



INCOTERMS 2020: PRINCIPALES CAMBIOS

*Olegario Llamazares García-Lomas**

Los nuevos Incoterms 2020 ya se están empezando a redactar en el seno de la [Cámara de Comercio Internacional \(CCI\)](#) que el organismo que los publica desde el año 1930. En las últimas décadas siempre se ha llevado una revisión de los Incoterms coincidiendo con el primer año de cada una de ellas: 1990, 2000, 2010, que es la última versión y la que está actualmente en vigor.

Los Incoterms 2020 están siendo elaborados por un Comité de Redacción (*Drafting Group*), que por primera vez se han incorporado representantes de China y Australia, si bien la mayor parte de los miembros son europeos. Este Comité se reúne periódicamente para tratar las diferentes cuestiones que le llegan de los 150 miembros (principalmente Cámaras de Comercio) que forman parte de la Cámara de Comercio Internacional.

Se espera que los nuevos Incoterms aparezcan en el último trimestre del año 2019, coincidiendo con el centenario de la Cámara de Comercio Internacional, y entren en vigor el 1 de enero de 2020.

Algunos de los nuevos temas y cambios que se están valorando en las reuniones del Comité de Redacción, para incorporar a la nueva edición de los Incoterms 2020 son:

Eliminación de los Incoterms EXW y DDP

Sería un cambio muy importante ya que EXW es un Incoterm que muchas empresas con poca experiencia exportadora y DDP también es de uso común sobre todo para mercancías (por ejemplo, muestras o repuestos) que se envían a través de empresas de transporte urgente que se ocupan de toda la logística y tramitación aduanera hasta la entrega en el domicilio del comprador. La justificación para suprimir estos dos términos es que realmente se tratan de operaciones domésticas: en el caso de EXW por parte del vendedor-exportador y en DDP por el comprador-importador. Además, estos dos Incoterms contradicen, de alguna manera, el nuevo [Código Aduanero de la Unión Europea](#) ya que la responsabilidad del exportadores e importadores se produce una vez que se ha llevado a cabo el despacho de exportación e importación respectivamente.

Eliminación del Incoterm FAS

FAS (*Free Alongside Ship*) es un Incoterm muy poco utilizado y, realmente, ni aporta casi nada a FCA (*Free Carrier Alongside*) que es el que utiliza cuando la mercancía se entrega en el puerto de salida del país del exportador. En FCA también se puede entregar la mercancía en el muelle como en FAS ya que el muelle forma parte de la terminal marítima. Por otra parte, si se utiliza este Incoterm y se produce un retraso en la llegada del buque al puerto, la mercancía tendrá que estar a disposición del comprador en el muelle durante varios días

y, por el contrario, si el buque se adelanta, la mercancía no estará disponible para el embarque. Realmente, FAS sólo se utiliza en el comercio exterior de algunas *commodities* (minerales, cereales) y, en este sentido, el Comité de Redacción está pensando en crear un Incoterm específico para el comercio electrónico de este tipo de productos.

Desdoblar FCA en dos Incoterms

FCA es el Incoterm más utilizado (cerca del 40% de las operaciones de comercio internacional se realizan con este Incoterm) dado que es muy versátil y posibilita la entrega de la mercancía en diferentes lugares (domicilio del vendedor, terminal de transporte terrestre, puerto, aeropuerto, etc.), casi siempre en el país del vendedor. Se está valorando crear dos Incoterms FCA, uno para entrega terrestres y otro para entregas marítimas.

FOB y CIF para transporte marítimo en contenedor

La modificación que se hizo en la edición de los Incoterms 2010 acerca de que cuando la mercancía no viaja en contenedor no se deben utilizar los Incoterms FOB y CIF, sino sus homólogos FCA y CIP, no se están aplicando por la gran mayoría de las empresas exportadoras e importadoras, ni tampoco por los agentes que intervienen en el comercio internacional (transitarios, operadores logísticos, bancos, etc.). Este hecho se debe a que FOB y CIF con dos Incoterms muy antiguos (FOB ya se utilizaba en Inglaterra al final del siglo XVIII) y tampoco se ha hecho el esfuerzo por parte de la Cámara de Comercio Internacional de transmitir adecuadamente este cambio, que es muy importante, ya que aproximadamente el 80% del comercio mundial se realiza en contenedor. En los Incoterms 2020 es posible que FOB y CIF se puedan utilizar para transporte en contenedor tal y como ocurría en las versiones de los Incoterms 2000 y anteriores.

Creación de un nuevo Incoterm: CNI

El nuevo Incoterm se denominaría CNI (*Cost and Insurance*) y vendría a cubrir un hueco entre FCA y CFR/CIF. A diferencia de FCA incluiría el coste del seguro internacional por cuenta del vendedor-exportador y en contraposición a CFR/CIF no incluiría el flete. Al igual que en los otros Incoterms en "C" sería un Incoterm de llegada, es decir, el riesgo de transporte se transmitiría del vendedor al comprador en el puerto de salida.

Desdoble del Incoterm DDP en dos Incoterms

Al igual que sucede con FCA, DDP también genera algunos problemas por el hecho de que los aranceles y gastos en la aduana del país de importación los paga el vendedor, independientemente del lugar de entrega de la mercancía. Por ello, el Comité de Redacción está valorando crear dos Incoterms con base en DDP:

- **DTP (*Delivered at Terminal Paid*)**: cuando la mercancía se entrega en una terminal (puerto, aeropuerto, central de transportes, etc.) en el país del comprador y es el vendedor quien asume el pago de los derechos aduaneros.

