2. Grupo F

Como lo expone el autor Anaya⁵⁴ los incoterms relacionados en este grupo son empleados en las operaciones en las cuales el exportador es quien se encarga de

⁵² MORENO SERRANO, Yeison Javier. La importancia del conocimiento de la última actualización de los Incoterms 2010 y los contratos de compraventa para operaciones de comercio internacional. [Repositorio Digital]. Trabajo de Grado. Universidad Militar Nueva Granada. Especialización en Gerencia en Logística Integral. Bogotá D.C. 2014. p. 9. [Consultado 27, Junio, 2019]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10654/13296>

⁵³ PRADO. Op Cit., p. 36.

⁵⁴ ANAYA CUELLAR. Op Cit., p. 25.

entregar la mercancía en el medio de transporte escogido por el comprador. Este grupo está conformado por 3 Incoterms, uno de ellos permite el uso de transporte multimodal, por otra parte, se tienen dos los cuales son de transporte marítimo.

3. Grupo C

De acuerdo a Espinoza⁵⁵ en su artículo indica que el grupo C corresponde a operaciones donde el exportador tiene la responsabilidad de asumir los costos del transporte principal, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, de costos adicionales causados por hechos resultantes después de la carga y despacho. El Grupo C, está conformado por 4 Incoterms el cual dos de estos permiten el transporte multimodal y los dos restantes son de transporte marítimo.

4. Grupo D

El cuarto grupo y último, está compuesto por 3 incoterms, el cual el vendedor es responsable de todos los costos en cuanto a transporte principal se refiere, y este grupo a diferencia del anterior asume los riesgos de la mercancía hasta entregar en el país de destino. Estos son de transporte multimodal.

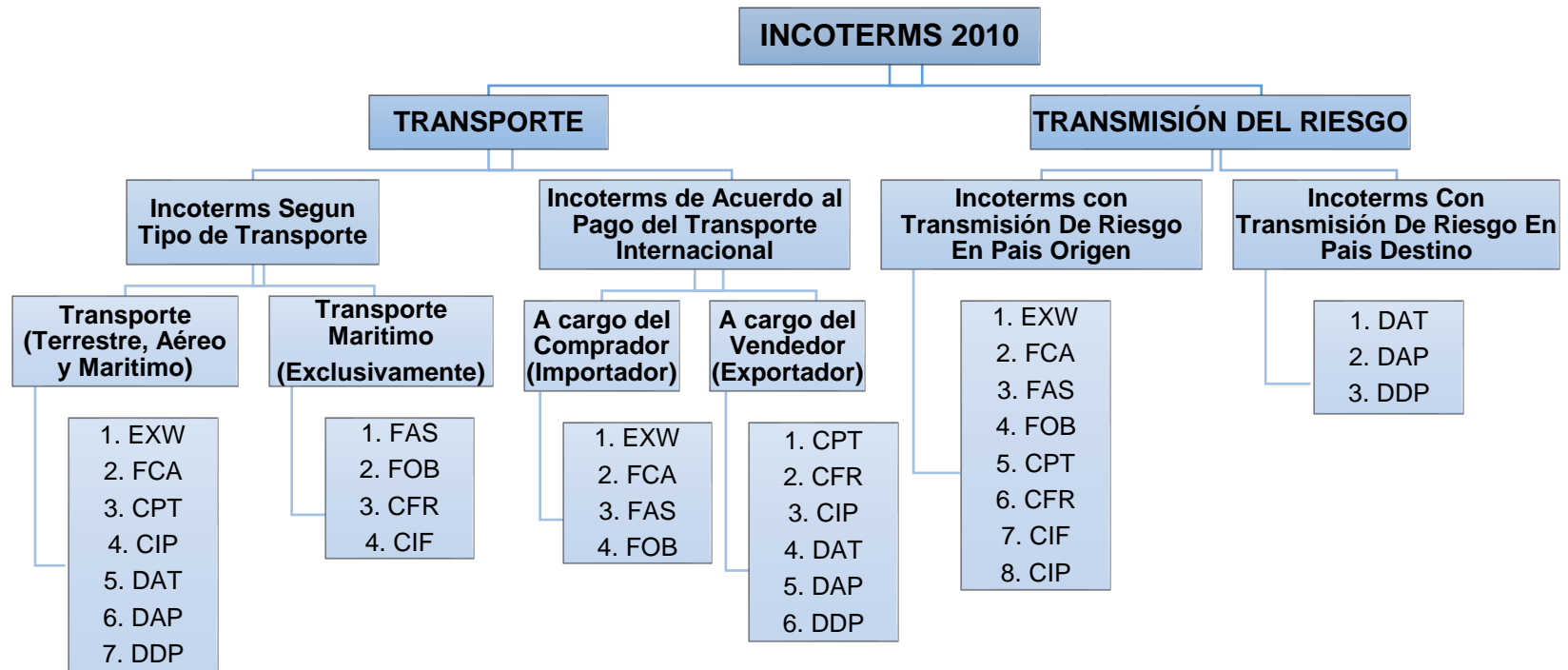
3.1 TIPO DE TRANSPORTE, PAGO DEL TRANSPORTE Y TRANSMISIÓN DEL RIESGO.

Una vez analizada la clasificación por grupos (E, F, C y D) de los Incoterms. Se busca mostrar otras clasificaciones, para que sea de utilidad al momento de se requiera seleccionar uno de estos términos para realizar una operación de comercio internacional. Donde influirán factores como la experiencia en operaciones internacionales, conocimientos de fondo con relación a logística internacional.

Con la grafica 3, se quiere mostrar la clasificación de los términos de comercio internacional de acuerdo a diferentes variables como lo es según el tipo de transporte a utilizar, bien sea multimodal (combinación de dos o más medios de transportes: terrestre, aéreo o marítimo) o en el caso particular de 4 Incoterms (FAS, FOB, CFR y CIF) que se restringe exclusivamente a transporte marítimo. De igual manera, de acuerdo al responsable de asumir el pago del transporte internacional, bien sea a cargo del comprador o vendedor. Por otra parte, dependerá del lugar donde se efectuó la transmisión del riesgo, bien sea en el país origen o destino.

⁵⁵ ESPINOZA TORRES, Luis Enrique., et al. Ventajas en los contratos de compra-venta internacional con el uso de los INCOTERMS 2010. En: Revista de Comercio del Laboratorio de Análisis Económico y Social, A. C Merkatúra. [Repositorio Digital]. Vol. 1 (2). Nro.2. 2013. p. 156. [Consultado 13, Junio, 2019]. Archivo en pdf. ISSN 2007-7491. Disponible en: http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/58902/VENTAJAS%20EN%20LOS%20CONTRATOS%20DE%20COMPRA_VENTA%20INTERNACIONAL%20CON%20EL%20USO%20DE%20LOS%20INCOTERMS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Grafica 3 Clasificación según tipo de transporte, pago del transporte y transmisión del riesgo



Fuente: Elaboración Propia

3.2 COSTOS LOGÍSTICOS VENDEDOR/COMPRADOR

Realizando la clasificación de los Incoterms, da vía libre para hablar de las variables de los Incoterms, asociadas a las responsabilidades por parte del exportador e importador como lo son los costos logísticos y adquisición de seguro. “El objetivo fundamental de los Incoterms es delimitar el reparto de costes en una compraventa internacional entre vendedor y comprador; en concreto, las reglas sobre Incoterms 2010 definen con precisión quién asume los costes de cada una de las operaciones logísticas, tanto en origen como destino”⁵⁶. La distribución de costos entre vendedor y comprador; está dada por una secuencia que se puede evidenciar en la gráfica 4 donde muestra las operaciones desde el país de origen, su transporte internacional y operaciones finales en el país de destino. En base al autor García-Lomas⁵⁷, quien plantea una secuencia en el reparto de costes entre vendedor y comprador. Se plantea:

Grafica 4 Secuencia en el reparto de costes entre vendedor y comprador



Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 30. ISBN: 978-84-935410-8-8

La imagen 14, muestra la distribución de costos entre vendedor y comprador según el Incoterm, la cual está relacionada directamente con la secuencia de la grafica 4.

Imagen 14 Costos entre Vendedor/Comprador

INCOTERM Modalidad Transporte	Embalaje y verificación	Carga almacén vendedor	Transporte interior en origen	Trámites aduaneros exportación	Costes terminal en origen	Transporte principal	Seguro de transporte	Costes terminal en destino	Trámites aduaneros importación	Transporte interior en destino	Descarga almacén comprador
EXW Polivalente	V	C	C	C	C	C	c	C	C	C	C
FCA Polivalente	V	V	V	V	C	C	c	C	C	C	C
FAS Marítimo	V	V	V	V	C	C	c	C	C	C	C
FOB Marítimo	V	V	V	V	V	C	c	C	C	C	C
CPT Polivalente	V	V	V	V	V	V	c	C	C	C	C
CFR Marítimo	V	V	V	V	V	V	c	C	C	C	C
CIP Polivalente	V	V	V	V	V	V	V	C	C	C	C
CIF Marítimo	V	V	V	V	V	V	V	C	C	C	C
DAT Polivalente	V	V	V	V	V	V	v	V	C	C	C
DAP Polivalente	V	V	V	V	V	V	v	V	C	V	C
DDP Polivalente	V	V	V	V	V	V	v	V	V	V	C

V: Vendedor v: no hay obligación de contratar un seguro, aunque el riesgo es del vendedor
C: Comprador c: no hay obligación de contratar un seguro, aunque el riesgo es del comprador

Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 32. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁵⁶ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 29.

⁵⁷ Ibid., p. 29.

En la imagen15, muestra un “modelo para el cálculo de precios internacionales en función del Incoterm utilizado y del lugar de entrega de la mercancía”⁵⁸. Planteado por el autor García-Lomas

Imagen 15 Modelo para el cálculo de precios internacionales en función del Incoterm utilizado y del lugar de entrega de la mercancía

CONCEPTO	%	IMPORTE
Costes del producto		
Coste de materiales		
Coste de mano de obra directa		
Costes directos de producción		
(Devolución de impuestos sobre productos exportados - <i>drawback</i>)		
Margen comercial sobre coste del producto (en %)		
Total Previo (coste del producto + margen comercial)		
Costes específicos EXW		
Coste adaptación del producto al mercado de destino		
Coste embalaje exportación		
Coste documentos de exportación		
Coste seguro de crédito a la exportación		
Coste seguro de cambio		
Gastos financieros por aplazamiento de pago		
Comisión del agente (si procede)		
Precio EXW		
Costes específicos FCA		
Costes transporte interior en el país de origen		
Trámites aduaneros de exportación		
Precio FCA		
Costes específicos FAS		
Costes de manipulación en el puerto de embarque		
Precio FAS		
Costes específicos FOB		
Costes de carga en el puerto de embarque		
Precio FOB		
Costes específicos CPT / CFR		
Costes de manipulación y carga en terminal, puerto o aeropuerto.		
Coste transporte internacional		
Precio CPT/CFR		
Costes específicos CIP / CIF		
Coste seguro de transporte		
Precio CIP/CIF		
Costes específicos DAT		
Coste de descarga y manipulación en terminal, puerto o aeropuerto de llegada		
Precio DAT		
Costes específicos DAP		
Coste transporte interior en el país de destino hasta el domicilio del cliente		
Precio DAP		
Costes específicos DDP		
Trámites aduaneros de importación		
Arancel de importación		
Impuestos e IVA a la importación		
Precio DDP		

Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 40. ISBN: 978-84-935410-8-8

⁵⁸ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 40.

3.3 ADQUISICIÓN DE SEGURO

Una vez analizado el tema de reparto de costes logísticos, la adquisición del seguro hace parte de estos, pues este se adquiere en pro de la mercancía, puede darse por parte del comprador o vendedor. Dos (CIP y CIF) de los once Incoterms vigentes desde el 2010 son los únicos que de manera obligatoria deben adquirir un seguro por la mercancía y en este caso se da por parte del vendedor.

La finalidad de estos seguros de transporte internacional como lo expone García-Lomas⁵⁹ es responder por la mercancía en caso de que se presente un percance, reconociendo un precio del valor de la misma, teniendo en cuenta que esta póliza no cubrirá el 100% del valor de la mercancía. Vale la pena aclarar que en este tipo de pólizas existen cláusulas y por tal motivo no da lugar a un seguro todo riesgo.

En la imagen 16 el autor García-Lomas⁶⁰ muestra según el incoterm quien sería el responsable de adquirir el seguro del transporte internacional, el asegurado y el beneficiario.

Imagen 16 Adquisición de Seguro de Transporte en función del Incoterm

INCOTERM	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR/CPT	CIF/CIP	DAT	DAP	DDP
Tomador (1)	C	C	C	C	C	V	V	V	V
Asegurado	C	V	V	V	C	C	V	V	V
Beneficiario	C	V	V	V	C	C	V	V	V

C (Comprador); V (Vendedor).

En negrilla los Incoterms en los cuales es obligado contratar el seguro de transporte.

(1) El seguro lo puede contratar el comprador (C), el vendedor (V) o el transportista contratados por ellos.

Fuente: GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. p. 55. ISBN: 978-84-935410-8-8

El seguro de una mercancía de un transporte internacional, conforme a García-Lomas⁶¹ está dado por el valor de su factura, el costo del transporte, el importe de la prima y porcentaje adicional entre el 10% - 20%, con este porcentaje se cubrirá el margen comercial.

⁵⁹ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 55

⁶⁰ Ibid., p. 55.

⁶¹ Ibid., p. 55.

4. CORROBORAR CUAL ES EL INCOTERM UTILIZADO PARA LA EXPORTACIÓN DE COMBUSTIBLES Y PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS EXTRACTIVAS EN COLOMBIA.

En esta sección podrá encontrar la recopilación de información en cuanto a las ventajas y desventajas de cada uno de los Incoterms 2010, y podrá evidenciar cual es el Incoterm utilizado para la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia.

4.1 INCOTERM EXW, EXWORK (EN FABRICA)

El Incoterm EXW es el que encabeza la lista de los Incoterms, este presenta ventajas como que es “ideal para las operaciones de empresas con muy pocos conocimientos en comercio exterior”⁶². Esto se da ya que sus conocimientos en logística y transporte internacional, no son tan sólidos para ofrecer un servicio completo.

De acuerdo Herrada⁶³ expone que Ex work es el incoterm que menor representa riesgos para el vendedor, ya que este cumple con su obligación al entregar la mercancía en su establecimiento. Por otra parte, desde el punto de vista del comprador se encarga personalmente de toda la logística y control desde el punto pactado de venta. Logrando así obtener posibles ahorros económicos.

“El principal riesgo o desventaja de utilizar este incoterm es la falta de control sobre las formalidades aduaneras de exportación”⁶⁴. El vendedor al tener pocas responsabilidades, en relación al trámite de la exportación, descarga las mismas en el comprador. Sin dejar de ser el que aparecerá como exportador en la diferente documentación requerida por la aduana, y el mismo no podrá controlar los datos declarados.

Al tener pocas responsabilidades para el vendedor, podría ser poco atractivo para compradores con poca experiencia en logística y transporte internacional. Por otra parte, puede ser el incoterm más cómodo para el vendedor, pero está dejando de generar ingresos adicionales, por no asumir la logística y transporte internacional.

⁶² ARIAS MORA, Iván Camilo., et al. Op Cit., p. 14.

⁶³HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 24.

⁶⁴ GECOTEX, AGENCIA Y DESPACHO DE ADUANAS. Incoterm ExWorks: ventajas e inconvenientes para el exportador. [Sitio Web]. Barcelona. ES. 2015. [Consultado 11, julio, 2019] Disponible en: <https://www.gecotex.es/incoterm-exworks-ventajas-inconvenientes/>

4.2 INCOTERM FCA, FREE CARRIER (NAMED PLACE OF DELIVERY) – EN FABRICA (LUGAR DE ENTREGA DESIGNADO)

Este Incoterm genera ventajas para “empresas que no tienen excesiva experiencia en mercado exteriores y no desean gestionar el transporte internacional de las mercancías hasta el país de destino”⁶⁵. Es un incoterm muy flexible ya que permite la entrega de la mercancía en diferentes puntos dentro del país, este con el tiempo reemplazara el incoterm EXW según diferentes autores expertos en el tema.

“Es idóneo para cargas completas o a granel, siempre y cuando se disponga de una terminal de carga en un puerto o si está conectada a una vía férrea”⁶⁶. Este brinda una facilidad, la cual es el uso de transporte multimodal, teniendo en cuenta que en caso de requerirse transporte marítimo se recomienda utilizar otro Incoterm.

Por otra parte, el incoterm FCA, también presenta desventajas, como lo indica García-Lomas⁶⁷ en su Guía práctica de los Incoterms 2010 la compañía exportadora deberá tener su propio transporte para movilizar la mercancía al lugar previamente establecido en la negociación. FCA es un Incoterm adecuado para las empresas que disponen de medios de transporte propios.

4.3 INCOTERM FAS, FREE ALONGSIDE SHIP – LIBRE AL COSTADO DEL BARCO

La ventaja en este caso va dirigida hacia “el vendedor, cumple con sus responsabilidades cuando la mercancía ha sido colocada al costado del buque, sobre el muelle o en barcasas, en el puerto de embarque convenido”⁶⁸. Evitando así costos adicionales, tales como, transporte internacional, seguros sobre la mercancía, posibles riesgos durante el cargue de la mercancía, costos por problemas logísticos dentro del terminal especializado.

Este Incoterm es ideal para el transporte de productos básicos y a granel, los cuales no se pueden separar y/o embalar. Recordando que si la mercancía es almacenada en un contenedor deberá utilizarse el Incoterm FCA, ya que la entrega se realizaría en el muelle y no a un costado del buque. Vale la pena, realizar énfasis en que este Incoterm se restringe a medios de transporte marítimo.

De otra parte, hay que anotar que el Incoterm FAS también tiene algunas desventajas, desde el punto de vista del “comprador, es el responsable de la carga de la mercancía en el buque debe conocer muy bien cómo funciona el puerto de

⁶⁵ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 78

⁶⁶ ARIAS MORA, Iván Camilo., et al. Op Cit., p. 14.

⁶⁷ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 78.

⁶⁸HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 53.

embarque ya que es allí donde, si los hay, pueden presentarse los problemas”⁶⁹. Este es un punto significativo a tener en cuenta al momento de seleccionar el Incoterm, ya que la mercancía será entregada a un costado del barco, es decir, la transmisión del riesgo se da en este punto, por lo cual el comprador deberá tener la suficiente experiencia en cuanto a logística se refiere para coordinar el cargue, transporte y demás temas relacionados para trasladar la mercancía a su destino final, realizando hincapié que el comprador deberá asumir los costos de transporte y asumir el riesgo desde el cargue de la misma. Sin dejar de un lado, que es un Incoterm que utiliza muelles especializados para producto básicos y productos a granel.

4.4 INCOTERM CFR, COST AND FREIGHT – COSTO Y FLETE

Este Incoterm se diferencia de los demás, por la razón fundamental que la transmisión del riesgo y costos de transportes no coincidan en el mismo punto, el que se convierte en una ventaja para el exportador. El vendedor tendrá la obligación de “contratar el transporte de la mercancía al puerto de destino designado por la ruta usual en un buque de navegación marítima del tipo normalmente empleado para transportar la mercancía descrita en el contrato”⁷⁰. En estos casos, es ideal que el vendedor conozca bien el país de destino, con el fin de realizar seguimiento a la llegada de la mercancía en el puerto de destino final.

Para este caso, el Incoterm CFR presenta desventajas desde la perspectiva del importador (comprador) con el Incoterm CFR, ya que la transferencia de la asunción de riesgos (en puerto de embarque) y de costos (en puerto de destino) del exportador al importador se produce en diferentes lugares. “Es importante que en el contrato se especifique el puerto de embarque de la mercancía (no sólo el puerto de destino), ya que es ahí donde el exportador transmite el riesgo al importador”⁷¹. Desde el punto de vista del importador, asumirá el mayor porcentaje del riesgo, ya que se realiza la transferencia de riesgo una vez la mercancía está a bordo del buque, y está en las manos del comprador si decide o no adquirir un seguro contra los riesgos que pueda sufrir la mercancía en el traslado internacional, independientemente que el exportador sea quien asume los costos y documentación necesario hasta el puerto final. Por otra parte, este Incoterm es preferido por algunos compradores, pues el vendedor deberá tener más conocimiento del país de origen lo que podría ser beneficioso a la hora de seleccionar una naviera y así acceder a costos de fletes mejores, y en trámites aduaneros el comprador se ahorraría el contratar a un agente especializado.

⁶⁹ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 81.

⁷⁰ HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 59.

⁷¹ ANAYA CUELLAR. Op Cit., p. 31.

4.5 INCOTERM CIF, COST, INSURANCE AND FREIGHT – COSTO, SEGURO Y FLETE

La esencia del incoterm CIF es muy similar a la del CFR con la única diferencia que aparte de que el vendedor asume el costo del transporte, deberá adquirir un seguro contra todo riesgo, con el objetivo de evitar que el vendedor adquiera un seguro por un valor menor al de la mercancía, la Cámara de Comercio Internacional (CCI), estableció que el valor mínimo a asegurar será el Valor CIF de la mercancía + 10%.

“CIF ha sido históricamente un Incoterm muy utilizado ya que, además de situar la mercancía en el país del comprador, el valor CIF es el que se utiliza en la mayoría de las aduanas para aplicar los aranceles e impuestos a la importación, lo cual facilita el despacho aduanero en el país de destino”⁷². Una de las ventajas del Incoterm CIF, es que el vendedor tiene el control en gran parte de la distribución física internacional en la cual realizando jugadas estratégicas podría sacar beneficios en cuanto a los costos, de transporte y seguro, al ser su país de origen y tener conocimiento total sobre su producto. Resaltando que este tipo de Incoterm el tipo de transporte que utiliza es marítimo, y es utilizado para carga en general.

Por otra parte, el Incoterm CIF muestra desventajas y esta se da al tener en cuenta que “el vendedor siempre paga el seguro para el beneficiario - comprador, se recomienda adquirir un seguro de una compañía de prestigio y que sea pagadero en el país del comprador”⁷³. Como se mencionó anteriormente el vendedor adquiere un seguro contra todo riesgo por el valor mínimo asegurable según lo establecido por la CCI, en caso tal de que el comprador no esté de acuerdo, tiene 3 posibilidades la primera de ella deberá ser negociado con el vendedor, la segunda en algunos casos podría asumir la diferencia del costo del seguro por el valor que desee asegurarla, la tercera, finalmente debería tomar la opción de utilizar el Incoterm CFR y adquirir un seguro por cuenta propia.

4.6 INCOTERM CPT, CARRIAGE PAID TO – TRANSPORTE PAGADO HASTA

Al igual que los Incoterms CFR, CIF y CIP, el CPT la transferencia de riesgo y costos se dan en un punto diferente, una ventaja de este incoterm es cuando el vendedor quiere proporcionar la mercancía en el país del comprador, sin asumir el riesgo y “el costo del seguro de transporte”⁷⁴. Este término puede ser utilizado cuando el valor de la mercancía no sea elevado, ya que no es obligación del vendedor contratar un seguro y el riesgo estará a cargo del comprador, pues la transferencia de riesgo se

⁷² GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 119.

⁷³ ARIAS MORA, Iván Camilo., et al. Op Cit., p. 15.

⁷⁴ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, Herramientas Claves de un proceso de exportación; Los Incoterms Uno por Uno. Colombia. Op Cit., p. 12.

da cuando el vendedor entrega la mercancía a la empresa transportadora, desde el primer transporte inicial, teniendo en cuenta que para este caso se puede utilizar cualquier medio de transporte, es decir, es un término que permite el uso de transporte multimodal, pero mediante un solo contrato de transporte que es asumido y pagado por el vendedor (exportador).

Para este caso, el Incoterm CPT presenta una desventaja para el comprador en caso tal de que la mercancía tenga un valor elevado, puesto que el vendedor paga el flete del transporte de la mercancía hasta el destino mencionado. “El riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier gasto adicional debido a acontecimientos que ocurran después del momento en que la mercancía haya sido entregada al transportista, se transfiere del vendedor al comprador”⁷⁵. La desventaja que representa este término es que el comprador no tiene el control una vez se ha entregado al transportista y asumirá los riesgos desde allí. En caso tal de que se requiera asegurar la mercancía, lo ideal sería utilizar el término CIP.

4.7 INCOTERM CIP, CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO – TRANSPORTE, SEGURO PAGADO HASTA

Este Incoterm está basado sobre la misma esencia del CPT, este término permite el uso del transporte multimodal, la transferencia del riesgo se da una vez la mercancía es entregada al transportista, pero con la diferencia que en este caso el vendedor está en la obligación de adquirir un seguro contra todo riesgo, siendo beneficiario del seguro el comprador. De igual manera, los riesgos que representa este término para el comprador son mínimos comparados con los que adquiere el comprador siendo esto una ventaja significativa para el vendedor.

De otra parte, hay que anotar que el Incoterm CIP también tiene desventajas, para el comprador, este término es similar a la del CIF, puesto que el vendedor tendrá como obligación “contratar un seguro de cobertura mínima (Cláusula C del Institute Cargo Clauses)”⁷⁶. “Restringida entonces a casos fortuitos o accidentales como incendio, explosiones, colisiones, abordajes, vuelcos, descarrilamiento, sacrificios en avería gruesa y eventuales contribuciones, arrastre por las olas y gastos de salvamento”⁷⁷. El comprador, si no está de acuerdo con el seguro de cobertura mínima, podría negociarlo con el vendedor, o adquirir un seguro por su cuenta generando esto más gastos logísticos que no tenía previstos.

⁷⁵ HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 30.

⁷⁶ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 111.

⁷⁷ ARIAS MORA, Iván Camilo., et al. Op Cit., p. 14.

4.8 INCOTERM DAT, DELIVERED AT TERMINAL – ENTREGA EN TERMINAL

El Incoterm DAT “se adecua a la tendencia del comercio internacional de flexibilizar las operaciones logísticas, cuando el punto de entrega de la mercancía es una terminal de transporte”⁷⁸. Se debe tener en cuenta que el grupo D de Incoterms son los que representan mayor riesgo para el vendedor (exportador), pues prácticamente todo lo relacionado con la distribución física internacional estará a cargo de ellos. Para el caso del término DAT la entrega se realiza en terminal, lo que requiere tener conocimiento sobre el país de destino de la mercancía. Lo cual se convierte en una ventaja a razón de tener el control del transporte, lo que le permite negociar con las diferentes empresas transportadoras y seleccionar la que más le convenga. Obteniendo como resultado beneficios económicos. Vale la pena recalcar que el vendedor no tiene la obligación de adquirir un seguro contra todo riesgo sobre la mercancía.

“La justificación de este Incoterm estriba en la gran proliferación y diversidad de infraestructuras logísticas internacionales que hoy en día existen y que pueden tener consideración de «terminal»”⁷⁹. Esto se da gracias a que el comercio internacional avanza a pasos agigantados, y las infraestructuras deben acomodarse a estos avances con el fin de brindar un óptimo desarrollo de las operaciones.

“El concepto de terminal hace referencia a cualquier terminal de transporte (terrestre, aéreo o marítimo) cubierto o no cubierto, como infraestructuras logísticas (puerto, aeropuerto) o instalaciones similares como muelles, almacén de contenedores y zonas francas”⁸⁰.

Como importador (comprador) el riesgo se reduce significativamente, siendo una ventaja de relevancia, ya que en este término el vendedor (exportador) se encargará de entregar la mercancía en el muelle, terminal o puerto previamente establecido, es decir, en este punto es donde se da la transmisión del riesgo. Por otra parte, este término representa una desventaja para el importador, la cual es no permitirle tener control sobre el transporte internacional, no sobra decir que el termino de comercio internacional DAT puede ser usado con cualquier tipo de transporte (multimodal).

⁷⁸ Ibid., p. 14

⁷⁹ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 132.

⁸⁰ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, Herramientas Claves de un proceso de exportación; Los Incoterms Uno por Uno. Colombia. Op Cit., p. 23.

4.9 INCOTERM DAP, DELIVERED AT PLACE – ENTREGA EN LUGAR CONVENIDO EN DESTINO

Este Incoterm es más adecuado para ventas entre países de la misma zona económica en la que no hay aduanas y, por tanto, no es necesario que el comprador realice el despacho de importación. Como lo expone García-Lomas⁸¹ es útil si se utiliza en países para los cuáles hay que hacer despacho de aduanas existe la posibilidad de que el despacho se retrase y en ese caso los costes de almacenamiento de la mercancía son por cuenta del vendedor.

DAP es un Incoterm donde la gran mayoría de riesgos, costes y demás gastos que se generen por la Distribución Física Internacional estarán a cargo del vendedor (exportador), quien se encargara de transportar la mercancía desde el punto de venta hasta el punto final pactado previamente, resaltando que quien deberá pagar los derechos de importación será el comprador, y de no haber una comunicación asertiva, podría generar retrasos en el despacho y quien deberá asumir estos costos será el vendedor, convirtiéndose así en una desventaja para el vendedor.

“Exportaciones de mercancías de alto valor (joyas, bienes de equipo, plantas llave en mano) en las que es preferible que el vendedor no sólo contrate, sino que sea el beneficiario del seguro de transporte para que pueda gestionar las indemnizaciones en caso de siniestro”⁸². La ventaja para el importador (comprador) es que no tiene que asumir riesgos durante todo el transporte de la mercancía, la transmisión de riesgos se da una vez está es dispuesta a disposición del comprador en el punto final pactado previamente.

4.10 INCOTERM DDP, DELIVERED DUTY PAID – ENTREGA EN DESTINO CON DERECHOS PAGADOS

Se puede afirmar que este Incoterm es el reverso de EXW, pues representa la mayor obligación para el vendedor, ya que éste asume todos los costos y riesgos de la operación incluyendo los trámites de importación. “El único costo que no asume el vendedor es la descarga de la mercancía”⁸³. Este término de comercio internacional puede ser muy ventajoso para el vendedor si este tiene la suficiente experiencia para encargarse de la DFI por completo, ya que puede ofrecer un servicio completo a sus clientes y poner la mercancía a disposición del comprador donde la requiera sin responsabilidad o riesgos asumidos por parte del importador.

⁸¹ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 135.

⁸² Ibid., p. 140

⁸³ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, Herramientas Claves de un proceso de exportación; Los Incoterms Uno por Uno. Colombia. Op Cit., p. 28.

“Es necesario que el vendedor tome en cuenta el pago de impuestos y aranceles en los cuales pueda incurrir en el país de destino, en el momento de establecer el valor de la mercancía”⁸⁴. El vendedor al ofrecer un servicio completo debe contemplar todos los gastos que estarán bajo su responsabilidad, con el fin de no dar una tarifa inferior, lo que podría incurrir en pérdidas para el exportador.

“El vendedor paga todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino. El comprador no realiza ningún tipo de trámite. Los gastos de aduana de importación son asumidos por el vendedor”⁸⁵. Este Incoterm denominado entrega en destino con derechos pagados, es una total ventaja para importador que no tienen experiencia en operaciones internacional o que simplemente decide optar por un servicio puerta a puerta.

4.11 INCOTERM FOB, FREE ON BOARD – LIBRE A BORDO

FOB es uno de los Incoterms históricos y el que ha sido más utilizado, conjuntamente con CIF, para transporte marítimo. El vendedor entrega la mercancía poniéndola a bordo del buque, en el puerto designado por el comprador. Los gastos de terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación son por cuenta del vendedor. “Debe utilizarse, preferentemente, cuando el transporte marítimo se realiza en régimen de carga general”⁸⁶. Este incoterm es normalmente utilizado para exportación de materias primas, entre ellas, combustibles y productos de las industrias extractivas.

El termino de comercio internacional FOB, es el término que a pesar de las actualizaciones de las versiones de los Incoterms sigue en vigencia por su gran utilidad en las operaciones de comercio internacional, pues este término se ha utilizado desde siglos atrás.

Es un término equitativo porque este distribuye los riesgos, responsabilidades y costos. El exportador entrega la mercancía una vez esta puesta en el buque, y es allí donde se realiza la transmisión de riesgo y a partir de ese punto el importador se hará cargo de los costos relacionados con la distribución física internacional requerida para llevar su mercancía al destino final.

Los anteriores términos de comercio internacional (Incoterms) presentan ventajas y desventajas para su aplicabilidad, pero el que realmente le genera un valor agregado a su aplicabilidad es el Incoterm FOB, puesto que después de realizar la respectiva investigación se ha evidenciado que es el Incoterm utilizado para realizar

⁸⁴ ARIAS MORA, Iván Camilo., et al. Op Cit., p. 14

⁸⁵ HERRADA SILVA, Gisella., et al. Op Cit., p. 46.

⁸⁶ GARCÍA-LOMAS. Op Cit., p. 88.

las operaciones de exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia hacia diferentes países del Mundo.

Con el fin de evidenciar el Incoterm que más se emplea en este tipo de exportaciones, que es el FOB se registró el comportamiento de estos movimientos comerciales durante la presente década (2010-2018).

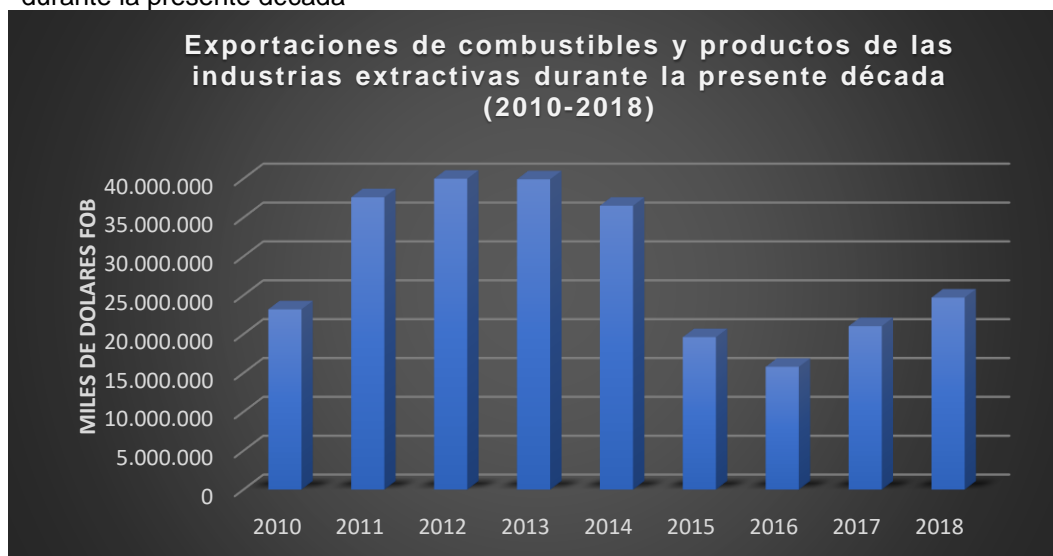
- **Uso del Incoterm FOB para la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia**

De acuerdo a la información suministrada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) ⁸⁷, y de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional (DIAN), las exportaciones de los combustibles y productos de las industrias extractivas representan el mayor porcentaje de las exportaciones en Colombia.

Este tipo de operaciones se realizan por medio de valor FOB (Free on Board – Libre a Bordo); corresponde al precio de venta de los bienes embarcados, localizadas en el medio de transporte (Buque), sin incluir valor de seguro y fletes.

Según los datos suministrados por el DANE y DIAN, se realizaron diferentes graficas mostrando el comportamiento del Valor FOB durante la presente década.

Grafica 5 Exportaciones de combustibles y productos de las industrias extractivas durante la presente década



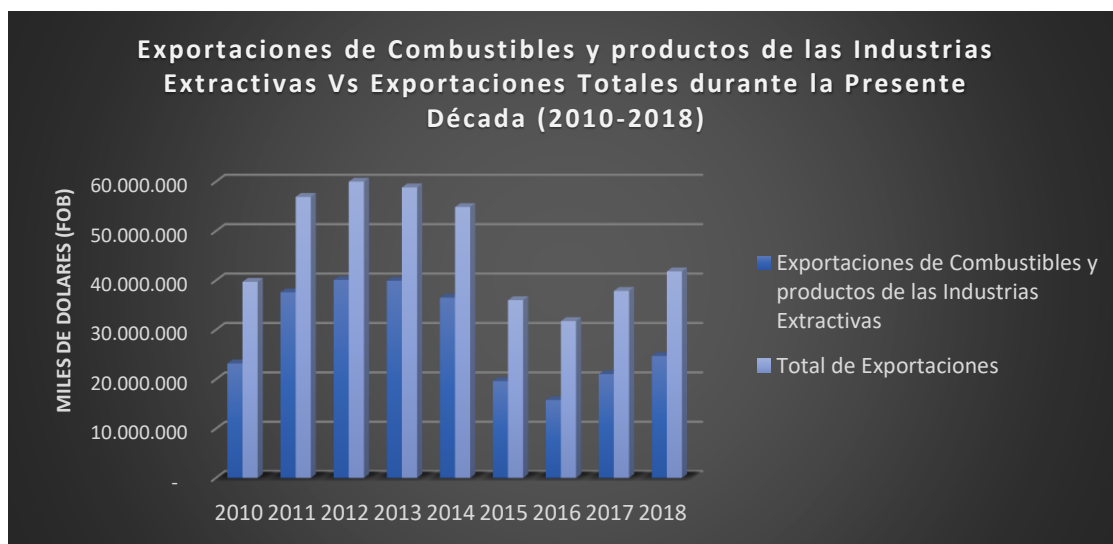
Fuente: Elaboración Propia

⁸⁷ COLOMBIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). [Sitio web]. Bogotá D.C. Sec. Comercio Internacional, Exportaciones. 2019. [Consultado 13, Marzo, 2019]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones>

La grafica 5 representa el valor FOB de las exportaciones de combustibles y productos de las industrias extractivas durante la presente década. Registrando el valor más alto de exportaciones en el año 2012 con un valor de 40.116.438 (Miles de dólares – Valor FOB) y el menor valor de exportaciones en el año 2016 con un valor de 15.801.566 (Miles de dólares – Valor FOB) esta caída está estrictamente relacionada con la caída del precio de barril de petróleo, donde disminuyeron las ventas del grupo de combustibles y productos de las industrias extractivas. El valor FOB en cada una de las operaciones internacionales, es una clara evidencia de la aplicación de este término de comercio internacional y refleja su gran importancia en el ámbito de la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas.

Se elaboró la grafica 6 con el objetivo de poner en evidencia que indudablemente las exportaciones de los combustibles y productos de las industrias extractivas representan el mayor porcentaje de las exportaciones en Colombia durante la presente década.

Grafica 6 Exportaciones de Combustibles y productos de las Industrias Extractivas Vs Exportaciones Totales durante la Presente Década (2010-2018)



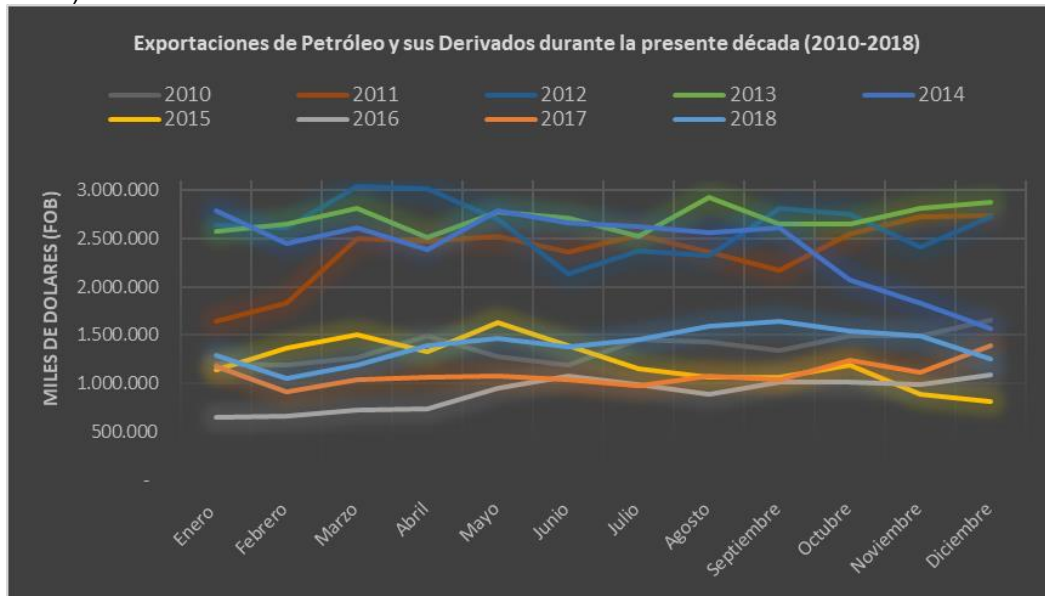
Fuente: Elaboración Propia

Por medio de los datos suministrados por el DANE y la DIAN, se realizaron 3 graficas:

La grafica 7 muestra el comportamiento de las exportaciones de Petróleo y sus derivados durante la presente década, en la cual se puede observar el comportamiento mes a mes de cada año, donde se evidencia la fluctuación que ha tenido a través de los años, esto ligado a las crisis del petróleo que se han presentado. En esta gráfica, se evidencia que la recuperación de exportaciones

(Valor FOB) de petróleo y sus derivados se dio en entre los años 2011 a finales del 2014.

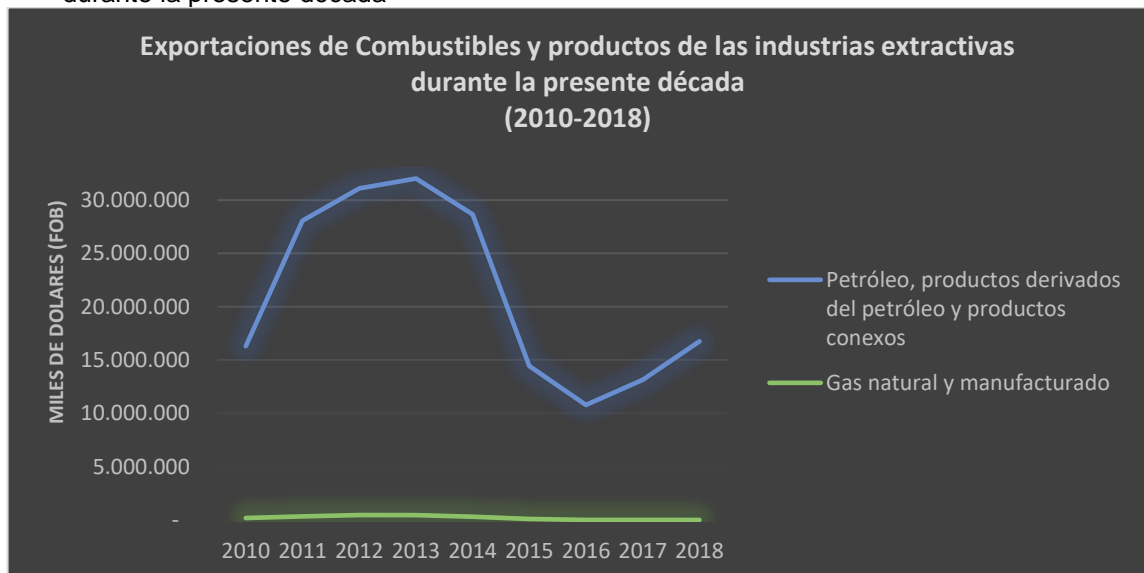
Grafica 7 Exportaciones de Petróleo y sus Derivados durante la presente década (2010-2018)



Fuente: Elaboración Propia

La grafica 8 evidencia la aplicabilidad del término de comercio internacional FOB (Valor FOB - Incoterm) en la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas durante la presente década.

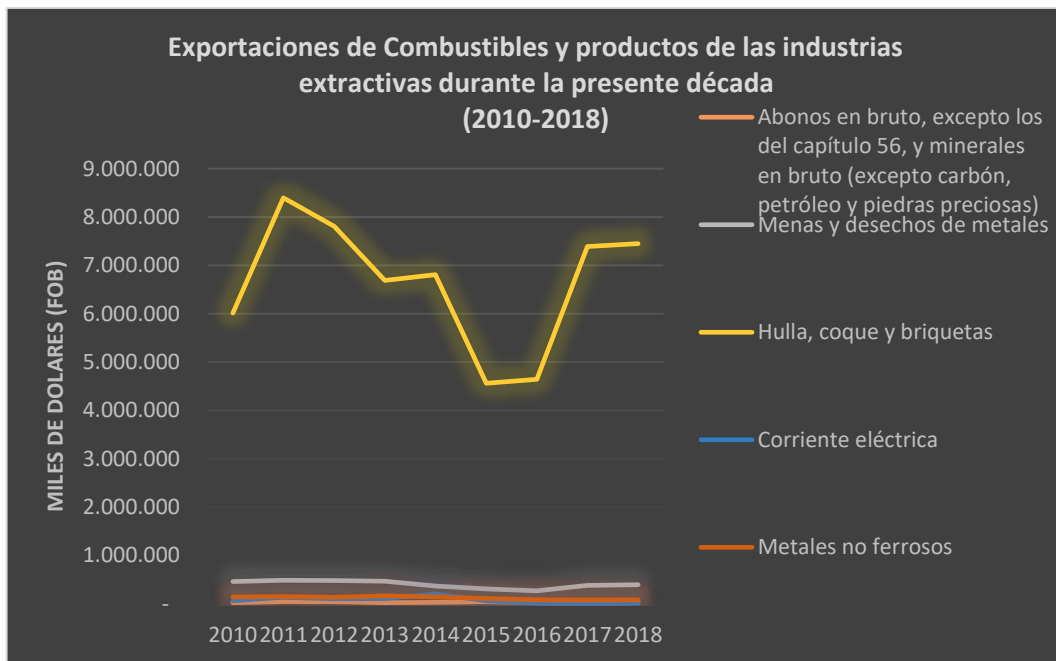
Grafica 8 Exportaciones de Combustibles y productos de las industrias extractivas durante la presente década



Fuente: Elaboración Propia

La grafica 9 muestra la aplicabilidad del término de comercio internacional FOB (Valor FOB - Incoterm) en la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas durante la presente década, dividido según grupos de productos establecidos por la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Grafica 9 Exportaciones de Combustibles y productos de las industrias extractivas durante la presente década



Fuente: Elaboración Propia

5. CONCLUSIONES

Una vez realizado el análisis de la aplicación de los Incoterms, se identificaron los términos vigentes desde el año 2010, los cuales son 11 que se encuentran en vigencia. Evidenciando que cada termino de comercio internacional podrá ser elegido según la experiencia y experticia que se tenga en las negociaciones internacionales y según conocimientos sólidos con relación a la distribución física internacional, esto de acuerdo a las responsabilidades establecidas y riesgos a asumir por cada una de las partes dependiendo el Incoterm. La aplicabilidad de los Incoterms dependerá del tipo de mercancía a exportar, y según el incoterm estará restringido a el uso de un transporte específico.

Es clara la importancia y el papel fundamental que desempeñan los términos de comercio internacional, es una herramienta clave en los negocios internacionales, convirtiéndose en un lenguaje universal utilizado hoy día en la mayoría de exportaciones e importaciones realizadas alrededor del mundo. Como resultado se obtiene una negociación transparente, eficiente y dinámica.

Se evidencio que la aplicación del incoterm utilizado para la exportación de combustibles y productos de las industrias extractivas en Colombia durante la presenta década (2010-2018) es el termino FOB, donde se tienen evidencias de su aplicabilidad desde el año 1992. Está relacionado al ser un término en el que su transporte es de tipo marítimo y su aplicabilidad está dada para este tipo de productos, lo que le da un valor agregado, por su trayectoria a través de los años y beneficios. En aras de evidenciar el Incoterm que más se emplea en este tipo de exportaciones, que es el FOB se registró el comportamiento de estos movimientos comerciales durante la presente década (2010-2018).

6. RECOMENDACIONES

Una vez concluida esta monografía, se propone analizar la introducción de la nueva versión de Incoterms 2020, que como es costumbre se realiza una actualización de los términos de comercio internacional cada 10 años por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), para lo cual serán lanzados en el 2020. Teniendo en cuenta, que estas tenderán cada vez más a ser más claras y precisas con relación a las responsabilidades/obligaciones, con el fin de generar eficiencia en las negociaciones internacionales.

Extender los estudios expuestos en este trabajo de investigación al estudio con relación a la exportación de otros tipos de mercancías, como por ejemplo mercancía que requieran ser transportadas en contenedores, ya que la viabilidad de utilizar diferentes Incoterms es amplia, y es este un punto clave para seleccionar el termino apropiado según lo que se requiera.

La importancia de los términos de comercio internacional pone énfasis a la necesidad de conocer a profundidad todos los incoterms, las responsabilidades que se adquieren, con el fin de evitar inconvenientes durante el desarrollo de las operaciones, ser claros en los contratos y especificar claramente los requerimientos.

Analizar con detenimiento los próximos Incoterms que entren en vigencia, pues es claro que la nueva versión de estos términos no deroga los que se encuentra en este momento vigentes, esto en el caso de que se prefiera emplear versiones anteriores, pero sin dejar de un lado que se tiene que especificar la versión de incoterm a utilizar.

BIBLIOGRAFÍA

ANAYA CUELLAR, Adolfo. Incoterms: Análisis de los riesgos y beneficios en su aplicación operativa, legal, financiera y fiscal. [Repositorio Digital]. Trabajo de grado. Maestría en Impuestos. Universidad Autónoma de Aguascalientes. Facultad. Centro de ciencias Económicas y Administrativas. México. 2016. [Consultado 23, Julio, 2019]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://bdigital.dgse.uaa.mx:8080/xmloi/handle/11317/1205>

ARIAS MORA, Iván Camilo; ARANGO, Marcela Estupiñan., y PRADILLA, Ingrid González. Recomendaciones para la selección, aplicación y aprovechamiento de los nuevos términos de negociación internacional Incoterms 2010, en el desarrollo de las operaciones logísticas de exportación. [Repositorio Digital]. Trabajo de Grado. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá D.C. CO. 2013. [Consultado 27, Julio, 2019] Archivo en pdf. Disponible en: <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/9284>

BUSINESS DICTIONARY. Extractive Industry. [Sitio web]. Sec. Definición. s. f. [Consultado 21, Julio, 2019]. Disponible en: <http://www.businessdictionary.com/definition/extractive-industry.html>

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Los incoterms y su uso en el Comercio Internacional. Bogotá D.C CO. Panamericana forma e impresos. 2008. ISBN: 978-958-688-223-1. Disponible en: https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/3138/3053_Los_INCOTERMS_y_su_uso_en_el_comercio_internacional2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Herramientas Claves de un proceso de exportación; Los Incoterms Uno por Uno. [Documentos Internos]. Bogotá D.C. CO. 2014

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Guía Práctica; Incoterms Versión 2010. [Sitio web]. Bogotá D.C CO. Sec. Biblioteca Digital. 2015. [Consultado 11, Marzo, 2019]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/14383/Gu%C3%ADa%20Pr%C3%A1ctica%20INCOTERMS%202010.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. Decreto 390. (07, Marzo, 2016). Por el cual se establece la regulación aduanera. Bogotá D.C. Diario Oficial. N. 49808. 2016. Tit. I. Cáp, I. Art- 3.

COLOMBIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Comercio Internacional, Exportaciones, Colombia, exportaciones de café, carbón, petróleo y sus derivados, ferroníquel y no tradicionales, 1992 – 2019 [Sitio web]. Bogotá D.C. Sec. Investigaciones. s. f. [Consultado 07, Marzo, 2019]. Archivo

en Excel. Disponible en: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/comercio_exterior/exportaciones/2019/expo_tra_notra_ene19.xlsx

COLOMBIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Estadísticas por Tema; Comercio Internacional; Exportaciones; Colombia, exportaciones totales, según agregación CUCI Rev.3 (sección y capítulos constitutivos) 2006 - 2019p (enero). [Sitio web]. Bogotá D.C. Sec. Investigaciones. s. f. Disponible en DANE: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/comercio_exterior/exportaciones/2019/expo_CUCI_capitulos_ene19.xlsx

COLOMBIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Investigaciones; Boletines; Boletín Técnico Exportaciones Enero 2019. Marzo de 2019. [Sitio web]. Bogotá D.C. Sec. Investigaciones. s. f. Disponible en DANE: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_ene19.pdf

ESPINOZA TORRES, Luis Enrique., et al. Ventajas en los contratos de compra-venta internacional con el uso de los INCOTERMS 2010. En: Revista de Comercio del Laboratorio de Análisis Económico y Social, A. C Merkatura. [Repositorio Digital]. Vol. 1 (2). Nro.2. 2013. p. 156. [Consultado 13, Junio, 2019]. Archivo en pdf. ISSN 2007-7491. Disponible en: http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/58902/VENTAJAS%20EN%20LOS%20CONTRATOS%20DE%20COMPRA_VENTA%20INTERNACIONAL%20CON%20EL%20USO%20DE%20LOS%20INCOTERMS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

GARCÍA-LOMAS, Olegario Llamazares. Guía práctica de los INCOTERMS 2010. Madrid: Global Marketing Strategies. 2014. ISBN: 978-84-935410-8-8

GECOTEX, AGENCIA Y DESPACHO DE ADUANAS. Incoterm ExWorks: ventajas e inconvenientes para el exportador. 07 de Octubre de 2015. [Sitio Web]. Barcelona. ES. 2015. [Consultado 11, julio, 2019] Disponible en: <https://www.gecotex.es/incoterm-exworks-ventajas-inconvenientes/>

HERRADA SILVA, Gisella. et.al. Importancia y Aplicación de los términos internacionales de Comercio (Incoterms 2010). [Repositorio Digital]. Trabajo de Grado. Universidad Privada TELESUP. Facultad de Ciencias Administrativas y Contables. Gestión de Negocios Internacionales. Lima, Peru. 2016. [Consultado 27, Julio, 2019]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/325732381/Incoterms-teoria-y-aplicacion>

HODGSON, Geoffrey M. What Are Institutions?. En: Journal of Economic Issues. [Sitio web]. Marzo. Vol. 40. Nro. 01, 2006, p. 2. [Consultado 19, Junio, 2019]. Archivo en pdf,. Disponible en: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00213624.2006.11506879?journalCode=mjei20>

ICONTAINERS. La Historia de los Incoterms. [Sitio web]. Barcelona. ES. Sec. Comercio Internacional y Mercados. 16 de Octubre de 2018. [Consultado 09, Marzo, 2019]. Disponible en: <https://www.icontainers.com/es/2018/10/16/la-historia-de-los-incoterms/>

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. Incoterms rules; Incoterms rules history. [Sitio web]. Sec. Resources for business, Incoterms rules. s.f. [Consultado 10, Abril, 2019]. Disponible en: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE SPAIN. ¿Qué es la Cámara de Comercio Internacional ICC? [Sitio Web]. España. Sec. Quienes somos. s. f. [Consultado 13, Junio, 2019] Disponible en: <http://www.iccspain.org/icc/quienes-somos/>

LOPEZ NIÑO, Desiderio.. Lumieres - Repositorio institucional Universidad de América; Ediciones UAmérica; Questionar: Investigación Específica; C. Año 2015 Vol.3 No.1; El hexágono de la investigación. Disponible en: <http://hdl.handle.net/20.500.11839/6299>

MERCEDES HUAMAN AGUILAR, Katerine Judith. Análisis del impacto de los incoterms en el proceso logístico de negociación de mercancías destinadas a la importación o exportación. [Repositorio Digital]. Trabajo de Grado. Universidad Técnica de Machala. Facultad de Ciencias Empresariales. Comercio Internacional. Machala, Ecuador. 2015. Archivo en pdf. Disponible en: <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/4381/1/ECUAC E-2015-CI-CD00050.pdf>

MORENO SERRANO, Yeison Javier. La importancia del conocimiento de la última actualización de los Incoterms 2010 y los contratos de compraventa para operaciones de comercio internacional. [Repositorio Digital]. Trabajo de Grado. Universidad Militar Nueva Granada. Especialización en Gerencia en Logística Integral. Bogotá D.C. 2014. [Consultado 27, Junio, 2019]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10654/13296>

PRADO, Jorge Arroyo. Los nuevos Incoterms 2010. En: Revista del Departamento Académico de Ingeniería. [Repositorio Digital]. Universidad Ricardo Palma. Serie. Paradigmas. Vol. 3. Nro.1. 2011. p. 35 - 44. [Consultado 12, Junio, 2019]. Archivo en pdf. ISSN: 2220-2056. Disponible en: <http://revistas.urp.edu.pe/index.php/Paradigmas/article/view/1479/1366>

RAMÍREZ, Andres Castellano. Logística Comercial Internacional. [Sitio Web]. Barranquilla, Colombia. Universidad del Norte - ECOE Ediciones. 2015. [Consultado 16, Junio, 2019]. Archivo en pdf. ISBN: 978-958-741-563-6. Disponible en: https://books.google.com.co/books?id=-7-QCgAAQBAJ&pg=PA20&hl=es&so_urce=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false

RAMÍREZ CHÁVEZ, Brigitt Karina. Análisis de los medios de pago más utilizados en la exportación de productos hacia mercados extranjeros con el Incoterm FOB. Trabajo de Grado. Universidad Técnica de Machala. Facultad de Ciencias Empresariales. Comercio Internacional. Machala, Ecuador. 2016. Archivo en pdf. Disponible en: <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/9434/1/ECUAC E-2016-CI-DE00081.pdf>

RODRÍGUEZ, Almudena Viedma. Análisis de la Compraventa Internacional de mercancías y el uso de los Incoterms (International goods trade and incoterms use analysis). Trabajo de Grado. Universidad de La Laguna. Facultad de Economía, Empresa y Turismo. España. 2015. Archivo en pdf. Disponible en: <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/1339/Analisis%20de%20la%20Compraventa%20Internacional%20de%20mercancias%20y%20el%20uso%20de%20los%20Incoterms.pdf?sequence=1&isAllowed=y>