

LOS INCOTERMS® 2020

Los Incoterms® 2020

La Cámara de Comercio Internacional aprobó la edición 2020 de las Reglas para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales (Incoterms®), que entró en vigor el 1 de enero de 2020. Esta nueva edición tiene claro su principal objetivo: ayudar a los usuarios a elegir el Incoterm apropiado de forma que las compraventas de mercancías (internacionales o no) se realicen de una forma más fluida y sencilla. Desde el punto de vista sustantivo, la edición 2020 tiene pocas novedades en relación con la anterior de 2010, en la que se había realizado una revisión profunda de las Reglas. Entre las novedades destacan las siguientes: se modifica el Incoterm DAT (Delivered At Terminal) por un nuevo DPU (Delivered at Place Unloaded); se varía la cobertura aplicable por defecto a los seguros que se contratan para el transporte de la mercancía en términos CIP y CIF; se incluye una referencia expresa a los requisitos relacionados con la seguridad en el transporte, y se introducen modificaciones de detalle en los Incoterms FCA, DAP, DPU y DDU. Sin embargo, las modificaciones que probablemente acusen más los operadores económicos sean las que se introducen en la presentación o desde una perspectiva más formal. No en vano la propia introducción establece que la más importante iniciativa de los Incoterms® 2020 ha sido el centrarse en cómo se podía mejorar la presentación de estas Reglas en su nueva edición para facilitar a los usuarios la selección del Incoterm adecuado.

El presente trabajo pretende dar una explicación más detallada de estas novedades. Asimismo, se hace una breve referencia a las Reglas de Incoterms® y su relación con otros instrumentos normativos (como la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, hecha en Viena el 11 de abril de 1980) y otros elementos asociados a dichas compraventas, como son el contrato de transporte, el seguro o el crédito documentario como forma de pago del precio.

PALABRAS CLAVE

Incoterms®, Cámara de Comercio Internacional, Importación, Exportación, Contrato de compraventa.

The Incoterms® 2020

The International Chamber of Commerce approved the 2020 edition of the Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms (Incoterms®), which became effective on 1 January 2020. This new edition has a clear objective: to help users choose the appropriate Incoterm so that goods can be purchased and sold more smoothly and easily (internationally or otherwise). From a substantive point of view, the 2020 edition has few new features in comparison with the previous 2010 edition, in which a more in-depth revision of the Rules was carried out. Some of the developments are as follows: the Incoterm DAT (Delivered At Terminal) is amended to include a new DPU (Delivered at Place Unloaded); the default coverage applicable to insurance contracted for the transport of goods in CIP and CIF terms has been reviewed; an express reference is made to requirements relating to transport security; and details are amended in the Incoterms FCA, DAP, DPU and DDU. However, the changes that are likely to be most significant for economic operators are those introduced in the presentation or from a more formal perspective. For that reason the introduction establishes that the most important initiative of the Incoterms® 2020 has been to focus on how the presentation of these Rules could be improved in order to make it easier for users to select the appropriate Incoterm.

This paper aims to provide a more detailed explanation of these new features. A brief reference is also made to the Incoterms® Rules and their relationship with other normative instruments (such as the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, approved in Vienna on 11 April 1980), and other elements associated with such sales, such as the contract of carriage, insurance or documentary credit as a mechanism for payment.

KEY WORDS

Incoterms®, International Chamber of Commerce, Import, Export, Sale and purchase agreement.

Fecha de recepción: 17-12-2019

Fecha de aceptación: 18-12-2019

INTRODUCCIÓN

Como es sabido, la Cámara de Comercio Internacional (CCI o ICC por sus siglas en inglés) ha establecido un conjunto de once términos comerciales (Incoterms®) que reflejan la práctica internacional comúnmente extendida en los contratos de compraventa de mercancías. O, dicho de otra forma, ha tratado de “codificar” los usos y costumbres habitualmente utilizados en la práctica comercial internacional mediante los Incoterms®.

En septiembre de 2019, la CCI, coincidiendo con su centenario, aprobó la revisión de las Reglas que gobiernan los Incoterms®. Se trata de la edición 2020, que sustituye a la anterior de 2010. Desde el

1 de enero de 2020, en defecto de pacto en contrario, serán estas nuevas Reglas las que regulen el término comercial elegido expresamente por las partes, y se entenderán incorporadas, por tanto, al correspondiente contrato de compraventa.

Las Reglas de Incoterms® describen las principales obligaciones de las partes en relación con el contrato de compraventa —habitualmente internacional—, por ejemplo, quién contrata el transporte o el seguro, o quién ha de ocuparse de los trámites en la importación o la exportación de las mercancías; dónde y cuándo se realiza la entrega del vendedor al comprador; en qué punto se transmite el riesgo, así como el reparto de costes. Esta regulación se agrupa en un conjunto de diez artículos (A1-A10

para el vendedor y B1-B10 para el comprador) en función del concreto Incoterm utilizado.

NOVEDADES DE LOS INCOTERMS® 2020

El objetivo principal que persigue esta nueva edición es facilitar al usuario la elección del Incoterm y su comprensión, y disminuir así la litigiosidad derivada de su uso. Continúa con la distinción introducida por la versión 2010 de las Reglas que agrupa los términos en función del medio de transporte utilizado, pero trata de poner mayor énfasis al respecto para evitar la comisión de errores derivados de escoger un Incoterm concebido *a priori* para otro medio de transporte. A su vez, destaca aspectos que son relevantes para las partes, como el momento en el que se transfiere el riesgo, cuándo se entiende realizada la entrega o el propio reparto de costes. Son estas modificaciones formales o de presentación las que probablemente note más el usuario al consultar esta nueva versión de las Reglas. También se modifican algunos aspectos sustantivos, veámoslo:

Novedades en aspectos sustantivos

Seguros

En la versión de 2010 de los Incoterms CIF y CIP se imponía al vendedor la obligación de obtener, a su coste, un seguro de carga que cumpliera al menos con la cobertura mínima dispuesta por las Cláusulas de Carga (c) (*Institute Cargo Clauses*) de *Lloyd's Market Association* (LMA), o del *International Underwriting Association* (LUA) u otras cláusulas similares. Estas cláusulas proporcionan cobertura solo para determinados riesgos, frente las cláusulas de tipo (A) “a todo riesgo”. Por ello, se planteó al Grupo de Expertos, encargado de la redacción de las nuevas Reglas, un aumento en la cobertura establecida por defecto para estos términos, lo que llevaría aparejado —lógicamente— un incremento de la prima asegurática. Por ello, esta propuesta no estaba exenta de reticencias y cuestionamientos.

Finalmente, el Grupo de Expertos ha adoptado diferentes niveles de cobertura en función del Incoterm utilizado. Se mantiene el nivel básico en el Incoterm CIF, de uso exclusivo para el transporte marítimo, que según el Grupo de Expertos es el más utilizado en las compraventas de *comodities* transportados por mar, donde la cobertura de las

cláusulas (c) es suficiente y la sensibilidad a los costes mayor. Por el contrario, se establece por defecto el nivel más alto de cobertura —Cargo Clauses (A)— para el Incoterm CIP, diseñado para cualquier medio de transporte habitualmente utilizado para la compraventa de productos manufacturados que pueden precisar un mayor nivel de cobertura.

DPU

El anteriormente denominado Incoterm DAT (*Delivered At Terminal*, Entregada en Terminal) pasa a denominarse DPU (*Delivered at Place Unloaded*, Entregada en Lugar Descargada), y se modifica para enfatizar la realidad de que el lugar de la entrega puede ser cualquiera, y no solo una “terminal”, máxime teniendo en cuenta que DPU es un Incoterm pensado para cualquier medio de transporte. Con todo, las propias Reglas reconocen que lo más común es que la entrega se produzca en una terminal, dado que la mercancía ha de depositarse en el lugar designado para su carga, lo que implica que debe ser un lugar habilitado con medios al efecto.

FCA

El término FCA (*Free Carrier* o Franco Porteador) puede usarse para cualquier medio de transporte e implica que el vendedor entrega la mercancía al comprador cuando se carga en medios de transporte dispuestos por el vendedor. Cuando el bien se vende en estos términos y entre los medios de transporte empleados está el marítimo, el comprador o el vendedor (o más concretamente, sus financiadores) podrían requerir un conocimiento de embarque con la mención “a bordo”. Pensemos, por ejemplo, en los documentos que se presentan para el pago de la mercancía a través de un crédito documentario, donde lo usual es que los bancos requieran una evidencia de que los bienes han sido efectivamente entregados para su transporte a destino. Sin embargo, si la mercancía se ha entregado para un transporte por carretera primero, para luego ser transportada por mar, el momento de la entrega bajo el FCA se produce cuando el vendedor coloca la mercancía en los medios de transporte provistos por el vendedor (e. g., en los camiones del primer porteador contratado por el vendedor). En estos casos es difícil que el vendedor pueda obtener un conocimiento de embarque de las mercancías entregadas. Siendo así, se modifica la regla A6/B6 del Incoterm de forma que, si las partes así lo acuerdan, el comprador deba instruir a su

porteador para que emita, a su coste y riesgo, un documento de transporte que indique que las mercancías han sido cargadas (como un conocimiento de embarque con la mención “a bordo”). Con esta modificación, la nueva versión de las Reglas busca dar solución a situaciones que en la práctica ponían en dificultades al vendedor para recibir el pago del precio del bien vendido bajo los habituales créditos documentarios.

- (i) Se incluyen referencias expresas a la obligación del vendedor de cumplir o colaborar en proporcionar la documentación que sea requerida por los financiadores en la compra de las mercancías.
- (ii) Se añaden menciones a los requisitos de seguridad en el transporte de las mercancías hasta su entrega en las secciones A4 (Transporte) y A7 (despacho de exportación / importación) de cada Incoterm, así como a los costes asociados (A9 / B9 reparto de costes).
- (iii) Presentan otros cambios menores, como el reconocimiento en los Incoterms DAP, DPU y DDU de que la obligación del vendedor es de “contratar o disponer” el transporte de las mercancías hasta el lugar de destino, de forma que se entienda también incluida la posibilidad de que la correspondiente parte realice el transporte por sus propios medios, sin recurrir a la contratación a través de terceros.

Novedades en aspectos formales o de presentación

Como señalábamos al principio, las modificaciones que probablemente perciban más los operadores económicos provengan desde el punto de vista formal o de presentación. Señalamos las principales novedades:

- (i) Se actualizan las antiguas “notas de orientación” por “notas explicativas” que proporcionan una explicación más clara de cada Incoterm, acompañadas con más recursos gráficos.
- (ii) Se altera el orden del contenido incluido en cada término. Las diez categorías existentes (A1-A10 / B1-B10) se reordenan, estableciendo al principio, después de las obligaciones generales de cada parte, aspectos relevantes, como el momento en el que se produce la entrega (A2/B2) y el momento en el que se transmite el riesgo (A3/B3).

- (iii) A continuación del tradicional formato de las Reglas (el denominado, “formato vertical”), se contiene una agrupación de la regulación de todos los términos para una misma categoría. En otras palabras, la segunda mitad de las Reglas son las mismas normas establecidas anteriormente, pero, en lugar de ordenarlas en función del Incoterm utilizado (CIF, FOB, etc.), se ordenan en función del tema (por ejemplo, A2 entrega, A3 transferencia de riesgos, etc.), con lo que se puede recurrir así a un fácil y rápido análisis comparativo de la regulación aplicable a una misma materia en cada término y elegir el que más se adecue a las necesidades del caso (en nuestro ejemplo, los diferentes momentos en los que se produce la entrega o se transmite el riesgo del comprador al vendedor en cada Incoterm).
- (iv) La reagrupación de todos los costes bajo un mismo epígrafe (A9/B9), a modo de *one-stop list* de modo que el comprador o el vendedor puedan conocer todos los costes que se le imputan en cada Incoterm. Sin perjuicio de lo anterior, se mantienen las referencias a ítems concretos en cada epígrafe (por ejemplo, se mantiene la referencia a los costes de la obtención de la documentación en una compraventa en términos FOB en el epígrafe A6/B6, sin perjuicio de que ahora también se incluye esa partida de coste en el apartado A9/B9). Esta modificación procura disminuir el conflicto asociado al reparto de costes.
- (v) Se explica más claramente la distinción y conexión entre el contrato de compraventa y sus contratos conexos. Sobre este tema nos extendemos en más detalle a continuación.

INCORPORACIÓN DE LOS INCOTERMS® AL CONTRATO DE COMPRAVENTA Y SU RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS

Las Reglas de Incoterms® complementan el contrato de compraventa; no lo sustituyen, sino que regulan en mayor detalle algunos aspectos concretos que afectan al contrato. Al principio de este trabajo indicábamos el contenido de los Incoterms® (o, más específicamente, el contenido de las Reglas que los regulan). Sin embargo, las Reglas dejan fuera algunos aspectos que son también relevantes a la hora de negociar o formalizar un contrato de compraventa, como son el precio y la forma de pago, las consecuencias del incumplimiento, la fuerza

mayor o los mecanismos para la resolución de disputas. Estos aspectos se regirán por el correspondiente contrato de compraventa y el régimen jurídico que le sea de aplicación (por ejemplo, la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, hecha en Viena el 11 de abril de 1980 — CISG—).

La CISG regula la formación del contrato de compraventa y los derechos y obligaciones del vendedor y del comprador dimanantes de ese contrato, los remedios en caso de incumplimiento, la transferencia del riesgo y los efectos de la resolución del Contrato. Pero no trata materias como la validez del contrato o los efectos que el contrato pueda producir sobre la propiedad de las mercancías vendidas, lo cual se regirá por la correspondiente ley aplicable.

Como se cita en la propia introducción de las Reglas, si las partes desean incorporar las Reglas de Incoterms® al contrato de compraventa, lo deberán hacer de forma expresa, mediante expresiones como “[Incoterm utilizado] [puerto, lugar o punto designado] Incoterms® 2020”. Por ejemplo, DAP Kuala Lumpur, Incoterms® 2020, lo que implicará que el vendedor tiene que entregar las mercancías en el lugar designado, momento además en el que se transmitirá el riesgo de uno a otro y que, para este tipo de Incoterm, coincide con el punto hasta donde el vendedor debe organizar el transporte.

Las Reglas de Incoterms® se entenderán incorporadas al contrato de compraventa de mercancías cuando se haga la correspondiente referencia expresa al Incoterm utilizado y serán de aplicación en defecto de pacto en contrario. Si no se hiciera referencia a la versión de las Reglas acordadas, se entenderá que el Incoterm se regirá por la última edición de los términos en vigor, esto es, la edición 2020. En todo lo no regulado por ellas, habrá que atender al régimen jurídico que sea de aplicación. Para una compraventa internacional en la que sea aplicable la ley española, habitualmente será el CISG, que establece en su artículo 9 que “Las partes quedarán obligadas por cualquier uso en que hayan convenido y por cualquier práctica que hayan establecido entre ellas”. Además, las estipulaciones del CISG son dispositivas, por tanto, la estipulación expresa del Incoterm desplazaría aquellos artículos que sean incompatibles o ayudaría a concretar y desarrollar el resto. Sin embargo, para aquellos aspectos no regulados por los Incoterms®, la CISG establece un set más completo de normas (en este

sentido: COETZEE, Juana: “The interplay between Incoterms® and the CISG”, *Journal of Law & Commerce*, vol. 32, n.º 1, 2013).

Pero, además, cabe preguntarse cómo juega el Incoterm con otros elementos asociados a dicha compraventa, como son el contrato de transporte, el seguro o el crédito documentario como medio de pago del precio, elementos que están relacionados entre sí y deben estar coordinados. Por ejemplo, en línea con lo que señalábamos al principio sobre los cambios introducidos al Incoterm FCA, el contrato de compraventa puede exigir la presentación de un documento de transporte emitido por el porteador para el vendedor / cargador que evidencie que las mercancías han sido cargadas a bordo del buque, para el pago del precio (por ejemplo, un conocimiento de embarque “clean on board”). Por lo tanto, la parte que contrate el transporte (que se identificará en función del correspondiente Incoterm utilizado), deberá asegurarse de que efectivamente al amparo del contrato de transporte este documento pueda ser emitido. Será importante que los tres contratos (compraventa, transporte y pago) estén coordinados y sean consistentes para el buen fin de la operación.

ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES

La revisión 2020 de las Reglas de Incoterms® responde al principio de que si algo funciona, para qué cambiarlo. Son cambios que buscan la más adecuada y eficiente aplicación de los términos, procuran que el operador comercial o logístico, comprador o vendedor, entiendan qué están pactando en concreto, pero no los modifican en ninguno de sus aspectos esenciales. Pretende, precisamente, llamar la atención sobre aspectos sobre los que a veces no se presta la suficiente atención (como la importancia de la coordinación entre los distintos contratos que señalábamos en el párrafo anterior) y hacer más claras las Reglas.

Siendo así, hay voces que cuestionan el silencio en algunas cuestiones que podrían ser relevantes por la llegada de las nuevas tecnologías (por ejemplo, regulación expresa de los documentos de transporte electrónico). Sin embargo, esta ausencia de regulación en relación con cuestiones novedosas y que no estén asentadas o probadas es consistente con el origen de los Incoterms® como “codificación” de los usos y costumbres aceptados en la práctica del comercio internacional. Por ello, en la medida en que el uso de los Incoterms® continúe dominando

los intercambios comerciales y disminuyan los conflictos con origen en los contratos de compraventa internacional regidos por estas reglas, la revisión 2020 habrá conseguido su objetivo y tendremos que esperar a que haya una práctica constante, pro-

bada y contrastada para apreciar otro tipo de cambios de mayor alcance en las Reglas vigentes.

CARLOS LÓPEZ-QUIROGA, SOFÍA RODRÍGUEZ TORRES (*)

(*) Abogados del Área de Mercantil de Uría Menéndez (Madrid).