

Recomendación de la Cámara de Comercio Internacional sobre la no utilización de los Incoterms ® 2010 FOB y CIF en el tráfico de contenedores ¿Cómo afecta el THC (*terminal handling charges*) en esta recomendación?

Escribo este artículo, como respuesta a una consulta planteada por los alumnos y alumnas del Máster de Comercio Internacional 2014-2015 de la Universidad de Vigo (Galicia, España).

En el libro “Las reglas Incoterms ® 2010. Manual para usarlas con eficacia” de mi colega Alfonso Cabrera Cánovas, se describen de forma minuciosa las causas por las que unos u otros Incoterms deben ser utilizados en cada ocasión, incluyendo el transporte intermodal de contenedores. Recomiendo su lectura, porque Alfonso es un profesional experto en este tipo de cuestiones.

Sin entrar en profundidad en el tema, hay dos aspectos importantes que nos podrían inducir a pensar que estos Incoterms no son los más adecuados para contenedores:

- a) Son exclusivos para un modo marítimo, mientras que los contenedores operan en tráficos intermodales con fases de carretera, ferrocarril y marítima. Por lo tanto, a priori, es mejor un Incoterm polivalente.
- b) La mayoría de los contenedores son cerrados y van precintados, de modo que el estado de la mercancía no se puede comprobar hasta abrirlos en destino. Si al abrirlos se detecta un daño ¿Dónde se ha producido? La pregunta muchas veces es difícil de contestar y conlleva una complicada delimitación de responsabilidades y riesgos.

Pero con independencia de todas estas cuestiones que están perfectamente definidas en el libro del profesor Cabrera, la cuestión que me han planteado los alumnos y alumnas afecta al THC de las terminales de contenedores.

En primer lugar, indicar que las líneas regulares que operan con buques portacontenedores lo hacen mayoritariamente en términos “*Liner Terms*”. Esto significa que cuando ofertan un flete marítimo, lleva incluidas las operaciones de estiba en el puerto de origen y desestiba en el puerto de destino (así como las intermedias en los puertos de transbordo cuando no es un servicio directo).

En segundo lugar, definir lo que es un THC. Se trata del conjunto de operaciones portuarias, tanto productivas como administrativas, que son llevadas a cabo en una terminal de contenedores para la gestión de los mismos.

Para profundizar un poco más en el concepto THC, puede recurrirse a los siguientes links:

http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges.pdf
http://www.yangming.com/english/download/thc_components.pdf

Como puede observarse, el THC es un *forfait* o *lump sum* que las navieras cobran a sus clientes en concepto de operaciones efectuadas en la terminal de contenedores. Por ejemplo, THC terminal de contenedores de Vigo 40' DV - EUR 150.

Para iniciar nuestro análisis, partimos de un contenedor estándar en un tráfico de exportación, que sale vacío de una terminal y regresa cargado a la misma.

En la tabla adjunta se desglosan, de forma resumida, las operaciones implicadas; indicando cuáles corresponden al THC y cuales al flete marítimo.

Nº	Descripción	Incluida en
1	Salida del contenedor vacío - carga de pila a camión	THC
2	Entrada del contenedor lleno - descarga de camión a pila	THC
3	Inspección: comprobación del precinto, etiquetas, etc.	THC
4	Movimientos internos del contenedor: en la pila, entre pilas, etc.	THC
5	Trabajo administrativo asociado a la entrada/salida y estancia	THC
6	Almacenamiento del contenedor hasta la llegada del buque	THC
7	Traslado del contenedor desde la pila hasta el costado del buque	THC
8	Enganche del contenedor al <i>spreader</i> de la grúa portainer y hasta el costado	THC
9	Estiba del contenedor en el buque desde el costado	Flete
10	Apertura y cierre de escotillas	Flete
11	Trincaje de los contenedores a bordo	Flete
12	Planificación de estiba	Flete
13	Estibadores: horas ordinarias y extras	Flete
14	Gastos de atraque (remolcadores, amarradores, etc.)	Flete



Figura 1. Límite entre el THC y el flete marítimo.



Figura 2. Operación dentro del THC. *Spreader* preparado para el enganche.



Figura 3. Operación dentro del flete. Bajando a la celda correspondiente.

El Incoterm ® 2010 FOB, significa que el vendedor asume coste y riesgo hasta que la mercancía se encuentra a bordo del buque, es decir, tratándose de un contenedor, cuando está estabilizado y asentado en su celda (*slot*) correspondiente.

Cuando el comprador contrata con el porteador (línea marítima) el flete, que es lo que corresponde en el caso de FOB, ya está pagando – por ser el tráfico de contenedores en *Liner Terms* – parte de la estiba a bordo del buque (decimos parte porque el recorrido hasta el costado si que va dentro del THC). Por tanto, difícilmente podrá ser facturada esa parte al vendedor, que se limitará a pagar el THC, cuyas operaciones-costes son los indicados anteriormente. Es decir, el comprador está pagando – por pagar el flete en *Liner Terms* – la estiba a bordo, cuando ese coste en un FOB corresponde al vendedor. Por tanto, ya no se cumplen las condiciones que el Incoterm establece, penalizando en este caso al comprador.

Fuera de estos matices que hemos ido desgranando en este artículo, muchas veces los clientes de líneas marítimas o de empresas transitarias, no saben realmente lo que están pagando en concepto de THC, de modo que es posible que se generen duplicidades en el cobro (los mismos costes los pagan el vendedor y el comprador).

Usando DAT terminal de destino, el vendedor se hace cargo del THC en origen y destino; lo mismo que sucede para el comprador en el caso de FCA terminal de origen y este es uno de los motivos por los cuales la CCI recomienda no usar FOB y CIF, las posibles duplicidades o indeterminaciones en el coste.

www.estibayterminales.net