

# “Las reglas Incoterms® en el comercio internacional pospandemia: hacia el *digital trade*”



**Ponente: Dra. Marta Prado Larburu (Ph.D.)**

**Directora Gerente en INCOTRANS® - International Business Group, en colaboración con FETEIA – OLTRA, 2ª Conferencia Nacional de Transitarios**

**Valencia, 13 de Abril de 2023**

# Programa

- Introducción a la digitalización en el comercio internacional.
- Blockchain, IA y las reglas Incoterms® de la ICC.
- Casos reales y proyectos actuales.
- Conclusiones.

Durante la presentación, **Enric Ticó** ha anunciado las novedades de la edición de este año y los nombres de los ponentes de referencia que participaran en esta 2ª Conferencia Nacional de Transitarios, que espera reunir más de un centenar de asistentes del sector. Ticó ha destacado que "la Conferencia pretende poner la mirada en el futuro y facilitar conocimiento y herramientas de gestión como la digitalización y la inteligencia artificial, que representan una oportunidad para reducir la burocracia y mejorar el funcionamiento de la cadena de suministros".

**El contenido del presente documento es de carácter meramente informativo, por consiguiente en ningún caso se entenderá que constituya una asesoría formal. INCOTRANS® - International Business Advisors no asume responsabilidad alguna de las aplicaciones o interpretaciones que se puedan dar a lo aquí contenido. Cualquier reproducción o copia, distribución o publicación, de cualquier clase, *off-line* u *on-line*, del contenido del presente documento, total o parcial, sin autorización previa y por escrito de Marta Prado Larburu queda prohibido. © 2023 Marta Prado Larburu. Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización.**

**Documentación actualizada a 12 de Abril de 2023**

# En la pospandemia, ¿seguimos hablando de globalización?

## La globalización no está muriendo, está cambiando

MARTIN WOLF 14 SEP. 2022 - 20:43



Un trabajador comprueba el inventario de planchas de aluminio. BLOOMBERG NEWS EXPANSION

Puede que el comercio de bienes se esté ralentizando, pero el potencial del comercio de servicios facilitado por la tecnología sigue siendo enorme.

El futuro del  
transitorio pasa  
también por un  
**necesario cambio**  
que le permita  
**adaptarse a una**  
**nueva realidad**

Fuente: Expansión (14.09.2022), disponible en <https://www.expansion.com/economia/financial-times/2022/09/14/63220840468aeb4f1f8b4581.html>.

Artículo original publicado en el Financial Times (FT), <https://www.ft.com/content/f6fe91ab-39f9-44b0-bff6-505ff6c665a1>. Última consulta: 25.09.2022.

# Consecuencias de la Globalización

- **INNOVACIÓN** → "La innovación es la introducción de **nuevos productos y servicios**, nuevos **procesos**, **nuevas fuentes de abastecimiento** y **cambios** en la organización industrial, de **manera continúa**, y orientados al cliente, consumidor o usuario" (J.A. Schumpeter).

- De una forma esquemática la innovación se traduce en los siguientes **hechos**:
  - Renovación y ampliación de la gama de productos y servicios.
  - Renovación y ampliación de los procesos productivos.
  - Cambios en la organización y en la gestión.
  - Cambios en las cualificaciones de los profesionales.



- La **innovación** es el elemento clave que explica la **competitividad**. Porter (1990), afirmó: "La competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y mejorar. La empresa consigue ventaja competitiva mediante innovaciones".

# Ya no estamos en un entorno VUCA...



Fuente: "¿Qué es el entorno VUCA y cómo afecta a la supervivencia de las empresas?" (17/05/2022), disponible en <https://www.apd.es/que-es-el-entorno-vuca-y-como-afecta-a-la-supervivencia-de-las-empresas/>. Última consulta: 25.09.2022.

# Sino en un entorno BANI nunca visto anteriormente...

El contexto en el que vivimos, entorno VUCA esta dando paso a un nuevo concepto que se ajusta más al caos actual.

Las cosas frágiles son propensas a romperse. Aplicado al mundo empresarial, sería el equivalente a fracasar, cuando las bases empiezan a tambalear, nadie se lo espera, y poco a poco va formando grietas en la estructura.

**B**  
BRITTLE  
FRÁGIL

**A**  
ANXIOUS  
ANSIOSO

**N**  
NON-LINEAR  
NO - LINEAL

**I**  
INCOMPREHENSIBLE  
INCOMPRESIBLE

Un sistema no lineal es aquel que no se basa en seguir una serie de procesos que arriban a un resultado esperable. En contextos como el actual significa que las acciones que tomamos puede suceder que no generen lo esperado.

El simple hecho de no saber qué va a pasar en la hora siguiente, por más que lo tengamos proyectado, hace que la mente vaya continuamente hacia el futuro, que todavía no existe. Esto genera ansiedad permanente.

El mundo es cada vez más complejo. Tendemos a buscarle a todo un por qué, una explicación de lo que ha pasado, las causas y las consecuencias. Tenemos a nuestro alcance más datos que nunca, pero esto no siempre juega a nuestro favor. Todo depende de la interpretación que le demos, ya que un enorme volumen de datos puede llevarnos a la confusión.

Los entornos BANI nacen para dar respuesta a situaciones que no solo son difíciles de predecir y comprender, sino que son caóticas, completamente impredecibles e incomprensibles.

Fuente: "De VUCA a BANI" (12/05/2021), disponible en <https://www.linkedin.com/pulse/de-vuca-bani-sheila-rodr%C3%ADguez/>. Última consulta: 10.04.2023.

# Transporte internacional – *Freight Forwarders* (28/10/2021)

Portada »

## Digitalización, adaptación y colaboración, grandes retos de los transitarios para asegurar su futuro

Las empresas transitarias quieren seguir jugando un papel fundamental en la cadena de suministro internacional. Para ello, deben enfrentarse a grandes retos con los que no sólo asegurar su futuro, sino también para buscar nuevas oportunidades de negocio en un contexto en el que el comercio internacional está sufriendo grandes convulsiones.



En la parte superior de la imagen: Rafael Milla, presidente del Grupo Raminatrans; Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; y Carmen Amador, directora de MPG Tránsitos. En la parte inferior: Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona; Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group; y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

**#ESTE  
VIRUS  
LO  
PARAMOS  
UNIDOS**

[WWW.MSCBS.GOB.ES](http://WWW.MSCBS.GOB.ES)

**DETENER EL CORONAVIRUS ES  
RESPONSABILIDAD DE TODOS  
Y TODAS. SI TE PROTEGES TÚ,  
PROTEGES A LOS DEMÁS.**



# Digitalización, se ve claro ¿verdad?

Portada »

## Colaboración, estandarización y cambio cultural: Claves para impulsar la digitalización

La digitalización, vista como una herramienta y no como una finalidad, es la protagonista del nuevo webinar "Digitalización e innovación en el ecosistema logístico-portuario" que organizado esta mañana Diario del Puerto y que ha contado con la participación de Pilar Parra, directora corporativa de Puertos del Estado; Jesús Medina, jefe del área de Desarrollo Tecnológico de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, y Jose Oliver, director de Infoport, en un debate moderado por Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.



ALBA TEJERA - LEILA ESCRIBUELA | BARCELONA | 25 noviembre 2021 - Actualizado a las 12:53h

Puertos del Estado, Puerto de Algeciras, Infoport



Eficiencia, flexibilidad, agilidad,  
productividad, calidad,  
sostenibilidad y rentabilidad,  
reducción de costes de gestión  
(50%)

Fuente: Diario del Puerto (25.11.2021), disponible en <https://diariodelpuerto.com/colaboracion-estandarizacion-y-cambio-cultural-clave-para-impulsar-la-digitalizacion>. Última consulta: 29.11.2021.

En Youtube, "Webinar - Desayuno Informativo | Digitalización e innovación en el ecosistema logístico-portuario": [https://www.youtube.com/watch?v=dYyKJ2h1X\\_0](https://www.youtube.com/watch?v=dYyKJ2h1X_0)

# Digitalización, sí, ¿y por dónde empiezo?

## La digitalización en la logística pasa por sensibilizar, invertir y estandarizar procesos

La innovación y la digitalización del sector logístico pasan por sensibilizar a todas las partes de la cadena de suministro, invertir en tecnologías adecuadas y estandarizar procesos a nivel local, estatal e internacional.

### Las claves

Los tres ponentes coincidieron en que una de las claves para hacer frente a dicha transformación en las instituciones logísticas es la **sensibilización** y en esto, tal y como señaló Pilar Parra, la administración pública tiene un papel fundamental. “Los que formamos parte de entidades públicas como, por ejemplo, Puertos del Estado, debemos ser capaces de apostar por la innovación y la digitalización para que el proceso de cambio sea un éxito pero, además, debemos ser capaces de trasladar este mensaje a todas las empresas privadas con las que colaboramos”.

De alguna manera **el sector ha entendido que debe digitalizarse y dedica parte de sus recursos y sus esfuerzos en ello**. Si bien es cierto que la sensibilidad es creciente entre las empresas privadas y que cada vez hay una mayor concienciación a todos los niveles, señaló José Oliver, también es cierto que existe mucha disparidad entre ellas. “Hay que fomentar aún más la cultura de innovación, especialmente, en las empresas privadas”, destacó el director de Infoport.

” “Las administraciones debemos ser capaces de apostar por la innovación y la digitalización para que el proceso de cambio sea un éxito y trasladar el mensaje a las empresas privadas”

### EN DETALLE

#### Digitalización: Por dónde empiezo

A la recurrente pregunta que pueden hacerse las empresas a la hora de emprender su digitalización, José Oliver, director de Infoport, explicó ayer que la respuesta reside en la parte del negocio y no de la tecnología a implementar. Es decir, la primera acción es analizar cuál es el objetivo y misión de la empresa, qué quiere conseguir y mejorar con esta innovación y dónde quiere diferenciarse. Una vez se estudian estos parámetros, se presentan las opciones tecnológicas que más se ajusten a las necesidades de la compañía.

Fuente: Diario del Puerto (26.11.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/la-digitalizacion-en-la-logistica-pasa-por-sensibilizar-invertir-y-estandarizar-procesos>. Última consulta: 29.11.2021.

**No sirve de nada querer emplear tecnología si tampoco tienes claro el modelo de negocio que quieres y para qué la quieres. Hace falta “visión estratégica” para, en coherencia, aplicar después “tecnología + operativa + legal”.**

**Primero la estrategia, y después la táctica, unidas de manera inteligente.**

**“Digitalisation is not an IT project!”**

## Después ya pensaré qué tecnologías usar

“La realidad aumentada, la inteligencia artificial, el **blockchain**, las impresoras 3D, el vehículo autónomo, la robótica, la biotecnología y la computación, redes e internet de las cosas, son las ocho tecnologías disruptivas llamadas a cambiar todas o casi todas las industrias y por lo tanto, el comportamiento humano en los próximos años”.

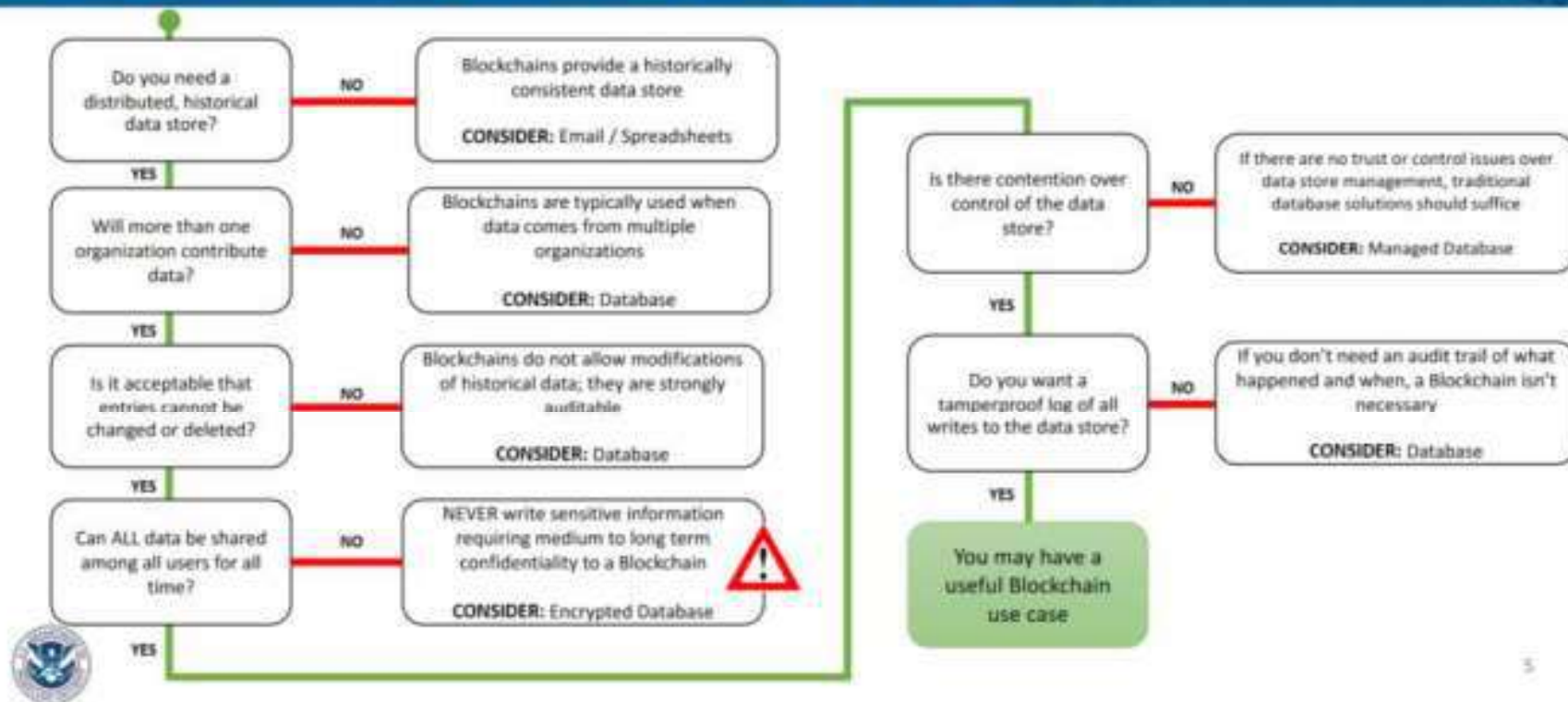
Fuente: “El mundo que viene”, Diario del Puerto (19.07.2016), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/ver/123671/el-mundo-que-viene.html>. Última consulta: 29.11.2021.

**“Si bien el IoT no es nuevo en logística, con 20.000 millones de dispositivos conectados ya en uso en todo el mundo, la verdadera revolución no ha hecho más que comenzar.” Matthias Heutger, vicepresidente sénior y director global de Innovación y Desarrollo comercial de DHL.**

Fuente: “La tecnología inalámbrica impulsará la transformación digital en el sector logístico”, Logística Profesional [online]. [Última consulta: 14-06-2020]. Disponible en <http://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/1986620/tecnologia-inalambrica-impulsara-transformacion-digital-sector-logistico>. Publicado el 10 de junio de 2020.

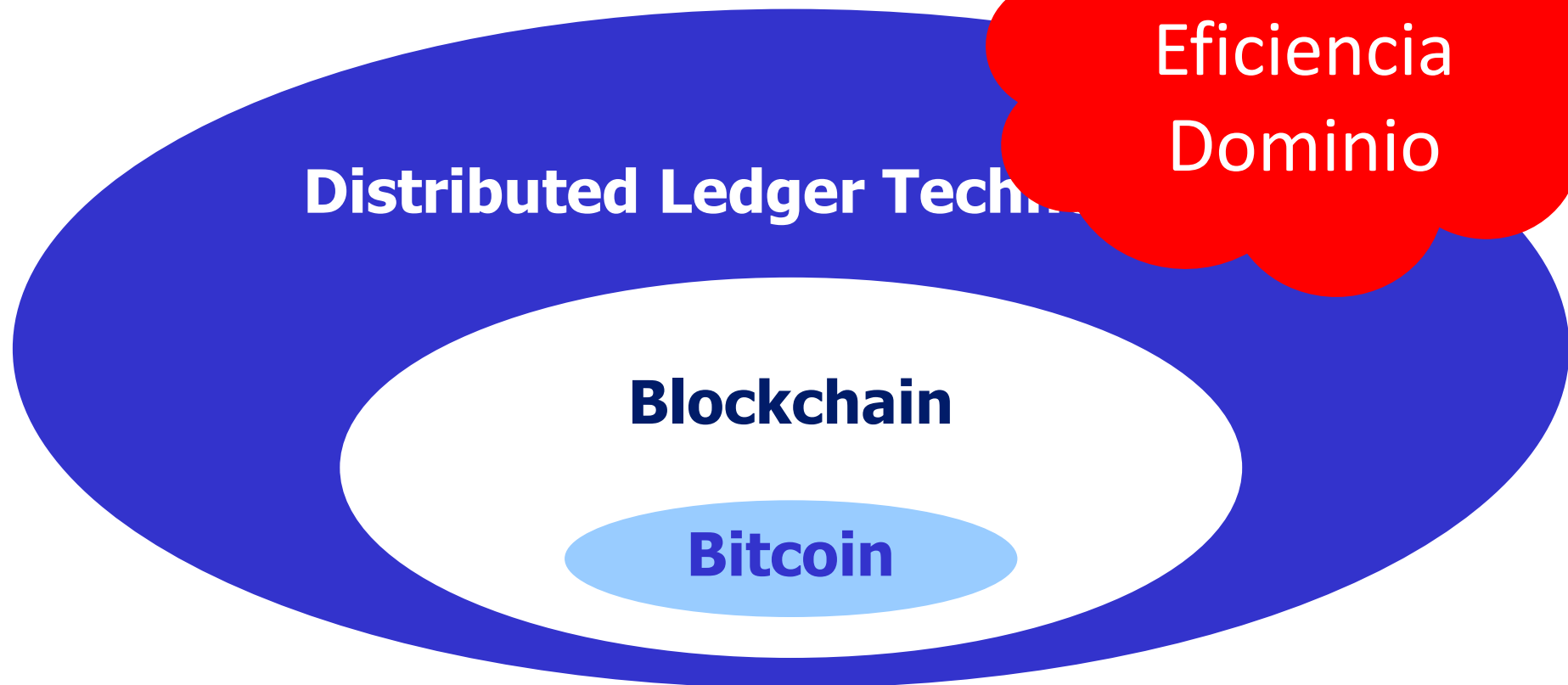
# ¿Blockchain?

## Lessons Learned from R&D Investments Most Organizations Don't Need A Blockchain



Fuente: "White Paper Blockchain in Trade Facilitation, Version 2", UN/CEFACT [online]. [Última consulta: 14-06-2020]. Disponible en <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/GuidanceMaterials/WhitePaperBlockchain.pdf>. Publicado el 8 de mayo de 2019.

## Blockchain, vale...



Trasladado a la realidad del sector marítimo, el blockchain permite un comercio transparente y seguro en el que no sería necesario el uso del papel para el conocimiento de embarque, los certificados o las cartas de crédito. Además, las transacciones son más sencillas gracias a la aparición de los contratos inteligentes que facilitan su control y ejecución. Los bancos, aseguradoras, aduanas y transitarios pueden beneficiarse de estas ventajas, así como de la trazabilidad de las operaciones

# ¿Y Blockchain, qué es?

- **Tecnología blockchain:**






- Es una tecnología disruptiva e innovadora que permite almacenar cualquier información en un registro abierto, **distribuido** e **inmutable**.
- Los registros (bloques) se entrelazan unos con otros (cadena) formando un conjunto cifrado de datos que es lanzado a una **red descentralizada**, sin servidores, formada por nodos que son los propios usuarios de la red.
- Dentro de estas redes se pueden desplegar procedimientos (**Smart Contracts**) que ejecutan acciones de manera automática.

- Principales razones para implementar la tecnología blockchain en el sector:

- Provoca unos beneficios inmediatos y exponenciales, pues reduce costes, tanto generales como operativos y de intermediación.
- Genera una reducción de tiempos de hasta el 90%: transacciones de días a inmediatas.
- Permite la automatización y agilización de procedimientos.
- Aporta **transparencia y trazabilidad** en los procesos, una **interoperabilidad total** y fácil interacción con otras plataformas, **confianza y colaboración** con otras entidades, así como la adaptación a nuevos procesos y sistemas.

**El 'blochchain' no es la panacea, pero que permite ahorrar tiempo, reduce costes y riesgos y aumenta la confianza entre los participantes**

DIFFERENT TYPES OF BLOCKCHAIN TECHNOLOGY FOR ENTERPRISES

| GENERAL CLASSIFICATION  |  | SPECIAL CHARACTERISTICS   | WHY USE THIS?   |
|---|--|---|---|
|  Private         | In private blockchains, a single organization will have authority over who can join and access the network. Think of it as a centralized-decentralized network.            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Read or Write access varies from node to node</li> <li>• Faster output</li> <li>• Can use any type of asset on the network</li> <li>• Does not offer anonymity</li> <li>• Cheaper compared to the public blockchain</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preserves privacy</li> <li>• Power efficient compared to the public blockchain</li> <li>• Less volatile network</li> <li>• Organizational empowerment</li> </ul> |
|  Public          | In a public blockchain, anyone is allowed to join and participate in the network. Everyone is allowed to see the ledger and participate in consensus.                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Everyone has access to the network</li> <li>• Can download and add nodes</li> <li>• Fully decentralized in nature</li> <li>• Slower output</li> <li>• Offers anonymity</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Greater transparency</li> <li>• True decentralized structure</li> <li>• Use empowerment</li> <li>• Immutability</li> </ul>                                       |
|  Federated       | In federated blockchain, multiple organizations influence the blockchain network. It's similar to a hub for a vast number of organizations to share and work concurrently. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extremely faster output</li> <li>• Highly scalable</li> <li>• Energy efficient</li> <li>• Distributed authority</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Saves a lot of costs</li> <li>• Offers lower transaction fees</li> <li>• Network regulations</li> <li>• No criminal access</li> </ul>                            |
| PERMISSION-LEVEL CLASSIFICATION   |  |   |   |
|  Permissioned    | In this type of blockchain network, every node on the network can't participate in the consensus process. Only predetermined nodes can participate.                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Decentralization varies from network to network</li> <li>• Some nodes have more authority</li> <li>• Relatively faster</li> <li>• Trusted environment</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suited for organizations</li> <li>• Transaction rates are low</li> <li>• Isn't required to have a native asset</li> </ul>  |
|  Permissionless | In this type of blockchain network, every node on the network can freely participate in the consensus process. There aren't any restrictions on the participation.         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Usually decentralized</li> <li>• Trust-free environment</li> <li>• Relatively slower</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• More power for the nodes</li> <li>• Open privacy level for everyone</li> <li>• Free participation in voting or consensus</li> </ul>                              |

No hay una solución única; hay muchas, en ocasiones incompatibles, y no todas triunfan

Fuente: Alfredo Muñoz García en LinkedIn, disponible en [https://www.linkedin.com/posts/alfredo-mu%C3%B1oz\\_b%C3%A1sicos-de-blockchain-tipolog%C3%ADa-la-tipolog%C3%ADa-activity-7050738364903211008-5Lop/](https://www.linkedin.com/posts/alfredo-mu%C3%B1oz_b%C3%A1sicos-de-blockchain-tipolog%C3%ADa-la-tipolog%C3%ADa-activity-7050738364903211008-5Lop/). Última consulta: 09.04.2023.

COMPARISON OF DIFFERENT TYPES OF BLOCKCHAIN TECHNOLOGY

|  | Permissionless Public                          | Permissioned Public  | Permissionless Private                            | Permissioned Private   |
|--|--|--|---|--|
|  PARTICIPATION      | Everyone is free to download and act as a node | Only users meeting with previously defined criteria can download and act as a node | Everyone in the private network can act as a node | Only selected nodes in the private channel can act as a node |
|  ENERGY CONSUMPTION | High   | Medium   | Low   | Low  |
|  SECURITY           | Very High                                      | High   | Medium  | High   |
|  SPEED              | Very Low                                       | Slow   | Fast  | Very Fast  |
|  TRUST LEVEL        | Trustless                                      | Trustless  | Trusted   | Trusted  |

# ¿Smart Contracts? ¿Qué son, contratos? No...

- **Smart Contracts**: Pueden describirse como piezas de **código informático (programas) que se ejecutan** en la Blockchain y que cumplen determinadas funciones, dadas ciertas circunstancias.
- **Tipos**:
  - Programas informáticos que ejecutan funciones dadas determinadas variables y que no tienen implicaciones jurídicas internas.
  - Smart Contracts que tienen como objetivo la **automatización del cumplimiento de los contratos jurídicos como tal**. Es decir, la eliminación de la incertidumbre que implican determinadas prestaciones (siendo la de pago la principal) y su sustitución por código informático auto ejecutable.

**El transporte y la logística es uno de los sectores que más beneficios puede obtener de la automatización de procesos y la incorporación de 'smart contracts'**

- Este segundo tipo de contratos tienen un riesgo: el de tenerse que **ajustar a la legislación vigente para poder ser jurídicamente válidos**, al contrario de lo que sucede con los primeros que, al no implicar el establecimiento de una relación contractual entre dos o más partes, no puede considerarse directamente contrato a efectos legales según el Código Civil español (art. 1261 sobre los elementos esenciales del Contrato son: consentimiento de las partes, de forma libre y consciente; objeto (licitud, posibilidad y determinación); y causa (objetiva función socioeconómica del tipo contractual utilizado por las partes).

**¿Quién establece estos contratos inteligentes, quién los revisa, se ponen a disposición del público y cómo se aseguran?**

# Lo veo claro, vale... Pero hay que estandarizar procesos...

## La logística es el segundo sector con mayor aplicación del blockchain

2 agosto, 2022



La Asociación Española del Transporte (AET) ha publicado el informe "Introducción y comparativa de diferentes tecnologías de registro distribuido para el desarrollo de casos de uso" con el que, en general, aborda la situación actual de la tecnología blockchain y, en concreto, su aplicación en el sector del transporte y la logística.

El objetivo de este estudio es ilustrar acerca de la situación actual de esta tecnología, analizando sus pros y contras y aportando un análisis de posicionamiento y de comparativa de las diversas redes y clientes de blockchain, con el fin de facilitar la toma de decisiones de profesionales y organizaciones que se planteen su utilización.

El informe señala que el blockchain, en auge desde la aparición de Bitcoin, ha evidenciado numerosos casos de uso sin que, en muchas ocasiones, se haya superado con éxito la fase de "prueba de concepto".

Fuente: Diario El Canal (02.08.2022), disponible en <https://www.diarioelcanal.com/logistica-segundo-sector-mayor-aplicacion-blockchain/>. Última consulta: 25.09.2022.

LOGÍSTICA

## ESC se apoya en los estándares digitales de DCSA para optimizar los envíos



05 agosto 2022 09:56



Última actualización 05 agosto 2022 10:27

Digital Container Shipping Association (DCSA), un grupo neutral sin fines de lucro establecido para estandarizar aún más la digitalización del envío de contenedores, y el European Shippers' Council (ESC), que representa a los propietarios de carga, han anunciado su colaboración conjunta para acelerar la adopción de los estándares DCSA y permitir una mejor experiencia del cliente para los cargadores.

Fuente: Diario del Puerto (05.08.2022), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/logistica/esc-se-apoya-en-los-estandares-digitales-de-dcsa-para-optimizar-los-envios-EL11922336>. Última consulta: 25.09.2022.

# Y son necesarias adaptaciones legales a nivel mundial - MLETR

The screenshot shows the website for the ICC Digital Standards Initiative. The header includes the ICC logo and navigation links: Home, About, Developers, Executives, Policymakers, and a 'Get in touch' button. The main content area is titled 'Policymakers' and features a background image of a network of nodes and lines. The text reads: 'The COVID-19 pandemic exposed the global trading system's continued reliance on physical documentation. One key roadblock in the transition to paperless trade is the lack of recognition in domestic legal systems of electronic transferable records (ETRs). As a policymaker, these are key steps that you can take to unlock the benefits of trade digitisation for your country.'

Below this text is a section titled 'Model Law on Electronic Transferable Records' with a background image of a line graph on a grid. To the right of this section, there is a white box containing the following text:

A solution exists in the form of the UNCITRAL Model Law on Electronic Records (MLETR).

MLETR aims to enable the use of ETRs both domestically and across borders, by recognising the legal validity of ETRs that are functionally equivalent to their paper-based counterparts.

MLETR was developed by Working Group IV of the United Nations Commission on International Trade Law, through an inclusive and deliberative process between 2011 and 2016.

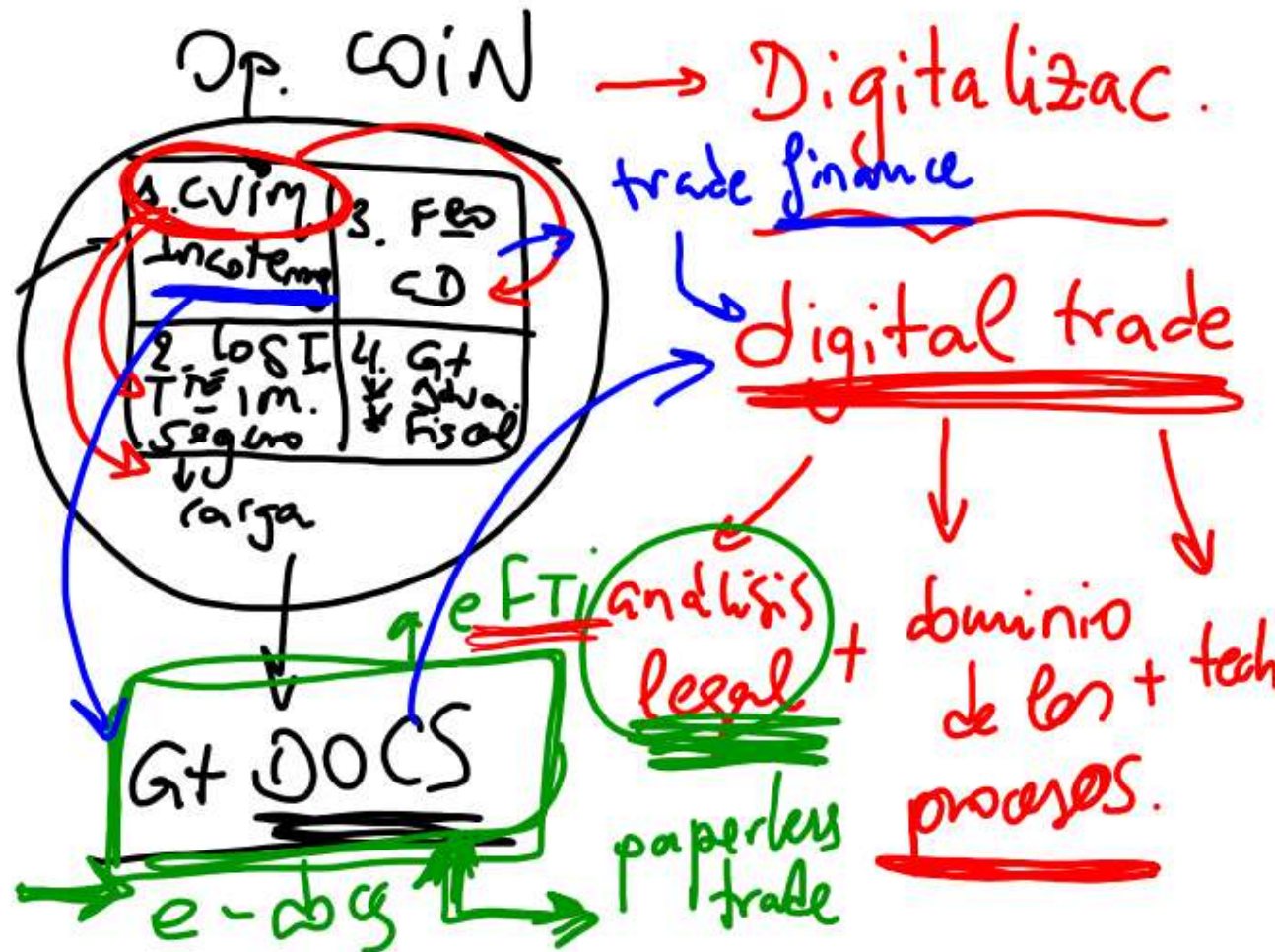
**MLETR**, Model Law on Electronic Transferable Records. Fuente: UNCITRAL, disponible en [https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic\\_transferable\\_records](https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records). Última consulta: 25.09.2022.

Fuente: DSI, disponible en <https://www.dsi.iccwbo.org/policymakers>. Última consulta: 25.09.2022.

# ¿Cuál es la realidad, el punto de partida básico y necesario?

20230213.notebook

February 13, 2023



La operativa del comercio internacional va más allá de la logística y el transporte, y para poder digitalizarla, es necesario previamente tener el control y dominio de los procesos

# Una operación de comercio internacional empieza por...

- Una **compraventa de mercancías** (con independencia de que sea doméstica o internacional) es, *a priori*, una operación sencilla. El vendedor **entrega unas mercancías, y unos documentos...**

Convenio de Viena 1980

## CAPÍTULO II OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

### Artículo 30

El vendedor deberá **entregar las mercaderías, transmitir su propiedad y entregar cualesquiera documentos relacionados con ellas** en las condiciones establecidas en el contrato y en la presente Convención.

### Artículo 34

El vendedor, si estuviere obligado a entregar documentos relacionados con las mercaderías, deberá entregarlos en el momento, en el lugar y en la forma fijados por el contrato. En caso de entrega anticipada de documentos,

## CAPÍTULO IV

### De las obligaciones del vendedor

#### Sección 1.ª Disposición general

#### Artículo 1461.

El vendedor está obligado a la entrega y saneamiento de la cosa objeto de la venta.

#### Sección 2.ª De la entrega de la cosa vendida

#### Artículo 1462.

**Se entenderá entregada la cosa vendida cuando se ponga en poder y posesión del comprador.**

Código Civil Español

# Una operación de comercio internacional empieza por...

- ...y el comprador paga su precio.

## CAPÍTULO III OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

### *Artículo 53*

El comprador deberá pagar el precio de las mercaderías y recibirlas en las condiciones establecidas en el contrato y en la presente Convención.

### *Sección I. Pago del precio*

### *Artículo 54*

La obligación del comprador de pagar el precio comprende la de adoptar las medidas y cumplir los requisitos fijados por el contrato o por las leyes o los reglamentos pertinentes para que sea posible el pago.

## CAPÍTULO IV TRANSMISIÓN DEL RIESGO

### *Artículo 60*

La pérdida o el deterioro de las mercaderías sobrevinidos después de la transmisión del riesgo al comprador no liberarán a éste de su obligación de pagar el precio, a menos que se deban a un acto u omisión del vendedor.

# Sobre esa base, se dota de contenido a toda la operación

El comercio internacional afecta a **ámbitos diversos** que deben de encontrarse perfectamente **coordinados** para conseguir un resultado óptimo.

Sólo desde el **dominio completo** de estos ámbitos y, bajo una **visión unificada**, se puede garantizar una operativa de comercio internacional excelente.



Hacia adentro (produc.)

Hacia afuera

Comunicación y coordinación interdepartamental previa, con visión detallada de conjunto

# Con coherencia en los planteamientos, en interno y en externo

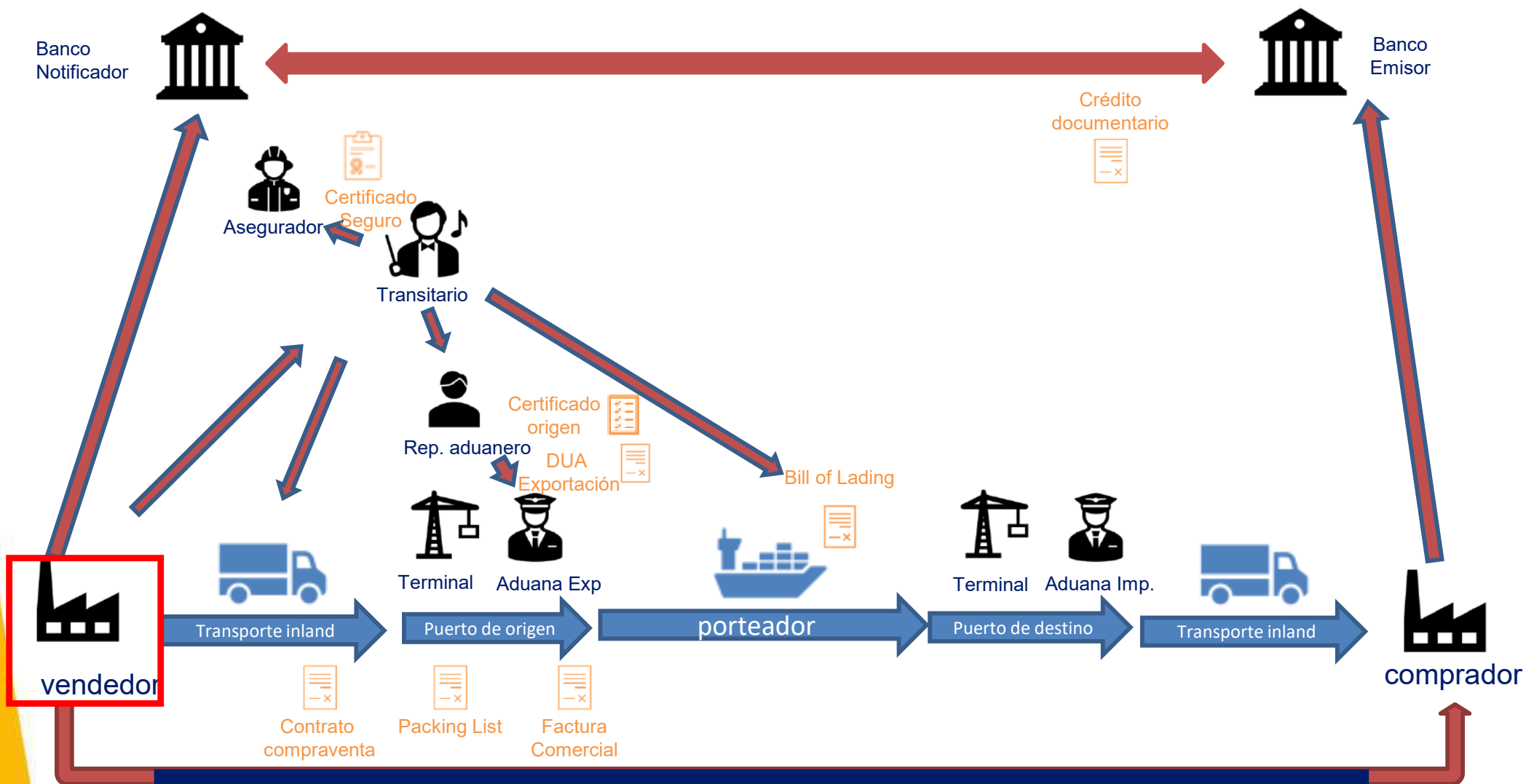
Fuente: El Diario Vasco, disponible en <https://www.diariovasco.com/remo/traineras/zarautz-trainera-fase-aprendizaje-20220617172148-nt.html>.

Última consulta: 10.04.2023.



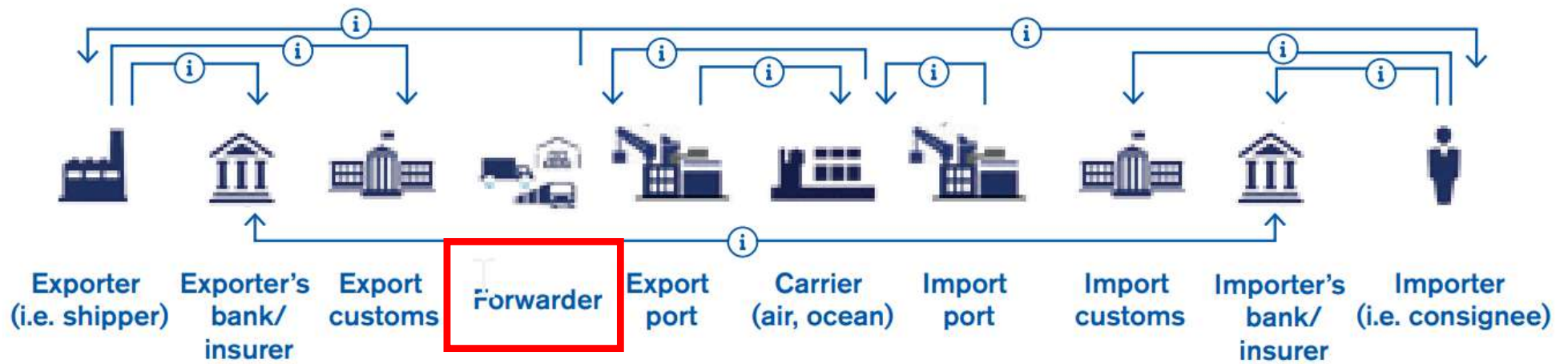
**Una empresa es como una trainera, todos tienen que remar en la misma dirección y al mismo tiempo, con el rumbo marcado por quien la dirige**

# ¿Quiénes intervienen? ¿En qué orden? ¿Cómo interactúan?



**Hay que pensar en el cliente externo (comprador) e igualmente en el cliente interno (todos los departamentos afectados por la compraventa internacional de mercancías, desde producción hasta financiero, pasando por comercial, logística y compras)**

# ¿Cuál es la cadena del comercio internacional? ¿Y los docs?

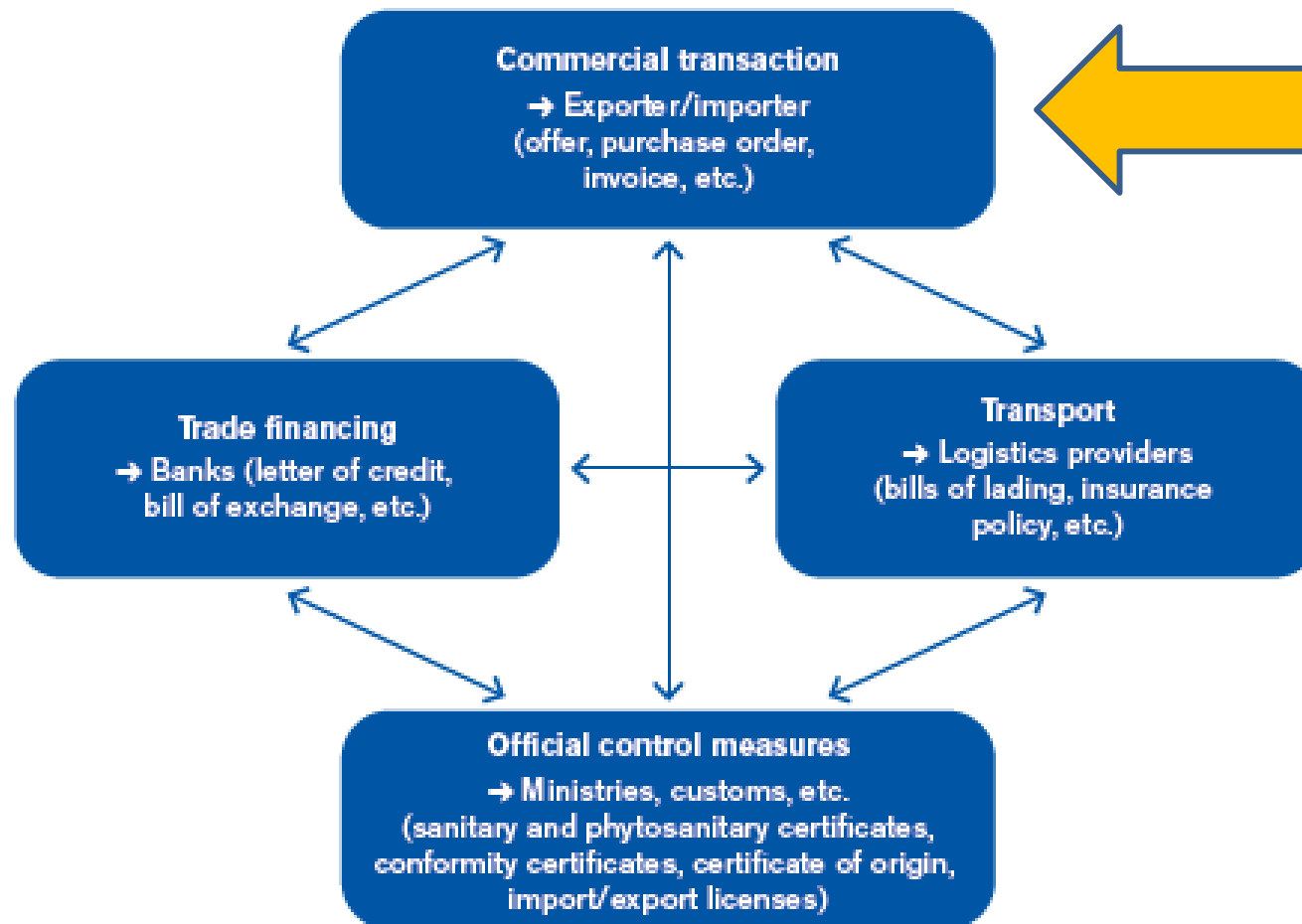


## Typical documentation issued

- |  |  |   |  |   |   |   |   |   |  |
|--|--|---|--|---|---|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sales contract and trade terms</li> <li>▪ Commercial invoice</li> <li>▪ Packing list</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Letter of credit</li> <li>▪ Insurance policy</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Certificate of origin</li> <li>▪ Customs value declaration</li> <li>▪ Export licenses/certificate</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ House bill of lading / House airway bill</li> <li>▪ Delivery note</li> <li>▪ Shipment status</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Port declaration</li> <li>▪ Manifest</li> <li>▪ Shipment status</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Master bill of lading/ Airway bill</li> <li>▪ Shipment status (e.g. booking confirmation, arrival notification)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Port declaration</li> <li>▪ Manifest</li> <li>▪ Shipment status</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Customs clearance</li> <li>▪ Import licenses/certificates</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Letter of credit procession</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Purchase order</li> </ul> |
|--|--|---|--|---|---|---|---|---|--|

Fuente: *Typical international trade documentation issued*. "Can Blockchain revolutionize international trade?", WTO, by Emmanuelle Ganne [online]. [Última consulta: 15-06-2020]. Disponible en [https://www.wto.org/english/res\\_e/publications\\_e/blockchainrev18\\_e.htm#:~:text=By%20Emmanuelle%20Ganne&text=This%20publication%20explores%20the%20question%20of%20whether%20Blockchain%20may%20revolutionize%20international%20trade.&text=In%20doing%20so%2C%20it%20offers.and%20in%20intellectual%20property%20rights](https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/blockchainrev18_e.htm#:~:text=By%20Emmanuelle%20Ganne&text=This%20publication%20explores%20the%20question%20of%20whether%20Blockchain%20may%20revolutionize%20international%20trade.&text=In%20doing%20so%2C%20it%20offers.and%20in%20intellectual%20property%20rights). Publicado en 2018.

# Hay que digitalizar toda la cadena del comercio internacional



Fuente: *Four processes involved in cross-border trade transactions*. “[Can Blockchain revolutionize international trade?](#)”, WTO, by Emmanuelle Ganne [online]. [Última consulta: 15-06-2020]. Disponible en [https://www.wto.org/english/res\\_e/publications\\_e/blockchainrev18\\_e.htm#:~:text=By%20Emmanuelle%20Ganne&text=This%20publication%20explores%20the%20question%20of%20whether%20Blockchain%20may%20revolutionize%20international%20trade.&text=In%20doing%20so%2C%20it%20offers\\_and%20in%20intellectual%20property%20rights](https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/blockchainrev18_e.htm#:~:text=By%20Emmanuelle%20Ganne&text=This%20publication%20explores%20the%20question%20of%20whether%20Blockchain%20may%20revolutionize%20international%20trade.&text=In%20doing%20so%2C%20it%20offers_and%20in%20intellectual%20property%20rights). Publicado en 2018. Actualizado el 14 de junio de 2020: <https://insureblocks.com/ep-113-world-trade-organisation-can-blockchain-revolutionise-international-trade/>

# Es necesario que “hablemos el mismo idioma”...

- Glossary of terms 1.1 Industry Blueprint - Container shipping 1.0 January 2020

|                      |  |   |
|----------------------|--|---|
| Bill of Lading (B/L) | <p>Legal document issued to the customer which confirms the carrier's receipt of the cargo from the customer acknowledging goods being shipped and specifying the terms of delivery. There are many different types of Bs/L.</p> <p>The Industry Blueprint 1.0 considers the Bill of Lading finalized (no longer draft), when the draft has been approved by the customer.</p> |   |
| Sea Waybill          | <p>A Sea Waybill (SWB) is used when the shipper decides to release ownership of the cargo immediately. This means that the goods can be delivered to the person identified in the document, and they will simply have to verify their identity instead of presenting a document to claim the cargo.</p>  | Express Release Bill of Lading, Straight Bill of Lading |
| Delivery             | <p>The action of delivering a container to a customer location. The delivery is completed once the possession of the container is legally transferred to the customer from the haulier.</p>  |   |

"Delivery: This concept has multiple meanings in trade law and practice, but in the Incoterms® (2010) rules, it is used to indicate where the risk of loss of or damage to the goods passes from the seller to the buyer." PS: this definition has been maintained in the Incoterms® 2020 rules.

**Es patente la necesidad de crear un lenguaje común universal, no solo en los procesos sino también en las legislaciones del comercio y el transporte internacional de mercancías**

Fuente: DCSA. Disponible en <https://dcsa.org/data-and-interfaces/glossary-of-terms-v1-1/> . Última consulta: 16.06.2020.

# ¿Qué significa “entrega” en comercio internacional?

INCOTERMS® 2020

## I. LO QUE HACEN LAS REGLAS INCOTERMS®

4. Las reglas Incoterms® explican un conjunto de once términos comerciales comúnmente utilizados por medio de tres letras como, por ejemplo, CIF, DAP, etc., que reflejan la práctica entre empresas en los contratos de compraventa de mercancías.

5. Las reglas Incoterms® describen:

➤ **Obligaciones:** quién se ocupa de qué en la relación entre empresa vendedora y compradora. Por ejemplo, quién organiza el transporte o el seguro de la mercancía o quién consigue los documentos de embarque y las licencias de exportación o importación;

➤ **Riesgo:** dónde y cuándo “entrega” el vendedor la mercancía. En otras palabras, dónde se transmite el riesgo de vendedor a comprador; y

➤ **Costos:** de qué costos es responsable cada parte como, por ejemplo, los de transporte, embalaje, carga o descarga, y aquellos relacionados con las comprobaciones o los relativos a la seguridad.

Las reglas Incoterms® regulan estos aspectos en un conjunto de diez artículos, numerados A1/B1, etc. Los artículos A representan las obligaciones del vendedor y los artículos B representan las del comprador (consultar el párrafo 53 más adelante).

## II. LO QUE NO HACEN LAS REGLAS INCOTERMS®

6. Las reglas Incoterms® NO son en sí mismas un contrato de compraventa –y, por tanto, no lo sustituyen–. Están concebidas para reflejar la práctica comercial, pero no de un tipo concreto de mercancía, sino de cualquiera. Pueden emplearse tanto para comerciar con una carga a granel de mineral de hierro como para hacerlo con cinco contenedores de equipos electrónicos o con diez pallets de flores frescas transportadas por vía aérea.

7. Las reglas Incoterms® NO se ocupan de las siguientes cuestiones:

- Si existe o no un contrato de compraventa;
- Las especificaciones de la mercancía vendida;
- El momento, lugar, método o divisa del pago del precio;
- Los recursos jurídicos disponibles en caso de incumplimiento del contrato de compraventa;
- La mayoría de las consecuencias de la demora y de otros incumplimientos en la ejecución de las obligaciones contractuales;
- El efecto de las sanciones;
- La imposición de aranceles;
- La prohibición de exportar o importar;

Índice

INCOTERMS® 2020

- La fuerza mayor (*force majeure*) o la excesiva onerosidad (*hardship*);
- Los derechos de propiedad intelectual; o
- El sistema, lugar o legislación sobre resolución de controversias en caso de tal incumplimiento.

Y quizá lo más importante: debe destacarse que las reglas Incoterms® NO se ocupan de la transmisión de propiedad/título de la mercancía vendida.

8. Para estas cuestiones, las partes tendrán que prever disposiciones específicas en el contrato de compraventa. No hacerlo puede ocasionar problemas más tarde, si aparecen disputas en cuanto a la ejecución o el incumplimiento. En esencia, las reglas Incoterms® 2020 no son en sí mismas un contrato de compraventa: solo forman parte de ese contrato cuando se incorporan en uno ya existente. Las reglas Incoterms® tampoco disponen la ley aplicable al contrato. Puede haber regímenes jurídicos que se apliquen al contrato, bien internacionales, como la Convención sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (CISG), o bien leyes nacionales imperativas relativas, por ejemplo, a la salud, la seguridad o el medio ambiente.

## III. LA MEJOR MANERA DE INCORPORAR LAS REGLAS INCOTERMS®

9. Si las partes desean que las reglas Incoterms® 2020 se apliquen al contrato, la manera más segura de garantizarlo consiste en dejar clara esta intención en el contrato, mediante expresiones como

“[regla Incoterms® escogida] [puerto, lugar o punto designado] Incoterms® 2020”.

10. Por ejemplo:  
CIF Shanghai Incoterms® 2020, o  
DAP No 123, ABC Street, Importland Incoterms® 2020.
11. Prescindir del año de la edición podría acarrear problemas que pueden ser difíciles de solventar. Las partes, un juez o un árbitro tienen que poder determinar qué versión de las reglas Incoterms® se aplica al contrato.

12. El lugar designado al lado de la regla Incoterms® es incluso más importante:

- En todas las reglas Incoterms®, excepto en las reglas C, el lugar designado indica dónde se “entrega” la mercancía, es decir, dónde se transmite el riesgo de vendedor a comprador;
- En las reglas D, el lugar designado es el lugar de entrega y también el lugar de destino, y el vendedor debe organizar el transporte hasta dicho punto;

Índice

# Incoterms® 2020 Rules

ICC rules for the use of domestic and international trade terms

## Incoterms® 2020 "POLIVALENT" RULES

Rules for any Mode or Modes of Transport

**EXW**

Ex Works

[... named place of delivery]

**FCA**

Free Carrier

[... named place of delivery]

**CPT**

Carriage Paid To

[... named place of destination]

**CIP**

Carriage and Insurance Paid To

[... named place of destination]

**DAP**

Delivered At Place

[... named place of destination]

**DPU**

Delivered at Place Unloaded

[... named place of destination]

**DDP**

Delivered Duty Paid

[... named place of destination]

## Incoterms® 2020 "MARITIME" RULES

Copyright © 2019

Rules for Sea and Inland Waterway Transport

**FAS**

Free Alongside Ship

[... named port of shipment]

**FOB**

Free On Board

[... named port of shipment]

**CFR**

Cost and Freight

[... named port of destination]

**CIF**

Cost Insurance and Freight

[... named port of destination]

What the Incoterms® 2020 rules do

- **Obligations:** Who does what as between seller and buyer
- **Risk:** Where and when the seller "delivers" the goods
- **Costs:** Which party is responsible for which costs

What the Incoterms® 2020 rules do NOT do

- **Payment** of the price
- Transfer of **ownership** of the goods
- Etc.

Fuente: Spanish-English version, Publicación ICC 723 ES

ICC - [www.iccwbo.org/incoterms](http://www.iccwbo.org/incoterms)

Elaborado por: INCOTRANS® - [International Business Advisors](http://International Business Advisors) - [www.incotrans.es](http://www.incotrans.es) - (+34) 629 755 921



# Insisto, tenemos que “hablar el mismo idioma”... Todos!

**Caso 1:** El 15 de septiembre de 2022, una empresa española solicita cotización a su transitario, FCL 20´DV. En el email que le envía, detalla la siguiente información:

INCOTERMS 2020: CPT Terminal de descarga del puerto de Montevideo – Uruguay.

ENTREGA DE LA MERCANCÍA: Almacén de            en Lengede – Alemania.

Bahnhofstr. 21 – Puerta 3  
38268 Lengede  
Alemania

La empresa española, ¿es vendedora o compradora?

Su transitario le escribió esto:

La mercancía la compras al uruguayo en CPT terminal Momntevideo? El transporte que es por su cuenta y la etadía en puerto no están cubiertos y el riesgo es vuestro desde que carga, correcto?  
Saludos,

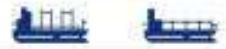
La empresa española no estaba comprando al uruguayo, sino vendiéndole, pues es su cliente, a quien “entrega” la mercancía en el lugar acordado entre las partes en la regla seleccionada, CPT. Ese lugar de entrega es, en este caso, el almacén de origen en Alemania.

| COSTOS = C<br>RIESGOS = R<br>vendedor = V<br>comprador = C | Modificación de transporte | PAIS DE ORIGEN   |  |   |   |  | TRANSPORTE PRINCIPAL               |                                    |  |   | PAIS DE DESTINO   |  |  |  |
|--|----------------------------|--|--|---|---|--|------------------------------------|------------------------------------|--|---|---|--|--|--|
|  |                            | Compraventa/entrega: incoterms (compraventa de la calidad, cantidad, peso o volumen) | Carga de la mercancía en el primer medio de transporte | Tránsito interior al país de origen (fábrica o puerto, aeropuerto, terminal de mercancías, de grupos, etc.) | Tránsito exterior: las exportaciones (aduanas, aduanas, correcciones, etc.) | Costos de manipulación en puerto / gastos de servicios de muelle | Transporte principal internacional | Seguro de transporte de mercancías | Costos de manipulación en puerto / gastos de servicios de muelle | Tránsito exterior: las importaciones (aduanas, aduanas, correcciones, etc.) | Tránsito interior al país de destino (puerto, aeropuerto, terminal, etc. o fábrica o almacén) | Almacenamiento y descarga en destino o servicio de destino |  |  |



## Incoterms® 2020 ICC - REGLAS PARA CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE

| Incoterm | Descripción                         | C | P | V | C | C     | C | C     | C     | C     | C     | C | C     | C     | C |
|----------|-------------------------------------|---|---|---|---|-------|---|-------|-------|-------|-------|---|-------|-------|---|
| EXW      | - En Fábrica                        | C | P | V | C | C     | C | C     | C     | C     | C     | C | C     | C     | C |
|          | Lugar de entrega designado          | R | P | V | C | C     | C | C     | C     | C     | C     | C | C     | C     | C |
| FCA      | - Franco Porteador                  | C | P | V | V | V (1) | V | C     | C     | C     | C     | C | C     | C     | C |
|          | Lugar de entrega designado          | R | P | V | V | V (1) | V | C     | C     | C     | C     | C | C     | C     | C |
| CPT      | - Transporte Pagado Hasta           | C | P | V | V | V     | V | V     | V     | V     | C (4) | C | C     | C     | C |
|          | Lugar de destino designado          | R | P | V | V | V (4) | V | V (3) | C (2) | C     | C     | C | C     | C     | C |
| CIP      | - Transporte y Seguro Pagados Hasta | C | P | V | V | V     | V | V     | V     | V (5) | C (6) | C | C     | C     | C |
|          | Lugar de destino designado          | R | P | V | V | V (4) | V | V (3) | C (2) | C     | C     | C | C     | C     | C |
| DAP      | - Entregado en Lugar                | C | P | V | V | V     | V | V     | V     | V     | V     | C | V     | C     | C |
|          | Lugar de destino designado          | R | P | V | V | V     | V | V     | V     | V     | V     | C | V     | C     | C |
| DPU      | - Entregado en Lugar Descargado     | C | P | V | V | V     | V | V     | V     | V     | V     | C | V (7) | V (7) | C |
|          | Lugar de destino designado          | R | P | V | V | V     | V | V     | V     | V     | V     | C | V (7) | V (7) | C |
| DDP      | - Entregado Derechos Pagados        | C | P | V | V | V     | V | V     | V     | V     | V     | V | V     | V     | C |
|          | Lugar de destino designado          | R | P | V | V | V     | V | V     | V     | V     | V     | V | V     | V     | C |



## Incoterms® 2020 ICC - REGLAS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO Y VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

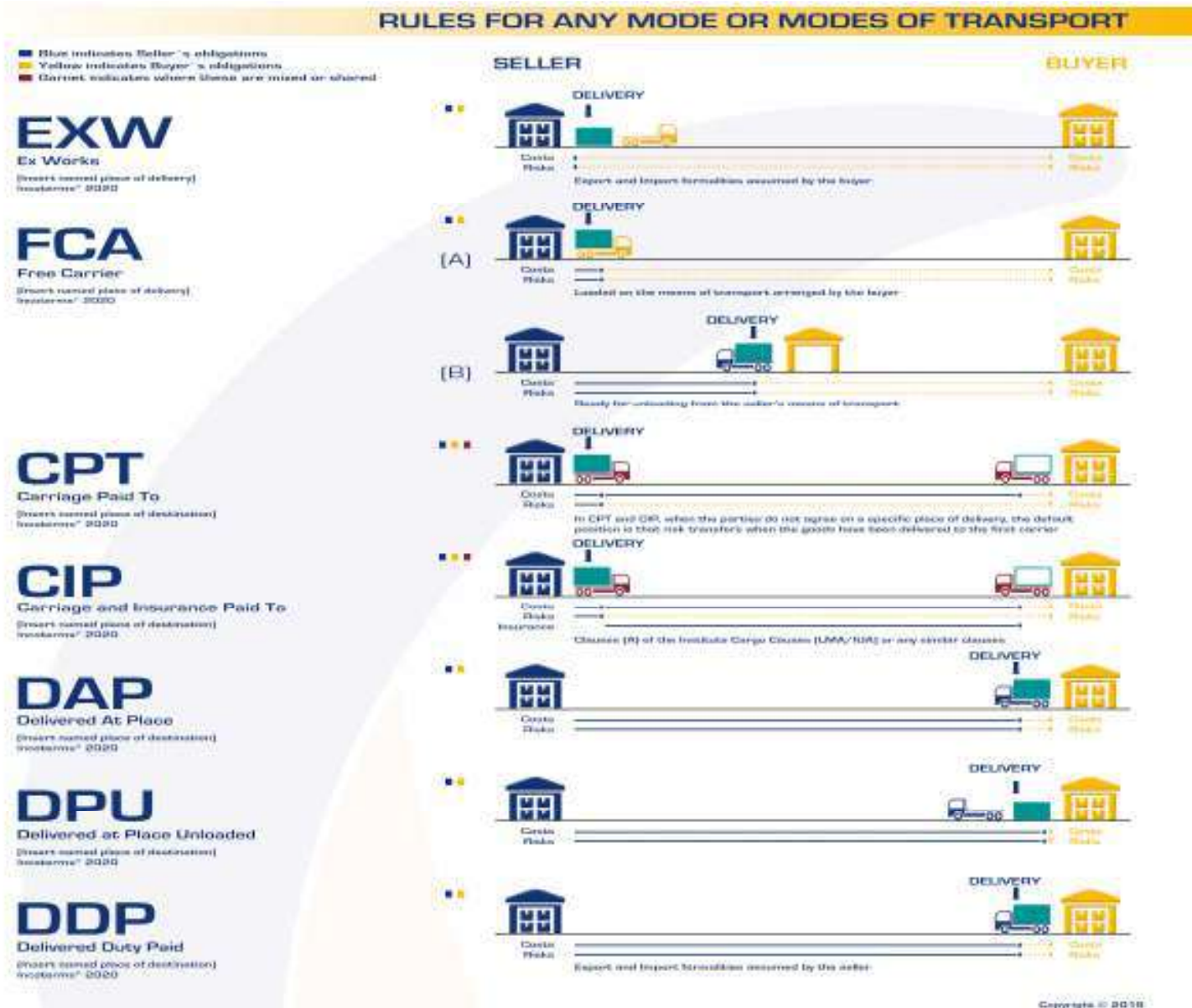
| Incoterm | Descripción                   | C | M | V | V | V | C | C | C     | C     | C | C | C | C | C |
|----------|-------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|-------|-------|---|---|---|---|---|
| FAS      | - Franco al Costado del Buque | C | M | V | V | V | C | C | C     | C     | C | C | C | C | C |
|          | Lugar de entrega designado    | R | M | V | V | V | C | C | C     | C     | C | C | C | C | C |
| FOB      | - Franco a Bordo              | C | M | V | V | V | V | C | C     | C     | C | C | C | C | C |
|          | Lugar de entrega designado    | R | M | V | V | V | V | C | C     | C     | C | C | C | C | C |
| CFR      | - Costo y Flete               | C | M | V | V | V | V | V | C (8) | C     | C | C | C | C | C |
|          | Lugar de destino designado    | R | M | V | V | V | V | V | C (8) | C     | C | C | C | C | C |
| CIF      | - Costo, Seguro y Flete       | C | M | V | V | V | V | V | V     | V (4) | C | C | C | C | C |
|          | Lugar de destino designado    | R | M | V | V | V | V | V | C (8) | C     | C | C | C | C | C |

**Notas:**

- 1) Solo FCA en Fábrica, donde la mercancía se entrega al porteador cargada en los medios de transporte dispuestos por el comprador, en las instalaciones de la empresa vendedora.
- 2) El vendedor, en cualquiera de las reglas C, debe contratar o procurar un contrato para el transporte de la mercancía desde el lugar de entrega hasta el lugar de destino designado. Cualquiera que sea dicho destino designado, ese lugar no es y nunca se convierte en el lugar de entrega. De hecho, en todas las reglas Incoterms® 2020, los costos y los riesgos se transfieren del vendedor al comprador simultáneamente, salvo:
  - a) En CFR y CIF, donde el riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque en el puerto de embarque (pero los costos se transfieren en el puerto de destino designado).
  - b) En CPT y CIP, donde el riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando el vendedor le entrega al comprador, controlado en poder del porteador contratado por el vendedor (pero los costos se transfieren en el lugar de destino designado). El vendedor puede hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiados para los medios de transporte utilizados.
- 3) En CPT y CIP, el vendedor transfirió al comprador todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía cuando se le entrega al porteador contratado por el comprador, en el lugar de entrega acordado.
- 4) En CPT y CIP, cuando las partes no han acordado un lugar o un punto de entrega específicos, la solución por defecto es que el riesgo se transmite cuando la mercancía se ha entregado al primer porteador en el punto elegido por el vendedor (no controlado por el comprador).
- 5) Cobertura proporcionada por las cláusulas (A) de las Cláusulas de Carga del Instituto (IUM/EM) o cualquier otra cláusula semejante, como máximo sobre el 110% del valor CIF de la mercancía.
- 6) El comprador debe pagar los costos de descarga, si misma que sean por cuenta del vendedor según el contrato de transporte. Si el lugar de destino designado es el almacén de destino final, el vendedor deberá asumir también el costo del transporte interior en destino hasta dicho lugar.
- 7) Si el lugar de destino designado es una terminal, por ejemplo, una estación de contenedores, un muelle o un almacén en un puerto, o una terminal de carretera, ferroviaria o aérea, el comprador deberá correr con los riesgos y costos del transporte interior desde dicho lugar de entrega hasta las instalaciones del comprador (almacén o fábrica), y descargar la mercancía allí.
- 8) Cobertura proporcionada por las cláusulas (C) de las Cláusulas de Carga del Instituto (IUM/EM) o cualquier otra cláusula semejante, como máximo sobre el 110% del valor CIF de la mercancía.



# El lugar de entrega en las reglas Incoterms® 2020 de la ICC (I)



# El lugar de entrega en las reglas Incoterms® 2020 de la ICC (II)

## RULES FOR SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT

When containerized goods are delivered by seller to buyer by handing over to a carrier at a container terminal, before loading onto a ship, the seller is well advised to sell on FCA terms rather than on FAS and FOB terms, CPT rather than CFR, and CIP rather than CIF.

### FAS

Free Alongside Ship

[Insert named port of shipment]  
Incoterms® 2020



### FOB

Free On Board

[Insert named port of shipment]  
Incoterms® 2020



### CFR

Cost and Freight

[Insert named port of destination]  
Incoterms® 2020



### CIF

Cost Insurance and Freight

[Insert named port of destination]  
Incoterms® 2020



Fuente: Spanish-English version. Publicación ICC 723 ES

ICC - [www.iccwbo.org/incoterms](http://www.iccwbo.org/incoterms)



Elaborado por: INCOTRANS® - [www.incotrans.es](http://www.incotrans.es) - (+34) 629 755 921

Copyright © 2018

# Cuidado con las reglas del grupo “C” (I)

INCOTERMS® 2020

- ▶ La fuerza mayor (*force majeure*) o la excesiva onerosidad (*hardship*);
- ▶ Los derechos de propiedad intelectual; o
- ▶ El sistema, lugar o legislación sobre resolución de controversias en caso de tal incumplimiento.

Y quizá lo más importante: debe destacarse que las reglas Incoterms® NO se ocupan de la transmisión de propiedad/título de la mercancía vendida.

8. Para estas cuestiones, las partes tendrán que prever disposiciones específicas en el contrato de compraventa. No hacerlo puede ocasionar problemas más tarde, si aparecen disputas en cuanto a la ejecución o el incumplimiento. En esencia, las reglas Incoterms® 2020 no son en sí mismas un contrato de compraventa: solo forman parte de ese contrato cuando se incorporan en uno ya existente. Las reglas Incoterms® tampoco disponen la ley aplicable al contrato. Puede haber regímenes jurídicos que se apliquen al contrato, bien internacionales, como la Convención sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (CISG), o bien leyes nacionales imperativas relativas, por ejemplo, a la salud, la seguridad o el medio ambiente.

## III. LA MEJOR MANERA DE INCORPORAR LAS REGLAS INCOTERMS®

9. Si las partes desean que las reglas Incoterms® 2020 se apliquen al contrato, la manera más segura de garantizarlo consiste en dejar clara esta intención en el contrato, mediante expresiones como

<sup>4</sup>[regla Incoterms® escogida] [puerto, lugar o punto designado] Incoterms® 2020”.

10. Por ejemplo:  
CIF Shanghai Incoterms® 2020, o  
DAP No 123, ABC Street, Importland Incoterms® 2020.
11. Prescindir del año de la edición podría acarrear problemas que pueden ser difíciles de solventar. Las partes, un juez o un árbitro tienen que poder determinar qué versión de las reglas Incoterms® se aplica al contrato.
12. El lugar designado al lado de la regla Incoterms® es incluso más importante:

▶ En todas las reglas Incoterms®, excepto en las reglas C, el lugar designado indica dónde se “entrega” la mercancía, es decir, dónde se transmite el riesgo de vendedor a comprador;

▶ En las reglas D, el lugar designado es el lugar de entrega y también el lugar de destino, y el vendedor debe organizar el transporte hasta dicho punto;

INCOTERMS® 2020

▶ En las reglas C, el lugar designado indica el destino hasta donde el vendedor debe organizar y pagar el transporte de la mercancía, que no es, sin embargo, el lugar o el puerto de entrega.

13. Así, una compraventa en términos FOB que plantee dudas sobre el puerto de embarque deja a ambas partes con la incertidumbre de saber dónde tiene el comprador que presentar el buque al vendedor para el embarque y transporte de la mercancía -y dónde tiene que entregar el vendedor la mercancía a bordo para transmitir su riesgo sobre la mercancía al comprador. Así mismo, un contrato en términos CPT con un destino designado ambiguo creará incertidumbre a ambas partes en cuanto al punto hasta donde el vendedor debe contratar y pagar el transporte de la mercancía.
14. Es mejor evitar este tipo de cuestiones siendo tan específico geográficamente como sea posible al designar el puerto, el lugar o el punto, según sea el caso, en la regla Incoterms® escogida.
15. Al incorporar una regla Incoterms® 2020 concreta en un contrato de compraventa, no es necesario utilizar el símbolo de marca registrada. Para obtener más orientación sobre la marca registrada y los derechos de autor, puede consultarse el enlace <https://iccwbo.org/incoterms-copyright/>.

## IV. ENTREGA, RIESGO Y COSTOS EN LAS REGLAS INCOTERMS® 2020

16. Un lugar o puerto designado adjunto a las tres letras (por ejemplo, CIP Las Vegas o CIF Los Ángeles) resulta, por tanto, crítico en el funcionamiento de las reglas Incoterms® 2020. Dependiendo de qué regla Incoterms® 2020 se escoja, dicho lugar identificará el lugar o puerto donde se considera que la mercancía ha sido “entregada” por el vendedor al comprador, el lugar de “entrega”, o el lugar o puerto hasta donde el vendedor debe organizar el transporte de la mercancía, es decir, su destino; o, en el caso de las reglas D, ambos.
17. En todas las reglas Incoterms® 2020, A2 definirá el lugar o puerto de “entrega” -y dicho lugar o puerto es el más cercano al vendedor en EXW y FCA (las instalaciones del vendedor) y el más cercano al comprador en DAP, DPU y DDP.
18. El lugar o puerto de entrega identificado en A2 es crítico tanto para el riesgo como para los costos.
19. El lugar o puerto de entrega según lo estipulado en A2 marca el lugar donde el riesgo se transmite del vendedor al comprador según lo estipulado en A3. Es en dicho lugar o puerto donde el vendedor cumple su obligación de proporcionar la mercancía en virtud del contrato como se refleja en A1, de

Índice

Índice

# Cuidado con las reglas del grupo “C” (II)

INCOTERMS® 2020

23. Entre los extremos de las reglas E y D se encuentran las tres reglas F (FCA, FAS y FOB) y las cuatro reglas C (CPT, CIP, CFR y CIF).
24. En las siete reglas F y C, el lugar de entrega se encuentra en el ámbito correspondiente al vendedor, en el transporte previsto; en consecuencia, las ventas que utilizan estas reglas Incoterms® a menudo suelen denominarse ventas de “embarque”. La entrega ocurre, por ejemplo,
- cuando la mercancía se coloca a bordo del buque en el puerto de carga en CFR, CIF y FOB; o
  - poniendo la mercancía en poder del porteador en CPT y CIP; o
  - cargándola en los medios de transporte proporcionados por el comprador o poniéndola a disposición del porteador del comprador en FCA.

En los grupos F y C, el riesgo se transmite en el ámbito que corresponde al vendedor en el transporte principal, de modo que el vendedor habrá cumplido con su obligación de entregar la mercancía tanto si esta llega realmente a su destino como si no lo hace. Esta característica, la de ser ventas de embarque con la entrega ocurriendo en el extremo que corresponde al vendedor, en una fase temprana del ciclo del tránsito, es común para las reglas F y C, ya sean las reglas Incoterms® marítimas o las previstas para cualquier modo o modos de transporte.

25. Las reglas F y C difieren, no obstante, en si es el vendedor o el comprador quien contrata o dispone el transporte de la mercancía más allá del lugar o el puerto de entrega. En las reglas F, es la empresa compradora quien se ocupa de dichas disposiciones, a menos que las partes lo acuerden de otro modo. En las reglas C, esta obligación recae sobre la empresa vendedora.

26. Dado que el vendedor en cualquiera de las reglas C contrata o dispone el transporte de la mercancía más allá de la entrega, las partes necesitan saber cuál es el destino hasta donde debe disponer el transporte - y ese es el lugar adjunto al nombre de la regla Incoterms®, por ejemplo “CIF puerto de Dalián” o “CIP la ciudad interior de Shenyang”. Cualquiera que sea dicho destino designado, ese lugar no es y nunca se convierte en el lugar de entrega. El riesgo se habrá transmitido en el embarque o al entregar la mercancía en el lugar de entrega, pero el contrato de transporte debe haber sido formalizado por el vendedor para el destino designado. La entrega y el destino, por consiguiente, en las reglas C, necesariamente no son el mismo lugar.

Índice

Índice

INCOTERMS® 2020

## CPT | Transporte Pagado Hasta

CPT (incluir el lugar de destino designado) Incoterms® 2020



### NOTAS EXPLICATIVAS PARA LOS USUARIOS

1. **Entrega y riesgo** - “Transporte Pagado Hasta” significa que el vendedor entrega la mercancía -y transmite el riesgo- al comprador

- poniéndola en poder del porteador
- contratado por el vendedor
- o procurando la mercancía así entregada.
- El vendedor puede hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiados para los medios de transporte utilizados.



Una vez la mercancía se ha entregado al comprador de este modo, el vendedor no garantiza que la mercancía llegue al lugar de destino en buen estado, en la cantidad estipulada o incluso que llegue. Esto es así porque el riesgo se transmite del vendedor al comprador cuando la mercancía se entrega al comprador poniéndola en poder del porteador; el vendedor, no obstante, debe contratar el transporte de la mercancía desde la entrega hasta el destino acordado. Así, por ejemplo, la mercancía se pone en poder de un porteador en Las Vegas (que no es un puerto) para transportarla a Southampton (un puerto) o a Winchester (que no es un puerto). En cualquiera de los dos casos, la entrega transmite el riesgo al comprador ocurre en Las Vegas, y el vendedor debe formalizar un contrato de transporte hasta Southampton o hasta Winchester.

CPT

## A ver si ha quedado claro...

**Caso 2:** Una empresa española vende mercancía a un cliente tailandés en condiciones CFR Bangkok, con fecha de entrega 15 de noviembre.

Si bien la mercancía se iba a embarcar el 20 de octubre, por circunstancias que no condicionan la respuesta al caso, finalmente se embarcó en Valencia el 4 de noviembre.

Así, debido al T/T, el barco llegó con la mercancía a Bangkok el 28 de noviembre.

El comprador tailandés demanda al vendedor español el pago de una indemnización por demora en la entrega de la mercancía de 13 días.

Siendo el vendedor español, indemnizarías, ¿sí o no?

**Respuesta:** NO, puesto que no hay demora en la entrega de la mercancía. El vendedor la ha entregado dentro del plazo que tenía para hacerlo, poniéndola en el lugar de entrega en condiciones CFR: a bordo del buque en el puerto de **ORIGEN!**

# Sigo diciendo que cuidado con las reglas del grupo “C”...

INCOTERMS® 2020

## CFR | Costo y Flete

CFR (incluir el puerto de destino designado) Incoterms® 2020

NOTAS EXPLICATIVAS PARA LOS USUARIOS

- Entrega y riesgo** - “Costo y Flete” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador
  - ▶ a bordo del buque
  - ▶ o procura la mercancía así ya entregada.

El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque, de modo que se considera que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía tanto si esta realmente llega a su destino, o no, en buen estado, en la cantidad estipulada, o incluso si no llegara. En CFR, el vendedor no tiene ninguna obligación ante el comprador de obtener una cobertura de seguro: se aconseja al comprador, por tanto, que obtenga alguna cobertura para sí mismo.

- Modo de transporte** - Esta regla solo ha de utilizarse para el transporte por mar o por vías navegables interiores. Cuando se utilice más de un modo de transporte, que será el caso habitual cuando la mercancía se pone en poder de un porteador en una terminal de contenedores, la regla apropiada a utilizar es CPT en lugar de CFR.

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC) | 119

CFR

INCOTERMS® 2020

## CIF | Costo, Seguro y Flete

CIF (incluir puerto de destino designado) Incoterms® 2020

NOTAS EXPLICATIVAS PARA LOS USUARIOS

- Entrega y riesgo** - “Costo, Seguro y Flete” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador
  - ▶ a bordo del buque
  - ▶ o procura la mercancía así ya entregada.
- Modo de transporte** - Esta regla solo ha de utilizarse para el transporte por mar o por vías navegables interiores. Cuando se utilice más de un modo de transporte, que será el caso habitual cuando la mercancía se pone en poder de un porteador en una terminal de contenedores, la regla apropiada a utilizar es CIP en lugar de CIF.

El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque, de modo que se considera que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía tanto si esta realmente llega a su destino, o no, en buen estado, en la cantidad estipulada, o incluso si no llegara.

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC) | 129

CIF

## Algunos casos prácticos...

**Caso 3**: Consulta el 28 de julio de 2022 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain. ¿Se pueden utilizar dos reglas Incoterms® en una misma operación?

## Algunos casos prácticos...

**Respuesta 3:** Consulta el 28 de julio de 2022 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain. ¿Se pueden utilizar dos reglas Incoterms® en una misma operación?

El objeto del contrato que nos transcribe se refiere a la prestación de servicios de transporte marítimo. Las Reglas Incoterms se aplican exclusivamente a los contratos de compraventa de mercancías (apartado 1.4 de la Introducción a los Incoterms 2020) y por tanto, no resultan de aplicación a los contratos de prestación de servicios. La formulación de una prestación de servicios de transporte en términos "FAS Brest Port Quay QR4 (INCOTERM 2020) – DAP unhooked Fene Quay N10 Navantia Fene (INCOTERM 2020)" carece por completo de sentido en el marco de las Reglas Incoterms 2020 y más bien parece querer referirse a las condiciones en que se presta el fletamento, usando erróneamente unas reglas que están pesadas para definir el lugar de entrega y de transmisión del riesgo de pérdida o daño de mercancías y el reparto de costes entre vendedor y comprador, en un contrato de compraventa de mercancías.

No es la primera vez que lo veo ,pero me llama mucho la atención que se utilicen dos Incoterms para una misma operación. Se comprende que con esta práctica se intente determinar las obligaciones de cada parte en los puertos de carga y de descarga pero la misma es contraria a la propia naturaleza de los Incoterms y supone un claro riesgo de indefinición , y contradicción , a la hora de aplicar dichos términos comerciales.Por definición una operación comercial sólo se puede sujetar a un Incoterm y si se quiere forzar un poco para eso hay términos marítimos, para otros modos de transporte o de naturaleza consuetudinaria que se pueden utilizar, pero mezclar dos Incoterms ( que además en este caso no admiten mezcla) debe de rechazarse.

# Cuidado con la gestión del seguro en CIF y CIP... (I)

## A OBLIGACIONES DE LA PARTE VENDEDORA

### A5 Seguro

A menos que se acuerde de otro modo o sea la costumbre en ese comercio en particular, el vendedor debe obtener, a sus propias expensas, un seguro de la carga que cumpla con la cobertura proporcionada por las cláusulas (C) de las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA) o cualesquiera cláusulas semejantes. El seguro deberá contratarse con aseguradores o una compañía de seguros de buena reputación y dar derecho al comprador, o a cualquier otra persona que tenga un interés asegurable sobre la mercancía, a reclamar directamente al asegurador.

A petición del comprador, el vendedor debe proporcionar, sujeto a que el comprador facilite cualquier información necesaria solicitada por el vendedor, y a expensas del comprador, cualquier cobertura adicional, si puede proporcionarse, tal como una cobertura que cumpla con las Cláusulas de Guerra del Instituto y/o las Cláusulas de Huelga del Instituto (LMA/IUA) o cualesquiera cláusulas semejantes (a menos que tal cobertura ya esté incluida en el seguro de la carga descrito en el párrafo precedente).

El seguro deberá cubrir, como mínimo, el precio dispuesto en el contrato más un 10% (esto es, el 110%) y deberá concertarse en la moneda del contrato.

El seguro deberá cubrir la mercancía desde el punto de entrega fijado en A2 hasta, al menos, el puerto de destino designado.

El vendedor debe proporcionar al comprador la póliza o el certificado de seguro o cualquier otra prueba de la cobertura del seguro.

Además, el vendedor debe proporcionar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la información que el comprador necesite para procurar cualquier seguro adicional.

### A6 Documento de entrega/transporte

El vendedor debe, a sus propias expensas, proporcionar al comprador el documento de transporte usual para el puerto de destino acordado.

Este documento de transporte debe cubrir la mercancía del contrato, estar fechado dentro del plazo acordado para el embarque, permitir al comprador reclamar la mercancía al porteador en el puerto de destino y, a menos que se acuerde de otra manera, permitir al comprador vender la mercancía en tránsito mediante la transferencia del documento a un comprador posterior o mediante notificación al porteador.

Cuando tal documento de transporte se emite en forma negociable y en varios originales, debe presentarse un juego completo de originales al comprador.

Índice

INCOTERMS® 2020

## A OBLIGACIONES DE LA PARTE VENDEDORA

### A5 Seguro

A menos que se acuerde de otro modo o sea la costumbre en ese comercio en particular, el vendedor debe obtener, a sus propias expensas, un seguro de la carga que cumpla con la cobertura proporcionada por las cláusulas (A) de las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA) o cualesquiera cláusulas semejantes que sean apropiadas para los medios de transporte utilizados. El seguro deberá contratarse con aseguradores o una compañía de seguros de buena reputación y dar derecho al comprador, o a cualquier otra persona que tenga un interés asegurable sobre la mercancía, a reclamar directamente al asegurador.

A petición del comprador, el vendedor debe proporcionar, sujeto a que el comprador facilite cualquier información necesaria solicitada por el vendedor, y a expensas del comprador, cualquier cobertura adicional, si puede proporcionarse, tal como una cobertura que cumpla con las Cláusulas de Guerra del Instituto y/o las Cláusulas de Huelga del Instituto (LMA/IUA) o cualesquiera cláusulas semejantes (a menos que tal cobertura ya esté incluida en el seguro de la carga descrito en el párrafo precedente).

El seguro deberá cubrir, como mínimo, el precio dispuesto en el contrato más un 10% (esto es, el 110%) y deberá concertarse en la moneda del contrato.

El seguro deberá cubrir la mercancía desde el punto de entrega fijado en A2 hasta, al menos, el lugar de destino designado.

El vendedor debe proporcionar al comprador la póliza o el certificado de seguro o cualquier otra prueba de la cobertura del seguro.

Además, el vendedor debe proporcionar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la información que el comprador necesite para procurar cualquier seguro adicional.

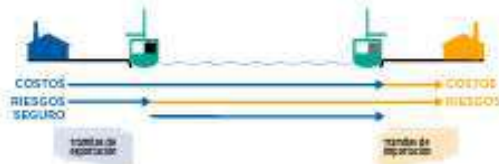
Índice

# Cuidado con la gestión del seguro en CIF y CIP... (II)

MANUAL ICC PARA EL TRANSPORTE Y LAS REGLAS INCOTERMS® 2020

## COSTO, SEGURO Y FLETE

**CIF** (Incluir el puerto de destino designado)  
Incoterms® 2020:



La regla CIF Incoterms® 2020 es idéntica a la regla CFR Incoterms® 2020 excepto por la obligación de asegurar.

Aunque el vendedor tenga poco interés asegurable tras entregar la mercancía a su porteador, puede resultarles ciertamente práctico contratar el seguro a través de su transitario en beneficio del comprador. Poner el transporte y el seguro del transporte en manos de una única persona puede ser una manera adecuada de sincronizar el contrato de transporte (ruta, fechas) y la póliza del seguro a un costo razonable. Cabe tener en cuenta, sin embargo, que aunque el uso de una póliza proporcionada por el transitario o el porteador pueda ofrecer ventajas en algunos casos (especialmente cuando el cargador tan solo tiene unas cuantas expediciones), esta solución no puede recomendarse, de forma generalizada, como la mejor. Incluso podría ser totalmente inadecuada para cargadores con numerosas expediciones en un mismo año.

Hay que tener en cuenta que algunos países limitan la posibilidad de contratar a empresas de seguros de transporte marítimo extranjeras al importar mercancías y, por tanto, prohíben el uso de la regla CIF Incoterms® 2020. También hay que señalar que en algunos países la contratación de seguros, o incluso el asesoramiento al respecto, puede estar restringida por ley a empresas y particulares debidamente cualificados y registrados.

Las reglas Incoterms® no regulan el contrato de seguro en sí, sino meramente las relaciones entre vendedor y comprador en lo que respecta al seguro. La parte responsable del pago de la cobertura del seguro, es decir, el vendedor, tendrá que celebrar un contrato de seguro específico.

La regla CIF Incoterms® 2020 exige que el vendedor obtenga a sus propias expensas un seguro de la carga que cumpla al menos con la cobertura mínima dispuesta por las cláusulas (C) de las Cláusulas de Carga del

ORIENTACIONES SOBRE LAS REGLAS | COSTO, SEGURO Y FLETE

Instituto (LMA/IUA), contratado con aseguradores o una compañía de seguros de buena reputación. En función del puerto de embarque y la nacionalidad de la compañía naviera, pueden ser aplicables otras condiciones de seguro estándar.<sup>67</sup> Sin embargo, si el comprador lo solicita, el vendedor debe procurar, sujeto a ciertas condiciones previas, un seguro como el que proporcionan las cláusulas A o B de las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA) u otras cláusulas similares. Lo mismo ocurre con los seguros contra guerras y huelgas.

El seguro tiene que dar derecho al comprador, o a cualquier otra persona que tenga un interés asegurable sobre la mercancía, a reclamar directamente al asegurador. Además, el seguro cubrirá, como mínimo, el precio dispuesto en el contrato más un 10% (110%). Cualquier otro seguro concertado por el vendedor, que no cumpla estos requisitos mínimos, no cumplirá las obligaciones del vendedor en cuanto al seguro en virtud del artículo A5 de CIF.

Si el vendedor concierta una póliza global de seguro de transporte, quizá dicha póliza no cumpla los requisitos de la regla CIF Incoterms® 2020<sup>68</sup>, ya que quizá:

1. no permita automáticamente al comprador reclamar directamente al asegurador - ya que el vendedor es el beneficiario, puede que tenga que cerrar un acuerdo especial con el asegurador;
2. no proporcione una cobertura, como mínimo, del precio contractual más un 10%. Algunas pólizas disponen una franquicia y un límite.

67 Como las Cláusulas de Carga FPA del American Institute, la cobertura FPA de la Póliza Francesa de Seguro de Carga Marítima, la Póliza de Seguro de Carga de Amberes, el Plan holandés de Seguro Marítimo (NMIP) y las Condiciones de Seguro de Carga de DTU.

68 Pregunta 12 (Póliza de seguro global) en Incoterms® 2020 Q&A (Questions and answers on the Incoterms® 2020 rules), Publicación ICC 744E, págs. 56.

# Algunos casos prácticos...

## **Caso 4:** Consulta el 29 de septiembre de 2021 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain.

El motivo de este nuevo correo electrónico era consultarle si era posible obtener por parte de la ICC respuesta certificada a una duda interpretativa del Incoterm CIF.

Las tres preguntas al respecto son las siguientes:

En el caso de una compraventa de mercancías entre un vendedor con domicilio en España y un comprador con domicilio en el Sultanato de Omán y que ha sido acordada en factura de compraventa bajo términos “*CIF Muscat Airport Incoterms 2010*”.

1º ¿Qué parte a la compraventa soportaría el riesgo de daños, averías o retrasos en el transporte aéreo de España a Omán?

2º ¿Si el vendedor de la mercancía al amparo del Incoterm referido contrata un seguro por cuenta y riesgo del comprador en cumplimiento del Incoterm CIF 2010 y se sucede un siniestro en el transporte ¿sería el comprador quien estaría legitimado para obtener o recibir la posible indemnización al seguro?

3º ¿Quién ostentaría la condición de perjudicado si las mercancías sufren una avería en el trayecto aéreo del transporte o en su almacenaje en el aeropuerto de destino en Muscat, el vendedor o el comprador?

En espera de sus siempre importantes noticias.

Atentamente.

# Algunos casos prácticos...

## Respuesta 4: Consulta el 29 de septiembre de 2021 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain.

CIF (lugar designado), tanto en los "Incoterms 2010" como en los actuales "Incoterms 2020" es un término sólo para usar en transporte marítimo.

Para cualquier medio de transporte y especialmente para transporte aéreo, el correcto es CIP (lugar designado).

Tanto en CIF como en CIP, la entrega se produce en origen aunque el vendedor pague el transporte hasta el lugar de destino. El riesgo es, pues, del comprador, desde el momento en que la mercancía está cargada en origen –ya sea puerto o aeropuerto–.

Por ello mismo, tanto en CIF como en CIP, el seguro lo contrata el vendedor a favor del comprador, por el 110% del valor de la mercancía, en una compañía de seguros de prestigio.

Por ello, en caso de daño a la mercancía, en el trayecto entre España y Omán, el legitimado para reclamar esa indemnización es el comprador.

Dicho todo ello, Vd. no oculta que el transporte ha sido aéreo. Es decir, que se ha producido un uso equivocado de un Incoterm, porque CIF no corresponde a transporte aéreo.

Hay estudios que indican que en el transporte aéreo hay un uso erróneo de los Incoterms –como FOB Aeropuerto– que ronda el 45% de las operaciones.

Incluso en los "Incoterms 1980" CIF parece reservado para transporte marítimo.

Una solución posibilista es constatar que el aeropuerto de Mascate está al lado del mar. Aunque hay un campo de golf entre el aeropuerto y el agua. Podríamos entender que un barco fondeara justo en ese punto y se articulara por el comprador la descarga de la mercancía.

Lo más probable, empero, es que la mercancía haya viajado en avión, con un Incoterm incorrecto. Ello no obstante, no altera que tanto CIF o en CIP-el adecuado en este caso- el comprador es quien tiene el riesgo, es el beneficiario del seguro y sería el perjudicado si las mercancías sufren un daño.

# Y cuidado con los riesgos cubiertos y excluidos...



## El seguro de las mercancías en el transporte

| Institute Cargo Clauses (ICC) - Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/ IUA)   | Cláusulas |         |         |
|---|-----------|---------|---------|
|   | ICC (A)   | ICC (B) | ICC (C) |
| <b>Riesgos Cubiertos:</b>   |           |         |         |
| Incendio o explosión.   | ✓         | ✓       | ✓       |
| Embarrancada, varada, hundimiento o zozobra del buque.  | ✓         | ✓       | ✓       |
| Vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre.  | ✓         | ✓       | ✓       |
| Abordaje, colisión o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo distinto al agua.                     | ✓         | ✓       | ✓       |
| Daños durante la descarga de la mercancía en un puerto de arribada forzosa.   | ✓         | ✓       | ✓       |
| Sacrificio en avería gruesa.  | ✓         | ✓       | ✓       |
| Echazón.  | ✓         | ✓       | ✓       |
| Gastos de salvamento.   | ✓         | ✓       | ✓       |
| Terremotos, erupciones volcánicas y rayos.  | ✓         | ✓       | ✗       |
| Arrastre por olas.  | ✓         | ✓       | ✗       |
| Mojaduras o entrada de agua de mar, de lago o de río en el buque, embarcación, bodega, medio de transporte, contenedor o lugar de almacenaje. | ✓         | ✓       | ✗       |
| Pérdida total de cualquier bulto que se pierda por la borda o que se caiga durante la carga o descarga de un buque o embarcación.             | ✓         | ✓       | ✗       |
| Agua de lluvia.   | ✓         | ✗       | ✗       |
| Daño malicioso.   | ✓         | ✗       | ✗       |
| Robos o hurtos.   | ✓         | ✗       | ✗       |
| Piratería.  | ✓         | ✗       | ✗       |
| Cualquier otro riesgo de pérdida o daño físico de la carga no definido anteriormente [ver exclusiones].                                       | ✓         | ✗       | ✗       |
| Conducta dolosa del asegurado.  | ✗         | ✗       | ✗       |
| Derrames ordinarios, pérdidas de peso o de volumen por merma natural y uso y desgaste.  | ✗         | ✗       | ✗       |
| Insuficiencia o inadecuación del embalaje o preparación del objeto asegurado.   | ✗         | ✗       | ✗       |
| Vicio propio o inherente a la naturaleza del objeto asegurado.  | ✗         | ✗       | ✗       |
| Demora.   | ✗         | ✗       | ✗       |
| Insolvencia o fallo financiero de los propietarios, armadores, gestores, fletadores u operadores del buque.                                   | ✗         | ✗       | ✗       |
| Uso de cualquier arma de guerra o dispositivo que emplee fisión y/o fusión atómica o nuclear.   | ✗         | ✗       | ✗       |
| Innavegabilidad o inadecuación del buque o embarcación.   | ✗         | ✗       | ✗       |
| Inadecuación del contenedor o medio de transporte.  | ✗         | ✗       | ✗       |
| Guerra, captura o secuestro [ver Cláusulas de Guerra del Instituto].  | ✗*        | ✗*      | ✗*      |
| Huelgas, disturbios o terrorismo [ver Cláusulas de Huelga del Instituto].   | ✗*        | ✗*      | ✗*      |

[\*] - Puede contratarse adicionalmente.

Copyright © 2020

# Que hay cambios en las 2020 en CIF y CIP...

## What are the key changes in Incoterms® 2020?

The introduction in the most recent version explains the purpose and use of the Incoterms® rules, identifies differences between Incoterms® 2010 and Incoterms® 2020.

Why has the FCA Incoterms® rule been revised? ↓

Where are the costs listed in Incoterms® 2020? ↓

What are the different levels of insurance coverage in CIF and CIP? ↓

How does Incoterms® 2020 account for arranging carriage? ↓

Where is information on security-related requirements? ↓

Is the Incoterms® rule DPU new? ↓

**Y si queremos saber cuáles son, vayamos POR FAVOR a la fuente oficial: la página web de la ICC, donde aparecen no solo los cambios aparecidos en la última versión, sino también una explicación detallada de cada uno**

Why has the FCA Incoterms® rule been revised? ↑

Free Carrier (FCA) has been revised for Incoterms® 2020 to cater to a situation where goods are sold FCA for carriage by sea and buyer or seller (or either party's bank) requests a bill of lading with an on-board notation. FCA in article A6/B6 now provides for the parties to agree that the buyer will instruct the carrier to issue an on-board bill of lading to the seller once the goods have been loaded on board, and for the seller then to tender the document to the buyer (often through the banks).

What are the different levels of insurance coverage in CIF and CIP? ↑

The Incoterms® 2020 rules provide for different levels of insurance coverage in the Cost Insurance and Freight (CIF) rule and Carriage and Insurance Paid To (CIP) rule. CIF Incoterms® rule, which is reserved for use in maritime trade and often used in commodity trading, the Institute Cargo Clauses (C) remains the default level of coverage, giving parties the option to agree to a higher level of insurance cover. The CIP Incoterms® rule now requires a higher level of cover, compliant with the Institute Cargo Clauses (A) or similar clauses.

Is the Incoterms® rule DPU new? ↑

No, simply renamed and moved to more accurately reflect the content of the rule. The former Delivered at Terminal (DAT) has been changed to Delivered at Place Unloaded (DPU) to emphasise that the place of destination can be any place and not just a "terminal," and to underscore the sole difference from Delivered at Place Unloaded (DPU) – under DAP the seller does not unload the goods, under DPU, the seller does unload the goods.

And since delivery under DAP happens before unloading, Incoterms® 2020 presents the newly named DPU after DAP.

Fuente: ICC, disponible en <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-2020/#anchor-i>. Última consulta: 10.04.2023.

## The History of the Incoterms® Rules

ICC - [www.iccwbo.org/incoterms](http://www.iccwbo.org/incoterms)

ICC conducts first study of most commonly used trade terms, highlighting disparities of their interpretation.



1923



Second Incoterms® rules study expands scope to improve clarity of trade terms in over 30 countries.

1928

ICC publishes first edition of the Incoterms® rules featuring six trade terms relating to carriage by sea:



1936



Three new non-maritime terms address the rise of transport of good by rail in the wake of World War II: FOR (Free on Rail), FOT (Free on Truck) and DCP (Delivered Cost Paid).

1953

ICC launches third edition of the Incoterms® rules including two new terms: DAF (Delivered at Frontier) and DDP (Delivery in Country of Destination)



1967



Fourth edition of the Incoterms® rules announces new terms to end confusion relating to the FOB (Free on Board) for air transport.

1976

FRC (Free Carrier) term and new documentation processes introduced to address rise of containerisation.



1980



ICC unveils Incoterms® 1990 a complete revision of the 1953 version reflecting contemporary practices in international trade and use of intermodal transport. FCR becomes FCA. Changes also contain provisions for the use of electronic messages.

1990

Publication of the Incoterms® 2000 sees major changes to the "Delivery" section, which made the term FCA (Free Carrier) far clearer and easier to use.



2000



ICC releases Incoterms® 2010, reducing the number of the terms from 13 to 11 by inclusion of two new rules for use irrespective of the agreed mode of transport. Other modification to reflect contemporary trade landscape comprises measures to enhance cooperation regarding commodities sales and domestic transactions.

2010

Y es que estamos ya en la 9ª versión, y en todas se han introducido cambios, de menor o mayor calado, con los que podremos estar de acuerdo o no, pero hay que conocerlos, y aplicarlos...

## Principales cambios de los Incoterms 2000 (frente a 1990)

- ¿Por qué unas nuevas reglas Incoterms®? La principal razón para la constante revisión de Incoterms® es la necesidad de adaptar dichos términos a las prácticas comerciales internacionales habituales.
- Los cambios más importantes en los Incoterms® 2000 respecto a los de 1990 los encontramos en:
  - El pago de las obligaciones aduaneras e impositivas en los términos **FAS** y **DEQ**.
  - Las obligaciones de carga y descarga en el término **FCA**, aunque no se describen correctamente en los nuevos Incoterms® 2000.

# Principales cambios de los Incoterms® 2010 (I)

- Las reglas Incoterms® 2010 han introducido algunos cambios significativos en relación a la versión anterior (2000). Estos cambios han consistido tanto en la desaparición y creación de nuevos términos, como en la modificación de algunos usos en los términos existentes y también en la adaptación a la operativa logística, las comunicaciones vía Internet y los procedimientos de seguridad que se han instaurado en las fronteras de los países.



## Principales cambios de los Incoterms® 2010 (II)

- Reducción de 13 a 11 términos.
- Prioridad para los Incoterms® 2010 polivalentes frente a los marítimos.
- **Mercancía en contenedores sólo con Incoterms® 2010 polivalentes (\*).**
- Transmisión del riesgo “a bordo del buque” en los Incoterms® 2010 FOB, CFR y CIF.
- Entrega “proporcionando la mercancía así entregada” para ventas que se producen durante el transporte marítimo.
- Asignación de los gastos de terminal.
- Cobertura de seguro de transporte en CIP y CIF.
- Información relacionada con la seguridad.
- Validez de mensajes y documentos electrónicos.
- Ámbito internacional y nacional.

(\*) *Este quizás sea el cambio más significativo de los Incoterms® 2010. Si la mercancía se transporta en **contenedor**, las reglas Incoterms® 2010 establecen claramente que NO deben usarse términos marítimos, aunque la entrega se realice en un puerto. La justificación es que los contenedores se entregan en las terminales de los puertos, es decir, antes de colocarse a bordo del buque.*

# Principales cambios de los Incoterms® 2020 (I)

- CAMBIOS DE CARÁCTER GENERAL y CAMBIOS SUSTANTIVOS
- Cambios de carácter general:
  - a) Se ha hecho más hincapié, en esta introducción, en la toma de la elección correcta.
  - b) Se explican más claramente la demarcación y la conexión entre el contrato de compraventa y sus contratos accesorios.
  - c) Se actualizan las Notas de orientación, que son ahora Notas explicativas, en cada regla Incoterms®, y
  - d) Se reordena el contenido de las reglas Incoterms®, dando más prominencia a la entrega y al riesgo.

Nota: “Todos estos cambios, aunque cosméticos en apariencia, son en realidad un intento sustancial, por parte de ICC, de ayudar a la comunidad comercial internacional a que sus operaciones exteriores sean más fluidas.”

(Libro oficial Incoterms® 2020, pág. 14, punto 58)

## Principales cambios de las reglas Incoterms® 2020 (II)

**LOS QUE NO HAN VENIDO, pese a lo publicado en LinkedIn**

**Ni uno, ni por casualidad...**

| Incoterms® 2010   | Incoterms® 2020  | Cambios en Incoterms® 2020 | Observaciones   |
|---|--|----------------------------|---|
| EXW<br>Ex Works / En fábrica                                | x  | Se elimina                 | Presentaba contradicciones con el actual Código Aduanero de la Unión Europea y porque, por su estructura, estaban más diseñados para el transporte doméstico que para el internacional.                               |
| FCA<br>Free carrier / Franco transportista                  | FCA Terrestre<br>FCE Marítimo                                    | Se desdobra                | En un FCA para transporte terrestre y en un FCA para transporte marítimo (para cargas no contenerizadas).   |
| FAS<br>Free alongside ship / Franco al costado del buque    | x  | Se elimina                 | Debido al poco uso que se le ha dado, se limitaba a carga Break Bulk.   |
| -   | CNI<br>Cost & Insurance / Costo y Seguro                         | Se crea                    | Obedece a la necesidad de asegurar las cargas en origen por parte del vendedor, pero sin flete internacional. Similar a lo que podría ser un FCA, pero más el seguro o un CIP menos el flete principal internacional. |
| DDP<br>Delivered duty paid / Entregado con derechos pagados | DTP<br>Delivered at terminal paid / Entregado en terminal pagado | Se elimina y se desdobra   | El Vendedor cumple con su obligación cuando la mercancía es entregada en la terminal en destino (puerto, aeropuerto, central de transporte o similar), con el pago de los derechos de Aduana.                         |
|   | DPP<br>Delivered at place paid / Entregado en lugar pagado       |                            | El Vendedor cumple con su obligación entregando la carga en el lugar convenido considerado no terminal de transportes, como por ejemplo puede ser el domicilio de un cliente, con el pago de los derechos de Aduana.  |

# Principales cambios de las reglas Incoterms® 2020 (III)

## LOS QUE SÍ HAN VENIDO, los auténticos, reales y oficiales

Copyright © 2019

### Changes made by ICC to the Incoterms® 2010 rules in the Incoterms® 2020 rules

- “Incoterms® 2020 provides for demonstrated market need in relation to bills of lading (BL) with an on-board notation and the Free Carrier (FCA) Incoterms® rule.
- Incoterms® 2020 aligns different levels of insurance coverage in Cost Insurance and Freight (CIF) and Carriage and Insurance Paid To (CIP).
- Incoterms® 2020 includes arrangements for carriage with own means of transport in FCA, Delivered at Place (DAP), Delivered at Place Unloaded (DPU), and Delivered Duty Paid (DDP).
- There is a change in the three-letter name for Delivered at Terminal (DAT) to DPU.
- Incoterms® 2020 includes security-related requirements within carriage obligations and costs.”

Source: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-releases-incoterms-2020/>

Fuente: Spanish-English version. Publicación ICC 723 ES

ICC - [www.iccwbo.org/incoterms](http://www.iccwbo.org/incoterms)

Elaborado por: INCOTRANS® - [International Business Advisors](http://International Business Advisors) - [www.incotrans.es](http://www.incotrans.es) - (+34) 629 755 921



# Y si no nos gustan las reglas, siempre hay opción de aportar...

ICC quick survey on Incoterms 2020



mi. 08/03/2023 10:37

Si hay problemas con el modo en que se muestra este mensaje, haga clic aquí para verlo en un explorador web.

---

ICC Global Commission on Commercial Law & Practice

## ICC quick survey on Incoterms® 2020 - Extended deadline to share your views

Dear Colleagues,

The Incoterms® rules – curated by the International Chamber of Commerce and widely used around the world by companies of all sizes – are a set of standard contractual clauses that facilitate global B2B trade in goods.

The current version, [Incoterms® 2020](#), has been in use for three years and ICC would like to get a sense of how well it is serving the global trading community.

In this regard, we invite you to complete this [short survey](#) by **31 March COB**.

We thank you in advance for your participation.

Best regards,

---

# Participando en las encuestas que lleva a cabo la ICC...

4. Please enter your country. \*

Escriba su respuesta

1. Please enter your name. \*

Escriba su respuesta

2. Please enter your email address. \*

Escriba su respuesta

3. Please enter your region \*

Africa

Americas

Asia & Pacific

Europe

Middle East

5. Since 1980, the Incoterms® rules have been revised every 10 years. The current version is *Incoterms® 2020*. Do you think there is a market need for a revision earlier than 2030? \*

No

Yes

6. If you replied 'Yes' to Question 5, what specific problems should a new *Incoterms® 2025* aim to solve?

Escriba su respuesta

7. Are there any improvements to *Incoterms® 2020* you would like to propose? \*

No

Yes

8. If you replied 'Yes' to Question 7, what specific improvements would you propose?

Escriba su respuesta

9. Have traders in your community generally moved over to using *Incoterms® 2020*? \*

Yes

No

10. If you replied 'No' to Question 9, why not?

Escriba su respuesta

# Blockchain, Smart contracts y smartINCOS de la ICC (I)



ABOUT US

GLOBAL ISSUES &  
TRENDS

DISPUTE RESOLUTION  
SERVICES

RESOURCES FOR  
BUSINESS

CONTACT US | FIND A DOCUMENT

## Introducing “smartINCOS”: the next generation of the Incoterms rules

As part of its global efforts to embrace the use of technology as a key driver of transformation for international trade, ICC with support from Perlin, a Singapore-based distributed ledger technology company, will develop **customisable, self-executing digital sales agreements**, incorporating the new Incoterms® rules. This incorporation of smartIncoterms® rules, or smartINCOS, will help facilitate trade by reducing costs and barriers faced by importers and exporters **worldwide, notably micro, small and medium enterprises (MSMEs)**

The platform will utilise sensor data and application programme interfaces (APIs) to prompt triggers for self-execution, sustainability, and other environmental, social and governmental (ESGs) performance indicators to improve trade facilitation.

**B2C Model Online Conditions of Sale: Approved by Commission subject to addition of prominent warnings on need for users to ensure compliance with applicable national/regional legal requirements (there are a variety of legal rules protecting consumers in different jurisdictions, and sale conditions must be adapted to comply with local consumer law requirements in the jurisdictions into which the goods will be sold)**

Fuente: “ICC announces launch date for Incoterms® 2020”, ICC [online]. [Última consulta: 14-06-2020]. Disponible en <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-announces-launch-date-incoterms-2020/>. Publicado el 28 de junio de 2019.

# Blockchain, Smart contracts y smartINCOTERMS de la ICC (II)



ABOUT US

GLOBAL ISSUES & TRENDS

DISPUTE RESOLUTION SERVICES

RESOURCES FOR BUSINESS

CHAMBER SERVICES

EVENTS

CONTACT US | FIND A DOCUMENT

## Blockchain and Incoterms® 2020

With regard to *Incoterms® 2020*, Mr Sun believes that blockchain technology can help optimise the distribution of the Incoterms rules. In particular, Mr Sun sees blockchain technology as a way to reduce the Incoterms rules reliance upon paper. "Given blockchain's sensor technology [through the use] of sensors and drones, surely there's a way we can start reducing the paper load," he said.

Blockchain technology also has the capacity to reduce errors or misinterpretations of the Incoterms® rules. "I've actually seen internal documentation from some of the big trade companies showing literally tens of thousands of emails being traded just to coordinate," said Mr Sun. "If we could digitalise, we could improve this process and make it more efficient."

In the future, Mr Sun envisions the Incoterms® rules as self-executing contracts. These contracts, known as "smart contracts" would seamlessly execute the correct Incoterms® rule for parties involved in trade with one another, according to Mr Sun.

Through Perlin's blockchain ledger, companies of all sizes, including micro, small and medium enterprises (MSMEs) will have the ability to optimise their supply chains and reduce costs. "There are all these ways to automate and reduce cost, which is going to make things much more accessible," explained Mr Sun.

For Mr Sun, the benefits of blockchain technology and data are not just limited to the Incoterms® rules. "If you imagine a world in 10 years' time with sensors, nanosatellites, drones, with all forms of data collection and that data to be in the blockchain, so it's immutable, then the future should be continuous multi-dimensional data, using AI and algorithms," said Mr Sun. "By harnessing data and digital technology, the global trade system can resolve pressing challenges, like climate change."

Fuente: ICC (26.08.2019), [How can blockchain technology optimize Incoterms® 2020?](https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/incoterms-rules-2020-blockchain-dorjee-sun-dap-fob-fca-exw-cfr-cpt/), disponible en <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/incoterms-rules-2020-blockchain-dorjee-sun-dap-fob-fca-exw-cfr-cpt/> Última consulta: 12.04.2023.

# Blockchain, Smart contracts y smartINCOS de la ICC (III)



## ICC TradeFlow blockchain platform launches to simplify trade processes

News • Singapore, 07/11/2019

**ICC and blockchain provider, Perlin, will pilot ICC TradeFlow, a blockchain platform aimed at simplifying the trade documentation process for all.**

ICC has joined DBS Bank, Trafigura, Infocomm Media Development Authority (IMDA), Enterprise Singapore, and Perlin to launch ICC TradeFlow, a pioneering blockchain platform designed to streamline trade processes for business.

ICC TradeFlow will allow businesses to visually map out trade flows, issue instructions to partners, and analyse trade actions in real time. On the platform, businesses can upload, verify, and modify trade documents, as well as act upon instructions from trading partners. Other components of the platform include a trade clock to keep progress of a particular transaction, as well as anti-fraud protections for shipping and documentation.

Later this month, the platform will pilot a cargo shipment of iron ore from Africa to China worth \$20 million.

**On the launch of the platform, ICC Secretary General John W.H. Denton AO said: "ICC TradeFlow has the power to simplify and transform global trade by reducing barriers for small- and medium- sized enterprises (SMEs) and unifying the trade documentation process for business everywhere."**

[CONTACT US](#) | [FIND A DOCUMENT](#) | [BECOME A MEMBER](#) | [CAREERS](#) | [MORE SITES](#)

ABOUT US

GLOBAL ISSUES & TRENDS

DISPUTE RESOLUTION SERVICES

RESOURCES FOR BUSINESS

CHAMBER SERVICES

EVENTS

TAGS

Blockchain

Global trade

Trade

Trade Facilitation

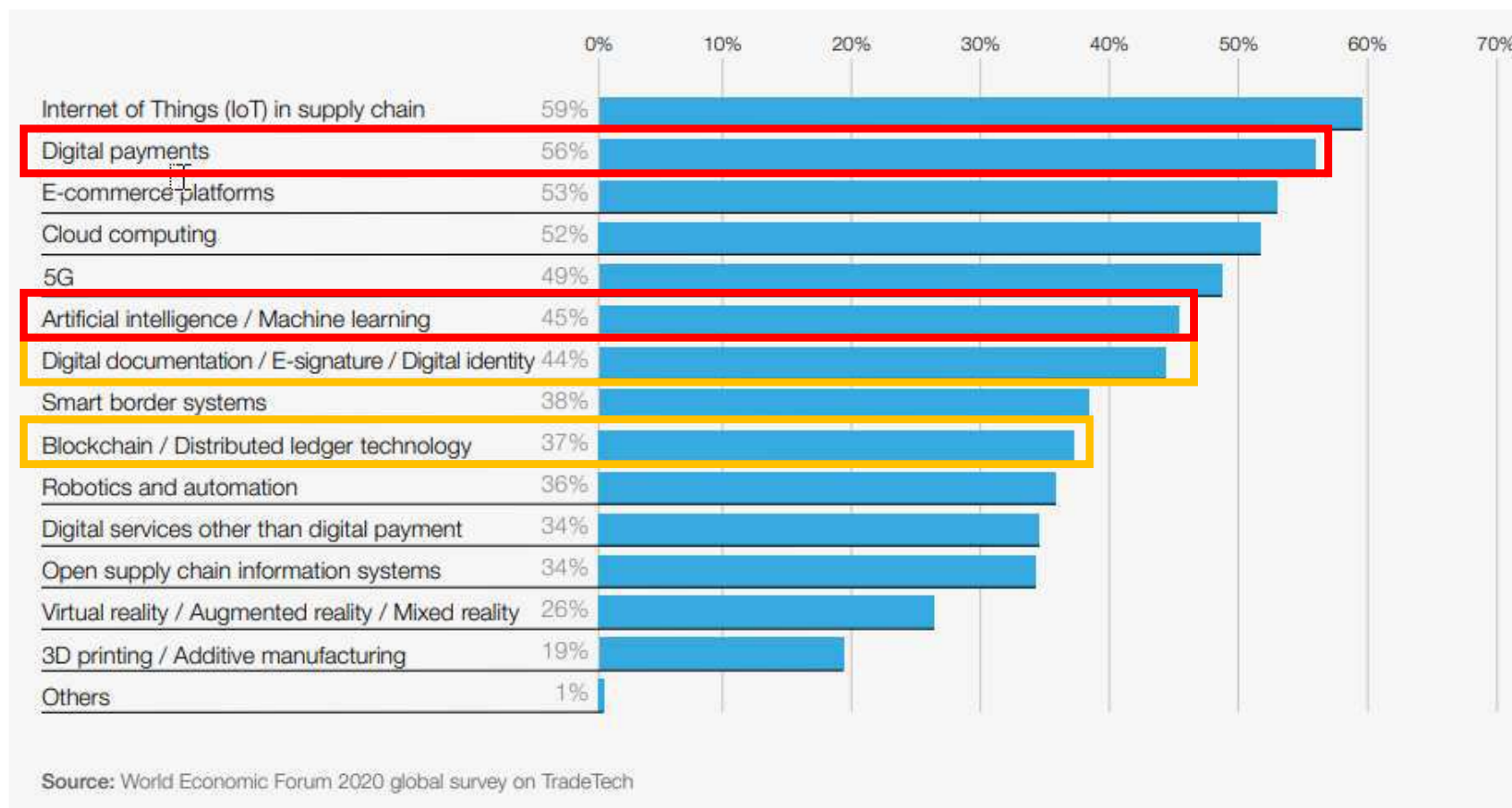
RELATED PUBLICATIONS

- ↓ Customs measures to Save Our SMEs
- ↓ Remittances in crisis
- ↓ Trade financing and COVID-19
- ↓ ICC Digital Roadmap
- ↓ Ten ways for governments to

Fuente: ICC (07.11.2019), *ICC TradeFlow blockchain platform launches to simplify trade processes*, disponible en <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-trade-flow-blockchain-platform-launches-to-simplify-trade-processes/#:~:text=ICC%20TradeFlow%20will%20allow%20businesses,upon%20instructions%20from%20trading%20partners>. Última consulta: 12.04.2023.

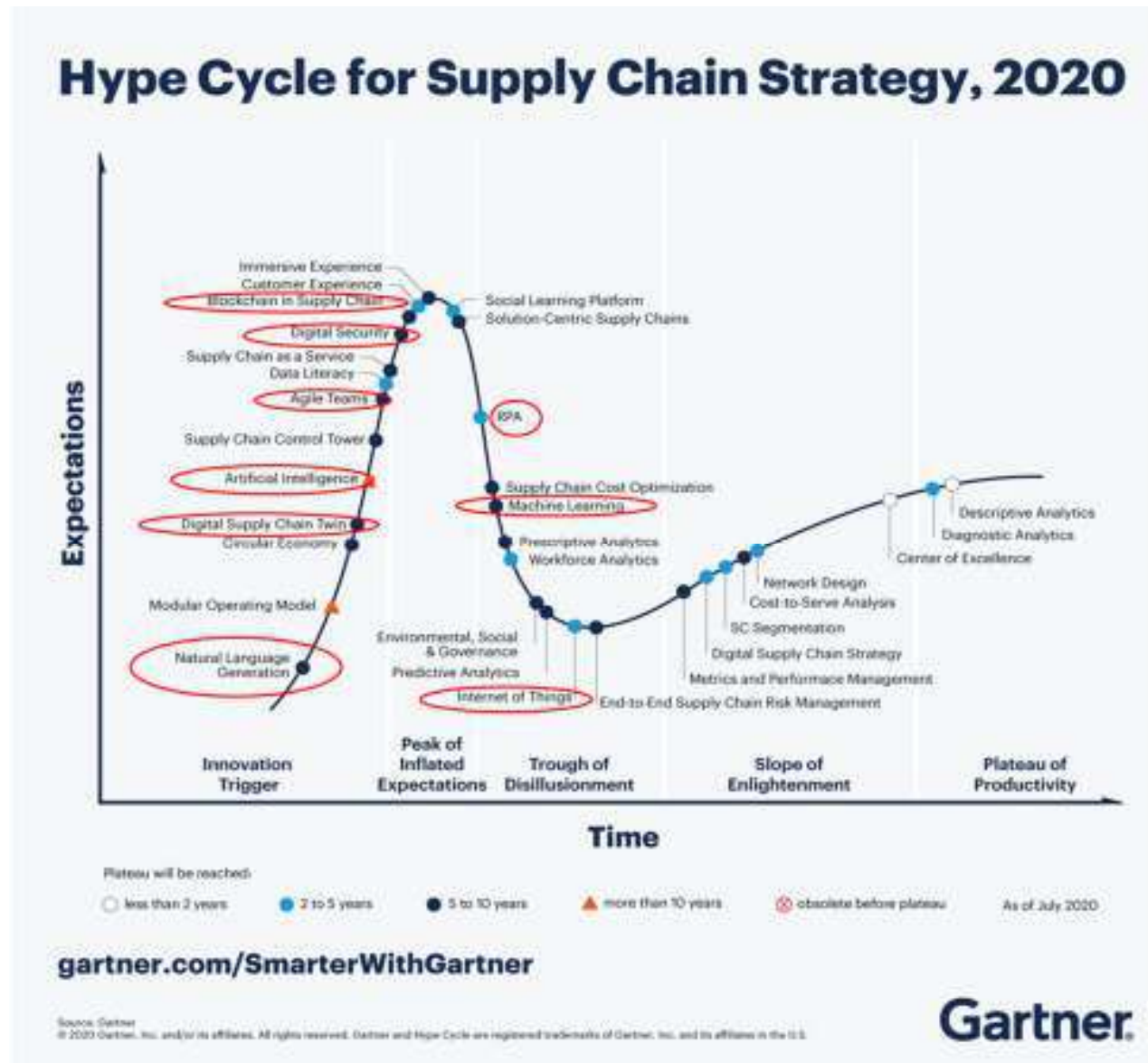
## Transformación digital del comercio internacional: hacia el digital trade (I)

- Según el World Economic Forum (WEF), estas son las tecnologías más transformadoras en el ámbito del comercio internacional:



Más allá de Blockchain, son muchas las tecnologías habilitadoras de la transformación digital del CoIn

# Transformación digital del comercio internacional: hacia el digital trade (II)



Si bien cada tecnología se encuentra en diferente grado de madurez respecto a expectativas

## Transformación digital del comercio internacional: hacia el digital trade (III)

|   |  |
|---|--|
| <b>Trazabilidad end to end</b><br>Trazar el proceso desde que se realiza el contrato hasta que se devuelve el contenedor. | <ul style="list-style-type: none"><li>• Determinar momento de la <b>transmisión del riesgo</b>, obligaciones...</li><li>• Planificación de los siguientes paso de la cadena. Cálculo del ETA (Estimated Time of Arrival), total y de cada tramo. Reconducir retrasos y minimizar su impacto.</li></ul> |
| <b>Gestión administrativa</b><br>Tratamiento y transmisión de documentación.  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Agilizar gestión y la transmisión. Reducir tiempos de proceso.</li><li>• Evitar errores.</li><li>• Evitar fraudes. Seguridad y confidencialidad.</li></ul>   |
| <b>Monitorización de la carga</b><br>Cargas refrigeradas (temperaturas...), golpes...                                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Actuaciones en caso de problemas.</li><li>• Seguros...</li></ul>   |
| <b>Gestión operativa</b><br>Operativa de terminales, transportes, aduanas, barcos   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Agilizar todos los procesos (terminales, carga...)</li><li>• Eliminar pasos que no aportan valor.</li><li>• Seguridad.</li></ul>   |
| <b>Gestión del negocio</b><br>Cálculo de indicadores, análisis rentabilidades, marketplaces,                              | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ayuda a la toma de decisión estratégica.</li><li>• Facilitar nuevos modelos de negocio.</li></ul>  |

**Adicionalmente, son muchos los ámbitos de aplicación**

## Transformación digital del comercio internacional: hacia el digital trade (III)

| Tecnología               | Trazabilidad End to End | Monitorización carga | Gestión administrativa | Gestión operativa | Gestión negocio |
|--------------------------|-------------------------|----------------------|------------------------|-------------------|-----------------|
| BlockChain               | A                       | M                    | A                      |                   | M               |
| IoT                      | A                       | A                    |                        | A                 |                 |
| 5G                       | M                       | A                    |                        | A                 |                 |
| Posicionamiento          |                         | M                    |                        | A                 |                 |
| Tecnologías Inmersivas   |                         | M                    |                        | M                 |                 |
| IA / Machine Learning    | A                       | A                    | M                      | A                 | A               |
| Visión Artificial        | M                       | M                    |                        | A                 |                 |
| Digital Twin             |                         |                      |                        | M                 | M               |
| RPA                      |                         |                      | A                      | M                 |                 |
| Cobots                   |                         |                      |                        | A                 |                 |
| Fabricación Aditiva – 3D |                         |                      |                        | M                 |                 |
| Analytics- Big Data      |                         |                      |                        |                   | A               |

**Pero, en nuestra opinión, solo una es totalmente transversal... Cuadros elaborados por INCOTRANS©**

# A la Inteligencia Artificial (IA) (I)



[Home](#) [Research](#) [Study](#) [People](#) [News & Events](#) [About](#) [Search](#)

OII > NEWS & EVENTS > NEWS >

## Behind AI, a massive infrastructure is changing geopolitics



OXFORD  
INTERNET  
INSTITUTE



Published on  
17 Mar 2023

The computing power needed to research and develop large AI models can be out of reach even for medium-sized states. Professor Vili Lehdonvirta, Oxford Internet Institute, explores the impact this has.

Fuente: Oxford Internet Institute (17.03.2023), disponible en <https://www.oii.ox.ac.uk/news-events/news/behind-ai-a-massive-infrastructure-is-changing-geopolitics/>. Última consulta: 12.04.2023.

# A la Inteligencia Artificial (IA) (II)

## El poder destructor real de la inteligencia artificial, según los expertos

El 36% de los expertos advierte de que las decisiones tomadas por la inteligencia artificial podrían conducir a una "catástrofe de nivel nuclear", según un informe elaborado por Stanford



Un 36% de los investigadores consultados creen que las decisiones de las IAs pueden llevarnos a una catástrofe. (Midjourney)

Fuente: El Confidencial (12.04.2023), disponible en [https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2023-04-12/inteligencia-artificial-catastrofe-nuclear-expertos\\_3608991/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2023-04-12/inteligencia-artificial-catastrofe-nuclear-expertos_3608991/). Última consulta: 12.04.2023.

# A la Inteligencia Artificial (IA) (III)

Tecnología

## Expertos, analistas y hasta Elon Musk firman una carta para pausar el desarrollo de la IA

- ✦ *Más de 1.100 empresarios, inversores, investigadores y analistas creen que se debe frenar el desarrollo*
- ✦ *Por muchos beneficios que pueda ofrecer, también tiene que ser una tecnología controlada y legislada*



Fuente: El Economista (30.03.2023), disponible en <https://www.eleconomista.es/tecnologia/noticias/12209177/03/23/Expertos-analistas-y-hasta-Elon-Musk-firman-una-carta-para-pausar-el-desarrollo-de-la-IA-.html>. Última consulta: 12.04.2023.

# A la Inteligencia Artificial (IA) (IV)

SEGÚN UN ESTUDIO DE MICROSOFT

## Científicos detectan ya destellos de humanidad en la inteligencia artificial

Investigadores de Microsoft han publicado un artículo en el que aseguran que el modelo de lenguaje GPT-4 puede resolver tareas novedosas y difíciles sin intervención humana



Por Omar Kardoudi

25/03/2023 - 05:00 Actualizado: 31/03/2023 - 10:52



El pasado 14 de marzo, OpenAI lanzó **GPT-4**, la nueva versión del modelo de lenguaje que está detrás de ChatGPT. Casi a la vez, un grupo de investigadores de Microsoft ha publicado un **artículo** en el que aseguran que esta nueva inteligencia artificial no solo está entrenada con muchos más datos y es más fiable que su hermano pequeño, sino que llega a tener “destellos de inteligencia” similar a la humana, **un primer paso para ese unicornio que es la Inteligencia artificial general.**

Fuente: El Confidencial (25.03.2023), disponible en

[https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2023-03-25/chatgpt-inteligencia-artificial-investigacion\\_3599080/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2023-03-25/chatgpt-inteligencia-artificial-investigacion_3599080/). Última consulta:

12.04.2023.

# A la Inteligencia Artificial (IA) (V)

Telecomunicaciones

## Europa y EEUU abren el debate ético y legal para regular ChatGPT

- *La limitación de Italia al servicio de OpenAI invita a otros países a regular la inteligencia artificial generativa*
- *España y Europa lideran los aspectos deontológicos de la Inteligencia Artificial*
- *Elon Musk y Steve Wozniak pide que el desarrollo de la IA se detenga seis meses para poner orden*



Imagen creada a través de la inteligencia artificial de Midjourney

Fuente: El Economista (05.04.2023), disponible en <https://www.economista.es/telecomunicaciones/noticias/12216702/04/23/europa-abre-el-debate-etico-y-legal-para-regular-y-poner-freno-a-chatgpt.html>. Última consulta: 12.04.2023.

# A la Inteligencia Artificial (IA) (VI)

NEW LAW SUMMIT 2023

## Los retos jurídicos y éticos de la IA: "No hay ni un derecho fundamental que no se vea afectado"

La III edición del NewLaw Summit 2023 ha reunido durante dos jornadas a expertos del sector jurídico y fiscal de grandes empresas junto a representantes de la Agencia Tributaria, el Ministerio de Economía y el Ayuntamiento de Madrid



De izquierda a derecha: Patricia Manca, socia de PwC Tax & Legal; Yana Zoloeva, líder EMEA NewLaw en PwC; y Reena SenGupta, analista, escritora, consultora y líder de opinión del sector jurídico mundial.

Por Guillermo Martínez

27/03/2023 - 05:00



Cientos de profesionales y **soluciones tecnológicas del ámbito legal y fiscal** expuestas durante los dos días en los que se celebró el **NewLaw Summit 2023**, organizado por **PwC Tax & Legal** y en colaboración de **El Confidencial** y **DigitalES**, se dieron cita en la capital madrileña un año más. Durante las diferentes mesas redondas, altos representantes de la empresa privada, la Academia y la Administración pública, abordaron el **futuro del empleo** una vez que la digitalización se incremente y las necesidades que estos dos sectores empiezan a percibir para poder seguir desempeñando sus funciones de la manera más correcta y eficaz posible.

Fuente: El Confidencial (27.03.2023),  
disponible en

[https://www.elconfidencial.com/juridico/2023-03-27/new-law-summit-2023-pwc-legal-fiscal-bra\\_3596647/](https://www.elconfidencial.com/juridico/2023-03-27/new-law-summit-2023-pwc-legal-fiscal-bra_3596647/). Última

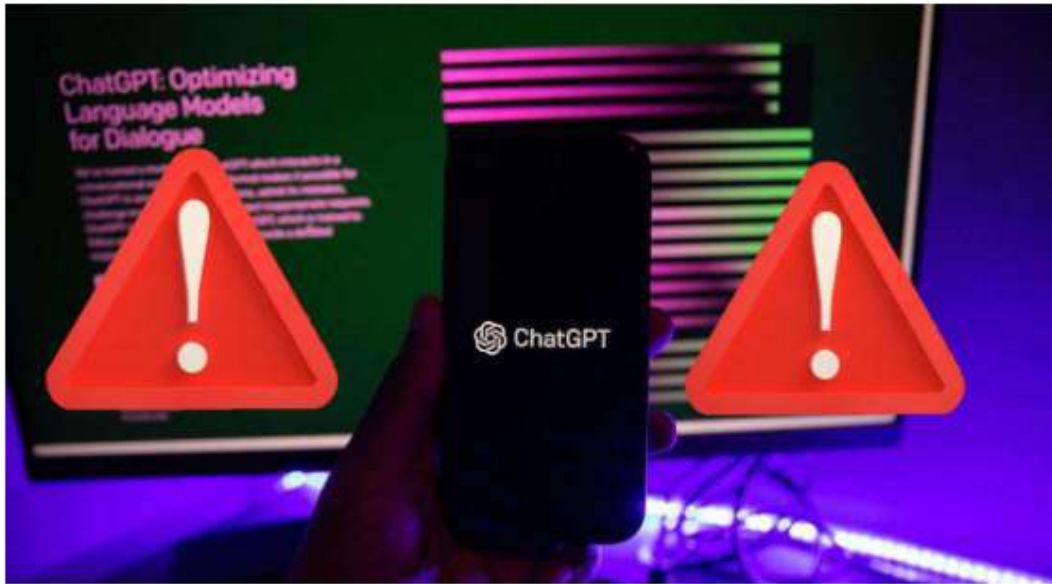
consulta: 12.04.2023.

# A la Inteligencia Artificial (IA) (VII)

Tecnología

## Italia se convierte en el primer país en prohibir ChatGPT: este es el motivo

- \* *El bloqueo de esta IA por ahora tan solo es temporal*
- \* *Esta misma semana expertos y empresarios del sector han firmado una carta para frenar el desarrollo de la IA*



Fuente: El Economista (31.03.2023), disponible en <https://www.economista.es/tecnologia/noticias/12212123/03/23/Italia-se-convierte-en-el-primer-pais-en-prohibir-ChatGPT-este-es-el-motivo-.html>. Última consulta: 12.04.2023.

# A la Inteligencia Artificial (IA) (VIII)

CRISTÓBAL VALENZUELA, COFUNDADOR DE RUNWAY

"La inteligencia artificial es el mayor cambio en 1.000 años, es un error frenarla"

Runway es una IA capaz de convertir texto en fotos hiperrealistas y en vídeo y está obligando a YouTube a reaccionar. Su creador compara el momento actual de la inteligencia artificial con la invención de la imprenta



Cristóbal Valenzuela, CEO y cofundador de Runway. (Cedida)

Fuente: El Confidencial (03.04.2023), disponible en [https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2023-04-03/runway-cristobal-valenzuela-ia-inteligencia-artificial-ai\\_3603289/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2023-04-03/runway-cristobal-valenzuela-ia-inteligencia-artificial-ai_3603289/). Última consulta: 12.04.2023.

# A la Inteligencia Artificial (IA) (IX)

SEMANA MARCIANA DE ACCENTURE SONG

## La inteligencia artificial democratizada por ChatGPT: ¿amenaza o impulso a la creatividad?

Con la popularización de ChatGPT, la denominada IA generativa ha comenzado a ayudar a profesionales de todas las disciplinas a optimizar su trabajo. Hasta el momento, lejos de reemplazar a los humanos, está llevando la creatividad al siguiente nivel



Mesa redonda 'Inteligencia artificial y creatividad'.

Fuente: El Confidencial (22.03.2023), disponible en [https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2023-03-22/inteligencia-artificial\\_3596456/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2023-03-22/inteligencia-artificial_3596456/). Última consulta: 12.04.2023.

# IA aplicada en distintos ámbitos – Legal

CHRIS STOKEL-WALKER

BUSINESS FEB 21, 2023 10:00 AM

## Generative AI Is Coming For the Lawyers

Large law firms are using a tool made by OpenAI to research and write legal documents. What could go wrong?



DAVID WAKELING, HEAD of London-based law firm Allen & Overy's markets Innovation group, first came across law-focused generative AI tool Harvey in September 2022. He approached OpenAI, the system's developer, to run a small experiment. A handful of his firm's lawyers would use the system to answer simple questions about the law, draft documents, and take first passes at messages to clients.

The trial started small, Wakeling says, but soon ballooned. Around 3,500 workers across the company's 43 offices ended up using the tool, asking it around 40,000 queries in total. The law firm has now entered into a partnership to use the AI tool more widely across the company, though Wakeling declined to say how much the agreement was worth. According to Harvey, one in four at Allen & Overy's team of lawyers now uses the AI platform every day, with 80 percent using it once a month or more. Other large law firms are starting to adopt the platform too, the company says.

Fuente: Wired (21.02.2023), disponible en <https://www.wired.com/story/chatgpt-generative-ai-is-coming-for-the-lawyers/>. Última consulta: 12.04.2023.

# IA aplicada en distintos ámbitos – Medicina

“MEJOR QUE MUCHOS MÉDICOS”

## La capacidad de diagnóstico de ChatGPT sorprende a los expertos médicos de Harvard

La última versión de ChatGPT ha superado con éxito el examen para obtener la licencia médica en EEUU y es capaz de diagnosticar enfermedades raras en segundos.



La Inteligencia artificial ya demuestra que puede ser una gran ayuda a los médicos. (MidJourney)

Fuente: El Confidencial (10.04.2023), disponible en [https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2023-04-10/chatgpt-medicos-diagnostico-harvard\\_3607950/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2023-04-10/chatgpt-medicos-diagnostico-harvard_3607950/). Última consulta: 12.04.2023.

# IA aplicada en distintos ámbitos – Educación

FORMACIÓN >

## ChatGPT y educación: ¿un nuevo enemigo o aliado de los profesores?

La irrupción de las herramientas de inteligencia artificial generativa supone un reto y una oportunidad para las instituciones educativas, que no pueden ni deben mirar hacia otro lado

**NACHO MENESES**

Madrid - 30 MAR 2023 - 12:20 CEST



¿Cómo luchar contra una aplicación en apariencia indetectable que es capaz de generar, en menos de un minuto, una redacción de 600 palabras sobre la energía nuclear, las crisis migratorias del siglo XX o la desigualdad de género, y hacerlo además con un lenguaje completamente natural? La irrupción de la inteligencia artificial generativa en el ámbito educativo está dando sus primeros pasos y ya ha supuesto un auténtico vuelco en todo el mundo. Cuando, a finales de 2022, [OpenAI](#) lanzó el popular [ChatGPT](#), un sistema de inteligencia artificial capaz de generar textos originales, contestar preguntas y resolver multitud de tareas, les bastó cinco días para superar el millón de usuarios, y los 100 millones en apenas dos meses. Ante el peligro de una herramienta que facilita el plagio y las trampas, las alarmas en escuelas y universidades no tardaron en sonar, hasta el punto de que ya son muchos los casos (el Estado de Nueva York y las escuelas de Seattle, en EE UU, y las universidades australianas son solo unos pocos ejemplos) en los que se optó rápidamente por prohibir su uso.

Fuente: El País (30.03.2023), disponible en <https://elpais.com/economia/formacion/2023-03-30/chatgpt-y-educacion-un-nuevo-enemigo-o-aliado-de-los-profesores.html>. Última consulta: 12.04.2023.

# IA aplicada en distintos ámbitos – Logística

La logística y el transporte entre los sectores con más implantación

## La logística 4.0 cuenta con seis tecnologías esenciales como protagonistas para afianzar la digitalización logística



La IA creció en 2021 un 1%, el aumento es ligero según los datos del ONTSI, pero se prevé que hasta 2025 viva su gran transformación para alcanzar el objetivo del Gobierno. Fuente: Adobestock.

Cloud, ciberseguridad, IoT, 5G, analítica de datos, inteligencia artificial y la importancia de la experiencia e interfaz de usuario, son las herramientas tecnológicas más relevantes para la digitalización de la logística 4.0. Así se desprende el informe elaborado por UNO, la Organización Empresarial de Logística y Transporte de España, junto a la compañía T-Systems Iberia, titulado ‘La revolución tecnológica de la logística y el transporte: situación actual y aceleración de la transformación digital del sector’.

El estudio es un trabajo de investigación elaborado como herramienta de gestión para dar respuesta y orientación a las demandas del sector en materia tecnológica, ofreciendo no sólo información, sino fundamentalmente soluciones con aplicación real para las empresas. Este informe ha sido elaborado sobre la base de las necesidades de las empresas implicadas en la gestión de la cadena de suministro, es decir, de logística, transporte, distribución y última milla, y nace con el objetivo de ayudar a identificar, de todas las tecnologías existentes, cuáles son pieza clave en el desarrollo tecnológico del sector y, de ellas, cuáles se adaptan mejor a cada modelo de negocio, cómo implantarlas, cuáles son los beneficios de su uso, qué grado de desarrollo tiene cada una de las tecnologías o los criterios para saber si una compañía cuenta con la madurez digital necesaria para ponerlas en marcha. Es decir, no se trata de un documento teórico, sino de economía aplicada.

Fuente: Logística Profesional (10.04.2023), disponible en [https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2023-04-10/chatgpt-medicos-diagnostico-harvard\\_3607950/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2023-04-10/chatgpt-medicos-diagnostico-harvard_3607950/). Última consulta: 12.04.2023.

## Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (I)

- ¿Podrían tecnologías de Inteligencia Artificial llegar a decidir sobre nosotros en los **procesos** del comercio internacional, por ejemplo, **los Incoterms?**

- Si bien es cierto que la tecnología ha evolucionado rápidamente en los últimos años, y es posible que se desarrollen herramientas más avanzadas en el futuro para ayudar en la toma de decisiones comerciales, siempre **será necesario contar con la experiencia humana y la perspectiva única que aporta cada individuo.**
- Los Incoterms son un conjunto de reglas que se utilizan en el comercio internacional para definir las responsabilidades y obligaciones del comprador y el vendedor en cuanto a la entrega de las mercancías. Estas reglas se revisan y actualizan periódicamente por la Cámara de Comercio Internacional (ICC), y siempre es recomendable estar al tanto de los cambios para asegurarse de que se están utilizando las últimas versiones.
- En cualquier caso, **es importante recordar que el comercio internacional es un proceso complejo y que siempre se requiere de un enfoque multidisciplinario, que involucra conocimientos sobre la industria, la cultura y la política de los países involucrados.** ChatGPT y otros modelos de lenguaje basados en inteligencia artificial pueden ser herramientas útiles en este proceso, pero **nunca podrán reemplazar la experiencia y habilidades humanas que son esenciales para el éxito en el comercio internacional.**
- Esto que acabáis de leer es la respuesta que nos ha dado el propio ChatGPT al hacerle la pregunta, ¿qué os parece? (30 de marzo de 2023)

# Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (II)

← → ↻ 🏠 chat.openai.com/chat

+ New chat

## ChatGPT

| Examples   | Capabilities   | Limitations   |
|--|--|---|
| "Explain quantum computing in simple terms" →            | Remembers what user said earlier in the conversation | May occasionally generate incorrect information                 |
| "Got any creative ideas for a 10 year old's birthday?" → | Allows user to provide follow-up corrections         | May occasionally produce harmful instructions or biased content |
| "How do I make an HTTP request in Javascript?" →         | Trained to decline inappropriate requests            | Limited knowledge of world and events after 2021                |

Send a message...

ChatGPT Mar 23 Version. Free Research Preview. ChatGPT may produce inaccurate information about people, places, or facts.

Windows taskbar: Buscar, [Icons], 16:13 10/04/2023

Fuente: OpenAI, disponible en <https://openai.com/blog/chatgpt>. Mi cuenta, <https://chat.openai.com/chat/> Última consulta: 10.04.2023.

# Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (III)

The screenshot shows a web browser window at chat.openai.com/chat. The user's question, "qué significa entrega en comercio internacional", is highlighted with a yellow box. The AI's response explains that "entrega" (delivery) in international trade refers to the moment the seller fulfills their obligations and transfers the goods to the buyer. It details that delivery can include various aspects such as the transfer of responsibility, the location of delivery, transportation, loading and unloading, and necessary documentation. It also notes that delivery terms can be specified in contracts, often using Incoterms to define responsibilities and costs.

qué significa entrega en comercio internacional

En el comercio internacional, "entrega" se refiere al momento en que el vendedor completa sus obligaciones de acuerdo con el contrato de venta y entrega la mercancía al comprador.

La entrega puede incluir varios aspectos, como el momento en que se transfiere la responsabilidad de la mercancía del vendedor al comprador, el lugar donde se realiza la entrega, el transporte de la mercancía, la carga y descarga de la mercancía, y la documentación necesaria para completar la transacción.

La entrega puede ser acordada por las partes en el contrato de venta y puede incluir términos específicos, como el uso de Incoterms (términos comerciales internacionales) que establecen las responsabilidades y los costos para el vendedor y el comprador durante la entrega.

Send a message...

Regenerate response

ChatGPT Mar 23 Version. Free Research Preview. ChatGPT may produce inaccurate information about people, places, or facts

## Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (IV)



Como vendedor, si deseas minimizar el riesgo logístico en tus transacciones comerciales, hay varias cosas que puedes hacer, tales como:



1. Utilizar reglas Incoterms que te permitan transferir los riesgos al comprador en momentos específicos del proceso de entrega. Por ejemplo, puedes utilizar reglas como FOB o CIF para transferir el riesgo al comprador en el momento en que la mercancía se entrega al transportista o se carga a bordo del buque.
2. Trabajar con proveedores de logística de confianza que tengan una buena reputación y experiencia en el transporte y la entrega de mercancías. Asegúrate de revisar cuidadosamente los términos y condiciones del contrato y establecer claramente los requisitos y expectativas para minimizar los riesgos asociados con el transporte.
3. Utilizar servicios de seguimiento y monitoreo que te permitan rastrear la ubicación y el estado de tus envíos en tiempo real. Esto te ayudará a detectar problemas y tomar medidas preventivas si es necesario.
4. Contratar seguros de transporte que te protejan en caso de pérdida, daño o robo de la mercancía durante el transporte. Asegúrate de entender los términos y condiciones del seguro y elegir una cobertura que se adapte a tus necesidades y presupuesto.
5. Establecer políticas claras de devoluciones y reembolsos en caso de que la mercancía se dañe o se pierda durante el transporte. Esto puede ayudarte a minimizar los riesgos asociados con la entrega y a mejorar la satisfacción del cliente.

## Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (V)

← Tweet



— La inteligencia artificial nos va a quitar el trabajo 🧐

— La inteligencia artificial 🤔

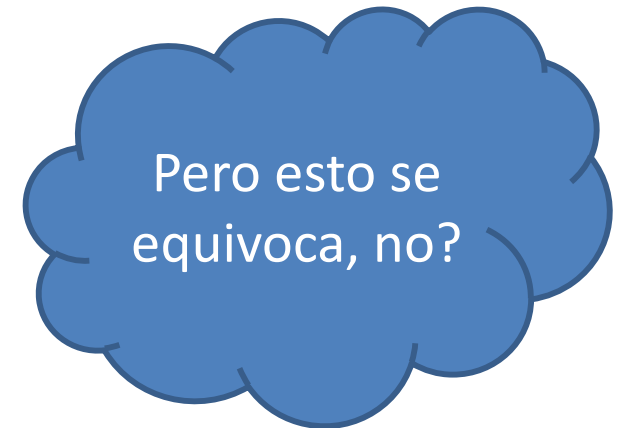
JG Cuando yo tenía 6 años mi hermana tenía la mitad de mi edad. Tengo ahora 70 años, que edad tiene mi hermana?

Si cuando tú tenías 6 años tu hermana tenía la mitad de tu edad, eso significa que ella tenía entonces 3 años (la mitad de 6).

Han pasado  $70 - 6 = 64$  años desde que tenías 6 años. Como tu hermana tiene 64 años menos que tú, su edad actual es  $70 - 64 = 6$  años.

Por lo tanto, la edad actual de tu hermana es de 6 años.

19:12 · 08 abr 23 · 13,3M Visualizaciones



Pero esto se equivoca, no?

# Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (VI)



qué regla incoterms utilizar como vendedor quiero minimizar el riesgo logístico pero quiero asumir el costo hasta destino

30 de marzo de 2023



Si como vendedor deseas minimizar el riesgo logístico pero asumir el costo hasta el destino acordado con el comprador, la regla Incoterm que mejor se adapta a tus necesidades es el Incoterm DAP (Delivered At Place).

Con esta regla, el vendedor es responsable de la entrega de la mercancía en el lugar acordado, asumiendo los costos y riesgos asociados a la entrega de la mercancía hasta ese punto. El comprador es responsable de los costos y riesgos posteriores a la entrega, incluyendo la descarga de la mercancía en el lugar de destino y su transporte interno.

Es importante tener en cuenta que, bajo la regla Incoterm DAP, el vendedor es responsable de cumplir con los requisitos de exportación, como obtener licencias de exportación o pagar los impuestos de exportación. El comprador es responsable de cumplir con los requisitos de importación, como obtener las licencias de importación y pagar los impuestos de importación.

Es recomendable que ambas partes establezcan un acuerdo claro y detallado sobre los términos de la transacción, incluyendo los términos de entrega, el lugar de entrega y los costos asociados, para evitar malentendidos o disputas futuras.

## • Chat GPT 3:

- Este sistema aprende de lo que está escrito en Internet, hasta cierta fecha.
- Coge los datos de Internet, y trata de extraer conocimiento y el modo de razonamiento.
- ¿Qué problema tenemos en comercio internacional? Que si lo que hay en Internet es “contenido de mala calidad”, aprende “eso”. Si le hacemos preguntas, acierta poco y/o mal.

# Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (VII)

2 / 2 AN como vendedor qué regla incoterms debo utilizar si quiero minimizar el riesgo logístico pero asumir el costo hasta destino

10 de abril de 2023

Como vendedor, la regla Incoterm que debe utilizar si quiere minimizar el riesgo logístico pero asumir el costo hasta el destino es la regla "CPT" (Carriage Paid To), que establece que el vendedor es responsable de los costos del transporte de la mercancía hasta el lugar de destino acordado, pero asume el riesgo de pérdida o daño de la mercancía solo hasta el momento en que la entrega al transportista o al agente que ha contratado para transportar la mercancía.

En otras palabras, el vendedor es responsable de organizar el transporte de la mercancía y pagar los costos del transporte hasta el destino acordado, pero no es responsable de los riesgos de pérdida o daño de la mercancía después de que la entregue al transportista.

Es importante tener en cuenta que, con la regla CPT, el vendedor es responsable de obtener todos los documentos necesarios para el transporte, como licencias, permisos, autorizaciones y seguros, y de proporcionarlos al comprador si así lo requiere. Además, el vendedor debe asegurarse de que la mercancía esté embalada y etiquetada adecuadamente para evitar daños durante el transporte.

En resumen, la regla Incoterm CPT es la mejor opción para minimizar el riesgo logístico y asumir el costo hasta el destino. Sin embargo, siempre es recomendable consultar a un experto en logística o a un abogado especializado en comercio internacional para obtener asesoramiento detallado sobre la regla más adecuada para cada transacción comercial en particular.



## • Chat GPT 4:

Es una evolución del 3, y tiene dos mejoras principalmente, que son:

- Aprende sobre muchos más datos y, en consecuencia, “se equivoca” menos.
- Facilita los “plugins”, que permiten aprender en tiempo real, y de un conocimiento “más refinado”. Info en: <https://openai.com/blog/chatgpt-plugins>

## Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (VIII)

- **Machine Learning:**

- El sistema aprende a partir de datos, de **realizaciones anteriores**, es decir, tomas de decisión que se han llevado a cabo antes (100 veces), que entendemos que son correctas. Se mete en una “cocktailera”, y el sistema nos da la respuesta (en base al histórico anterior).
- Ejs. de criterios como vendedor: quiero asumir el riesgo, quiero asumir el costo, que la carga vaya asegurada, la mercancía es contenedorizada, etc.
- El sistema aprende de 50 realizaciones, y las otras 50 las usamos para comprobar que la respuesta del sistema es correcta. Si no lo es, el sistema no ha aprendido bien. Se puede corregir, p. ej., metiendo nuevos parámetros, creando más realizaciones, etc.

- **Ventajas:**

- NO ha participado ningún experto, ni hay un conocimiento explícito de nadie. Así, sin que participe ningún experto, el sistema puede aprender.
- Se pueden meter en cualquier momento parámetros nuevos, y ver cómo afectan, es decir, medir la “sensibilidad” de esos parámetros.
- Permite hacer otros tipos de análisis. P. ej., cuáles son los principales factores que influyen en la toma de decisión de usar la regla EXW.

- **Inconvenientes:**

- Si las realizaciones no son buenas, puedes llegar a conclusiones erróneas.

## Inteligencia Artificial (IA) aplicada al Comercio Internacional – Incoterms (IX)

- Conocimiento explícito:

- Hay un **experto** que introduce una serie de reglas, de conocimiento en el sistema, y a partir de una serie de parámetros, la IA nos da la regla correcta. Así, el sistema ayuda a la toma de decisiones. Ej: IncoTool.

- Ventajas:

- Hay un conocimiento explícito. Si está bien implementado, el sistema acertará siempre.

- Inconvenientes:

- El número de parámetros es limitado, y condicionado por la decisión del experto.
- No podemos tener en cuenta parámetros ocultos, pues el experto no tiene por qué conocer todos. P. ej., si el tamaño de la operación (importe) afecta a la elección de la reglas Incoterms®.

# IA aplicada al Comercio Internacional – Herramientas y Soluciones



incotrans.es/es/promastery-software-comercio-internacional/

**INCOTRANS**  
International Business Group

INICIO EMPRESA ADVISORS ACADEMY TECHNOLOGIES PROMASTERY NOTICIAS CLIENTES CONTACTO

**ProMastery®**

**La herramienta para el dominio de los procesos de la operativa del comercio internacional, más allá de la logística y el transporte**

"Processes Mastery" (ProMastery®) es un software de gestión integral que aporta calidad, innovación y control de las operaciones del comercio internacional.

ProMastery® es una nueva propuesta, siguiendo las tendencias del sector a nivel global, con la que optimizar, digitalizar y hacer más sostenible la cadena de valor de las empresas involucradas en el comercio internacional.










Desarrollado íntegramente por **INCOTRANS Group** para su implantación y puesta en marcha en la empresa.

QUÉ ES SERVICIOS QUE INTEGRA ÁMBITOS DE ACTUACIÓN POR QUÉ PROMASTERY

Fuente: ProMastery en INCOTRANS, disponible en <https://www.incotrans.es/es/promastery-software-comercio-internacional/>. En YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=qdqCpBWala0&t=2s>. Última consulta: 10.04.2023.

# IA aplicada al Comercio Internacional – ProMastery®

## ¿Qué es ProMastery®?

-  Una herramienta destinada a **vendedores y compradores** que participan en una operación de **comercio internacional** de mercancías.
-  Proporciona una **visión unificada y coherente** de la operativa del comercio internacional para todos los departamentos, cubriendo aspectos legales, logísticos, financieros, aduaneros y fiscales.
-  Establece una **fase de análisis previa** donde se definen las operativas a seguir, con su consiguiente **gestión de riesgos**.
-  Incorpora una **base de conocimiento** que guía hacia esa correcta definición. Además, se conecta a fuentes solventes para construir esa base ( UE Com, ITC, ...)
-  Propone la **secuencia de operaciones** para cada operativa seleccionada.
-  Unifica y facilita las **interacciones con terceros** (clientes, proveedores, transitarios, representantes aduaneros, etc.).
-  Crea un **repositorio documental** por cada operación garantizando así un único punto de verdad documental.
-  Registra las **incidencias** ocurridas durante cada operación para su posterior análisis.
-  Analiza datos mediante **cuadros de mando interactivos de KPIs** que favorecen la toma de decisiones estratégicas óptimas para cada empresa.
-  Se **integra** fácilmente con otras herramientas de gestión de empresa (ERPs, CRMs, etc.), tanto internas como de terceros.

Tecnología al servicio de las personas, y no personas al servicio de la tecnología

# IA aplicada al Comercio Internacional – ProMastery®

app.dev.incotrans.es/#/wizard/riskAndCost

INCOTRANS ProMastery®

Asistente regla Incoterms

Fuente: Inteligencia Artificial en ProMastery® de INCOTRANS®, disponible en <https://app.dev.incotrans.es/#/wizard/riskAndCost>. Última consulta: 10.04.2023.

**Role asumido**  
Identificar si la operación se desea plantear en rol de cargador/vendedor o en rol de destinatario/comprador.

Vendedor / cargador

Comprador / destinatario

**Cuál va a ser el transporte principal**  
Por transporte principal entendemos aquel que se utilizará en todo o, al menos, en la parte central o principal de trayecto que van a recorrer las mercancías.

Carretera

Marítimo

Aéreo

Ferrocarril

**Bajo qué modalidad de envío**  
Indica cómo va a viajar la mercancía con respecto al resto del transporte. Dependerá del medio de transporte seleccionado. Así, por ejemplo, si la mercancía viaja en contenedores, podrá indicar si la misma viaja dentro de un contenedor sin compartir espacio con otras cargas o lo comparte (grupaje).

Carga No Containarizada

Full Container Load. Contenedor Completo

Less than Container Load. Contenedor Compartido.

Cómo actúo: Vendedor / cargador

Cómo actúo: Vendedor / cargador  
Transporte principal: Marítimo

# IA aplicada al Comercio Internacional – ProMastery®

← → ↻ 🏠 🔒 app.dev.incotrans.es/#/wizard/riskAndCost 🔍 📄 ☆ 🗃️ ⚙️ 📧 👤 ⏻

**INCOTRANS ProMastery®** ☰

🏠 > ⓘ **Asistente regla Incoterms**

**Tipo de operación internacional**  
Indique si se trata de una operación nacional, intracomunitaria o se trata de una operación que implica la realización de formalidades aduaneras.

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| Operación que discurre enteramente del territorio nacional (o TAI - Territorio de Aplicación del Impuesto) | <input type="checkbox"/>            |
| Operación que discurre dentro de la Unión Europea (o TAU - Territorio Aduanero de la Unión)                | <input type="checkbox"/>            |
| Exportación. Operación que implica la realización de formalidades aduaneras                                | <input checked="" type="checkbox"/> |

**Quién va a asumir el riesgo logístico de la operación en el tramo principal**  
Definimos el riesgo logístico como la responsabilidad ante la pérdida o daño de la mercancía. Indique si el punto en el que se realiza la transmisión del riesgo logístico entre el vendedor y comprador se encuentra en el tramo de origen (generalmente país de origen) o en el tramo de destino (generalmente país de destino).

|              |                                     |
|--------------|-------------------------------------|
| El vendedor  | <input type="checkbox"/>            |
| El comprador | <input checked="" type="checkbox"/> |

←

|                      |   |
|----------------------|---|
| Cómo actúo           | Vendedor / cargador                         |
| Transporte principal | Marítimo                                    |
| Modalidad de envío   | Full Container Load.<br>Contenedor Completo |

←

|                      |   |
|----------------------|---|
| Cómo actúo           | Vendedor / cargador   |
| Transporte principal | Marítimo  |
| Modalidad de envío   | Full Container Load.<br>Contenedor Completo                                 |
| Aduana               | Exportación. Operación que implica la realización de formalidades aduaneras |

# IA aplicada al Comercio Internacional – ProMastery®

← → ↻ 🏠 🔒 app.dev.incotrans.es/#/wizard/riskAndCost 🔍 📄 ☆ 🗄️ ⚙️ 📧 👤 🔌

**INCOTRANS ProMastery®** ☰

🏠 > ⓘ **Asistente regla Incoterms**

**Categorice el lugar de entrega**  
El lugar de entrega define el punto donde se realiza la transmisión del riesgo logístico desde el vendedor al comprador. Usted ha indicado que el riesgo lo va a asumir el "El comprador", por lo que la transmisión del riesgo se realizará en el tramo de origen. Especifique con más detalle dicho lugar.

Instalaciones del expedidor

Terminal de contenedores puerto de origen

**Lugar de transmisión del costo**  
Indique el punto hasta donde desea asumir la contratación de la logística de la operación. Este punto puede coincidir o no con el punto en el que se transmite el riesgo.

Terminal de contenedores puerto de origen (Mismo punto que la transmisión del riesgo)

Terminal de contenedores puerto de destino

Instalaciones del comprador

←

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| Cómo actúo                    | Vendedor / cargador   |
| Transporte principal          | Marítimo  |
| Modalidad de envío            | Full Container Load.<br>Contenedor Completo                                 |
| Aduana                        | Exportación. Operación que implica la realización de formalidades adueneras |
| Asunción del riesgo (entrega) | El comprador  |

←

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Cómo actúo                     | Vendedor / cargador   |
| Transporte principal           | Marítimo  |
| Modalidad de envío             | Full Container Load.<br>Contenedor Completo                                 |
| Aduana                         | Exportación. Operación que implica la realización de formalidades adueneras |
| Asunción del riesgo (entrega)  | El comprador  |
| Categorice el lugar de entrega | Terminal de contenedores puerto de origen                                   |

# IA aplicada al Comercio Internacional – ProMastery®

← → ↻ 🏠 🔒 app.dev.incotrans.es/#/wizard/riskAndCost 🔍 📄 ☆ 🗄️ ⚙️ 📧 👤 🔌

**INCOTRANS ProMastery®** ☰

🏠 > ⓘ **Asistente regla Incoterms**

**Deseo asegurar el riesgo del comprador**

Si

No

**Regla Incoterms a aplicar**

CIP Carriage and Insurance Paid / Transporte y Seguro Pagados Hasta

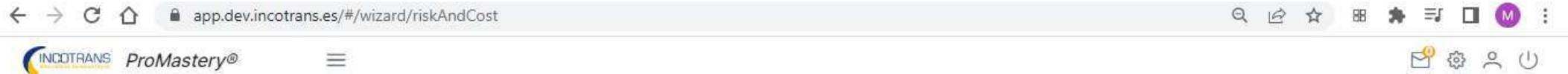
←

|                      |   |
|----------------------|---|
| Cómo actúo           | Vendedor / cargador                         |
| Transporte principal | Marítimo                                    |
| Modalidad de envío   | Full Container Load.<br>Contenedor Completo |

←

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Cómo actúo                     | Vendedor / cargador   |
| Transporte principal           | Marítimo  |
| Modalidad de envío             | Full Container Load.<br>Contenedor Completo                                 |
| Aduana                         | Exportación. Operación que implica la realización de formalidades adueneras |
| Asunción del riesgo (entrega)  | El comprador  |
| Categorice el lugar de entrega | Terminal de contenedores puerto de origen                                   |
| Lugar de transmisión del costo | Terminal de contenedores puerto de destino                                  |
| Asunción costo Seguro          | Vendedor ✓  |

# IA aplicada al Comercio Internacional – ProMastery®



🏠 > ⌚ Asistente regla Incoterms

Regla Incoterms: CIP Carriage and Insurance Paid / Transporte y Seguro Pagados Hasta: Terminal de contenedores puerto de destino

Riesgo (Preparado para la descarga) / Costo (Descargado)

Riesgo: [Arrows showing duration] / Costo: [Arrows showing duration]

| Concepto | Identificado por   | Para el vendedor | Para el comprador | Lugar de transmisión  |
|----------|--------------------|------------------|-------------------|---|
| Riesgo   | Color del relleno: |                  |                   | El vendedor asume el riesgo logístico hasta: Terminal de contenedores puerto de origen - Preparado para la descarga |
| Costo    | Color del borde:   |                  |                   | El vendedor contrata la logística hasta: Terminal de contenedores puerto de destino - Descargado                    |

<

|   |   |
|---|---|
| Cómo actúo                                    | Vendedor / cargador   |
| Transporte principal                          | Marítimo  |
| Modalidad de envío                            | Full Container Load, Contenedor Completo                                    |
| Aduana  | Exportación. Operación que implica la realización de formalidades aduaneras |
| Asunción del riesgo (entrega)                 | El comprador  |
| Categorice el lugar de entrega                | Terminal de contenedores puerto de origen                                   |
| Lugar de transmisión del costo                | Terminal de contenedores puerto de destino                                  |
| Asunción costo                                | Vendedor  |
| Seguro  | ✓   |
| Regla Incoterms                               | CIP Carriage and Insurance Paid / Transporte y Seguro Pagados Hasta         |
| Posición de la entrega                        | Preparado para la descarga  |
| Posición del lugar de que acompaña a la regla | Descargado  |

**Por cierto, NO somos otro transitario virtual, ni queremos serlo!**

**Tampoco pretendemos eliminarlos. Sois necesarios!**

**Queremos aportar valor en los servicios que ofrecéis a vuestros clientes**

# Gestión de riesgos e incidencias – ProMastery®

The screenshot shows the ProMastery web application interface. The browser address bar displays 'app.dev.incotrans.es/#/documentListEditor/preventiveAction'. The application header includes the 'INCOTRANS ProMastery®' logo, a hamburger menu, the company name 'Productos Electricos PES S.L.', and user profile icons. The left sidebar contains a navigation menu with 'Gestión riesgos' highlighted in orange. The main content area shows a breadcrumb 'Acciones preventivas' and a search bar. Below is a table of preventive actions with columns for 'Acción preventiva' and 'Categoria'. A blue text box is overlaid on the right side of the table.

| Acción preventiva ↑↓  | Categoria ↑↓ |
|---|--------------|
| Correcta gestión de los tiempos en presentación de documentación relacionada    |              |
| Correcta gestión de los tiempos logísticos                                      |              |
| Estudio si conviene solicitar al comprador que aperture un crédito documentario |              |
| Estudio si se requiere de un crédito CESCE                                      |              |
| Inclusión / revisión cláusulas de tratamiento de demoras en contrato de compra  |              |
| Procedimiento de trincaje   |              |
| Revisar documento para aduaneros requeridos                                     |              |
| Revisar la existencia de un contrato firmado con cláusulas                      |              |
| Revisión cupos aduaneros, medidas anti dumping o varios                         |              |
| Revisión lugar de entrega en contrato de compraventa                            |              |
| Revisión medidas en país destino  |              |

La IA tiene que ser una ayuda a la toma de decisión, pero no tiene que tomar ella las decisiones (sobre todo en procesos “core”). Si toma la decisión, nos aleja del conocimiento y del dominio del proceso. NO puede sustituir a las personas.

El conocimiento se queda en la empresa, y se acelera su adquisición, desde la experiencia

# Bienvenidos al siglo XXI !!

- Todas estas herramientas tienen que servir a vendedores y compradores, con la ayuda de los transitarios, representantes aduaneros y operadores logísticos, a conseguir el **control y dominio de todos sus procesos de la operativa del comercio internacional**.
- Todos los intervinientes en la cadena debemos seguir sabiendo qué son las reglas. Ahora se podrá adquirir el **conocimiento** de manera más rápida y contrastada. Quizás leeríamos el libro de las reglas Incoterms (que no se lo lee nadie).
- Ahora bien, **esto no tiene que sustituir a quien toma las decisiones**. El objetivo debería ser que la relación entre vendedores – compradores y transitarios evolucione hacia un escenario donde los primeros tengan un conocimiento explícito de todos los procesos, y **el transitario sea el “facilitador” del cambio**.
- No únicamente un “facilitador de fletes”, o un “desatascador de problemas”. Debe ser un asesor para ayude a que vendedores – compradores evolucionen hacia una logística más compleja con menos sobresaltos sin que tengan que cambiar toda su estructura, trabajando de manera conjunta, **ayudando a que el control del proceso lo tenga el cliente**.

# Participar de una forma activa en el proceso de transformación es clave



Fuente: "CREATING A MODERN DIGITAL TRADE ECOSYSTEM: Reforming laws and harmonizing legal frameworks", ICC UK [online].  
[Última consulta: 25-09-2022]. Publicado el 20 de noviembre de 2021.

**“Las organizaciones deben acelerar la transformación digital si quieren sobrevivir.”**

**Jorge Martínez, director regional de OpenText en España y Portugal**

# What is the ICC Digital Standards Initiative?

Recent innovations to digitise the global trading system have had the unintended consequence of fragmenting the market and the platforms used by several industries of the international supply chain and public sector agencies. There is a clear need for a trusted, independent and neutral body to lead the effort to connect digital islands.

Hosted by the International Chamber of Commerce (ICC), the Digital Standards Initiative is committed to promoting policy coherence and harmonising digital trading standards for the benefit of businesses, governments, and people everywhere. Working with established standard-setting bodies and international organisations, **the ICC Digital Standards Initiative will drive greater adoption of existing standards and create new frameworks to unify digital trade processes.**

Fuente: DSI, disponible en <https://www.dsi.iccwbo.org/>. Última consulta: 25.09.2022.

# DSI de la ICC (II) – MLETR

The screenshot shows the website for the ICC Digital Standards Initiative. The main heading is "The ICC Digital Standards Initiative" with the subtext "We are establishing a globally harmonised digital trade environment." Below this are navigation buttons for "For developers", "For executives", "For policymakers", "Submit a standard", "Download Standards Toolkits", and "Certificate in Digital Trade Strategy".

The central focus is a section titled "ESTATUS DE ACCIÓN A NOVIEMBRE 2021" (Status of Action as of November 2021). It is divided into two categories:

- JURISDICCIONES QUE HAN ADOPTADO MLETR** (Jurisdictions that have adopted MLETR):
  - Baréin, 2019 (Flag of Bahrain)
  - Singapur (Flag of Singapore)
  - Mercado global de Abu Dhabi (Abu Dhabi Global Market logo)
  - Kiribati (Flag of Kiribati)
  - Belice (Flag of Belize)
- JURISDICCIONES QUE CONSIDERAN ALINEACIÓN O ADOPCIÓN** (Jurisdictions that consider alignment or adoption):
  - Reino Unido (Flag of United Kingdom)
  - Paraguay (Flag of Paraguay)
  - Papúa Nueva Guinea (Flag of Papua New Guinea)
  - Trinidad y Tobago (Flag of Trinidad and Tobago)

At the bottom, three statistics are displayed:

- Years of digitising trade documentation: **20+**
- UNCITRAL MLETR Adoption since 2017: **7 jurisdictions**
- Global electronic bill of lading (eBL) issuance in 2021: **1.2%**

Fuente: ICC DSI. Disponible en <https://www.dsi.iccwbo.org/>. Última consulta: 25.09.2022.

# Relevancia del ámbito jurídico – eBoL (*Documents digitisation*) (I)

## Ley Modelo de la CNUDMI sobre documentos transmisibles electrónicos (2017)

Fecha de aprobación: 13 de julio de 2017

### Finalidad

El objetivo de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos es hacer posible el uso de los documentos transmisibles electrónicos en el marco del derecho, tanto a nivel nacional como internacional. La Ley Modelo se aplica a los documentos transmisibles electrónicos que son funcionalmente equivalentes a los documentos o títulos transmisibles emitidos en papel. Estos últimos son documentos o títulos en papel que facultan a su tenedor para reclamar el cumplimiento de la obligación indicada en ellos y que permiten transmitir el derecho a obtener el cumplimiento de esa obligación mediante la transmisión de la posesión del respectivo documento o título. Entre los documentos o títulos transmisibles emitidos en papel más usuales se encuentran los conocimientos de embarque, las letras de cambio, los pagarés y los resguardos de almacén.

### El porqué de su relevancia

Los documentos y títulos transmisibles emitidos en papel son instrumentos comerciales esenciales.

Su disponibilidad en forma electrónica puede contribuir enormemente a facilitar el comercio electrónico, por ejemplo aumentando la velocidad y la seguridad de la transmisión, permitiendo la reutilización de los datos y automatizando determinadas operaciones mediante "contratos inteligentes".

Los documentos transmisibles electrónicos pueden tener especial relevancia en determinados sectores del comercio, como el transporte, la logística y las finanzas ("fintech"), y para los países en desarrollo interesados en crear un mercado de resguardos de almacén electrónicos con el fin de facilitar el acceso de los agricultores al crédito.

Además, los documentos transmisibles electrónicos son un elemento fundamental de un entorno comercial en el que se prescindiera del papel, lo que puede contribuir de manera significativa a facilitar el comercio.

### Disposiciones más importantes

La Ley Modelo sobre Documentos Transmisibles Electrónicos se basa en los principios de no discriminación contra el uso de medios electrónicos, equivalencia funcional y neutralidad tecnológica, en los que se inspiran todos los textos de la CNUDMI sobre comercio electrónico. Por lo tanto, puede dar cabida a la utilización de todas las tecnologías y todos los modelos, como el sistema registral,

el de tokens o el de registros descentralizados.

Según la Ley Modelo, un documento transmisible electrónico es funcionalmente equivalente a un documento o título transmisible emitido en papel si contiene la información que sería obligatorio consignar en un documento o título transmisible emitido en papel y se utiliza un método fiable que permita: a) determinar que ese documento electrónico es el documento transmisible electrónico;

b) lograr que ese documento electrónico pueda ser objeto de control desde su creación hasta que pierda toda validez o eficacia; y c) mantener la integridad de ese documento electrónico.

El control es un concepto clave en la Ley Modelo, ya que representa el equivalente funcional de la posesión de un documento o título transmisible emitido en papel. En particular, el requisito de la posesión se da por cumplido respecto de un documento transmisible electrónico si se utiliza un método fiable: a) para determinar que ese documento transmisible electrónico está bajo el control exclusivo de una persona; y b) para identificar a esa persona como la persona que tiene el control.

### Recursos adicionales

- [Texto - nota explicativa](#)
- [Situación actual](#)

La Ley Modelo va acompañada de una Nota explicativa con información de antecedentes, cuyo objetivo es **ayudar a los Estados a incorporar las disposiciones de la Ley Modelo a su derecho interno** y servir de orientación a otros usuarios del texto.

Se ha promulgado legislación basada o inspirada en la Ley Modelo en 1 Estado: **Bahrein** (2018)

Los países tardarán en adoptar la ley modelo para que se refleje en la legislación nacional.

Fuente: UNCITRAL. Disponible en [https://uncitral.un.org/es/texts/ecommerce/modelaw/electronic\\_transferable\\_records](https://uncitral.un.org/es/texts/ecommerce/modelaw/electronic_transferable_records). Última consulta: 16.06.2020.

## Relevancia del ámbito jurídico – eBoL (*Documents digitisation*) (II)

¿Es cierto que una de las funciones del B/L es que trasmite la propiedad de las mercancías y por ese motivo, cuando se entrega a su legítimo destinatario, este se convierte en propietario de las mismas? → **NO!!**



Acceso socios →

ICC ▾ Consultas ▾ Comercio Internacional Formación ▾ Arbitraje Publicaciones ▾ Actualidad ▾ Ser socio

El conocimiento de embarque marítimo cumple una triple función: por un lado, es un recibo dado al cargador ("shipper") por las mercancías entregadas; por otro, demuestra la existencia de un contrato de transporte y, por último, otorga derechos sobre las mercancías. Se emiten en juegos de originales, normalmente dos o tres, y cualquiera de ellos puede ser usado para obtener la posesión de la mercancía. Así pues, quién posea el conocimiento de embarque acredita la posesión de la mercancía. La calificación del poseedor del documento como poseedor de las mercancías deriva de las facilidades que el título ofrece a quien aparece formalmente legitimado para ejercer el derecho de crédito. Dicha legitimización se compone, no sólo, de la posesión del documento, sino que es necesaria la designación en el mismo como titular.

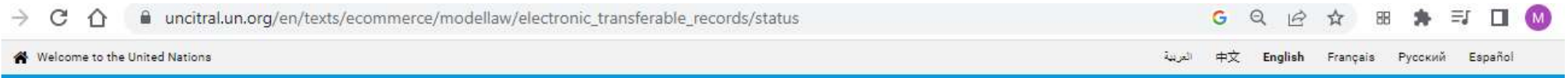
Hay que distinguir entre conocimientos de embarque nominativos, a la orden o al portador. En el primero de los casos, se trata de documentos no negociables por estar emitidos a nombre de un determinado consignatario, quien no puede transmitir los derechos ni mediante endoso ni por entrega del documento en sí mismo. Obviamente dispone de la posibilidad de ceder los derechos siempre dentro del marco legal previsto al efecto.

En cuanto a los Bs/L a la orden, se trata de documentos negociables que pueden ser transmitidos por endoso. Según la "Ley de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque" (art. 19), *será a la orden cuando se consigna que la mercancía será entregada a la orden del cargador o de un tercero y de los sucesivos endosatarios.*

Fuente: ICC Spain,  
disponible en  
<https://www.iccspain.org/to-the-order-of-shipper/>.

Última consulta:  
25.09.2022.

# En INCOTRANS trabajamos en el análisis de la legislación española para adaptarla/nos a la MLETR



United Nations Commission On International Trade Law



Home - Texts and Status - Electronic Commerce - UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (2017) - Status: UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (2017)

## Status: UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (2017)

This page is updated whenever the UNCITRAL Secretariat is informed of changes in enactment of the Model Law.

The UNCITRAL Secretariat also prepares yearly a document containing the Status of Conventions and Enactments of UNCITRAL Model Laws, which is available on the web page of the corresponding [UNCITRAL Commission Session](#).

Legislation based on or influenced by the Model Law has been adopted in 7 States and a total of 7 jurisdictions:

| State                   |      | Notes |
|-------------------------|------|-------|
| Bahrain                 | 2018 |       |
| Belize                  | 2021 |       |
| Kiribati                | 2021 |       |
| Papua New Guinea        | 2022 |       |
| Paraguay                | 2021 |       |
| Singapore               | 2021 |       |
| United Arab Emirates    |      |       |
| Abu Dhabi Global Market | 2021 |       |



Fuente: UNCITRAL. Disponible en [https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic\\_transferable\\_records/status](https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records/status). Última consulta: 12.04.2023.

# Y participamos en la ICC DSI BC Data Set Validation – SCF Subgroup



**ICC Digital Standards Initiative (DSI) & Banking Commission Commercialization Working Group**

**Dataset Alignment :  
Operational Supply Chain & Trade Finance Chain**

March 16<sup>th</sup> 2023



Fuente: The ICC Digital Standards Initiative, Digital Trade Standards, “DSI Key Trade Documents and Data Elements. Digital standards analysis and recommendations”, disponible en [https://www.dsi.iccwbo.org/files/ugd/8e49a6\\_2d93b2f219cf404ab91bafd028e31fcc.pdf](https://www.dsi.iccwbo.org/files/ugd/8e49a6_2d93b2f219cf404ab91bafd028e31fcc.pdf). Última consulta: 10.04.2023.



# Conclusiones (I)

- Estamos en un nuevo escenario condicionado por 2 factores
  1. Un entorno de demanda variable y volátil, costes y niveles de servicio totalmente alocados, con condicionantes geoestratégicos que cambian el panorama de un día para otro... que derivan en que las cadenas de suministro estables tal como las percibíamos hasta ahora ya no tengan sentido. Y nos obliga a movernos a entornos donde debemos de ser muy ágiles para adaptarnos a ese cambio y repararnos para los riesgos potenciales
  2. Una digitalización que tiene una serie de consecuencias
    - a. **Facilita la operación** (corredores digitales, trazabilidad end to end, documentación digital...)
    - b. Procesos farragosos y complejos (crédito documentario...) se **simplifican** o desaparecen en favor de procesos más sencillos (Banking Commission de la ICC)
    - c. Técnicas como la **IA** permiten tener un **mayor conocimiento y dominio del proceso** (ejemplo de Incoterms del ICC o el ChatGPT)
    - d. Aparecen **nuevos modelos de negocio** (navieras ofertando el end to end)

## Conclusiones (II)

- En este nuevo escenario, el comercio internacional va a evolucionar en nuestra opinión en estos aspectos:
  1. Los protagonistas del comercio internacional (**compradores y vendedores**) deben **tener dominado el proceso** en todos los ámbitos;(logístico, contractual, financiero) para ganar en agilidad y adelantarse a los riesgos de la nueva situación.
  2. Los demás actores deben ver el comercio internacional con **esa nueva visión completa y compleja** y no centrarse en un único rol. Dependerá de ellos su papel.
  3. Debemos tener presente el ámbito legal en este nuevo escenario (MLETR...)
- Hay que pasar de un reparto de roles entre cargador (contrato, financiero) y transitario (transporte) a una **colaboración activa y estrecha**.

**Muchas gracias por su atención.**

**Me tienen a su disposición:**

**[marta.prado@incotrans.es](mailto:marta.prado@incotrans.es)**

**Tel. / WhatsApp: (+34) 629.75.59.21**

**<http://es.linkedin.com/in/martapradolarburu>**

**Microsoft Teams: [marta.prado@incotrans.es](mailto:marta.prado@incotrans.es)**

**Twitter: @incotrans\_ibas**

**[www.incotrans.es](http://www.incotrans.es)**

