


# La nueva versión INCOTERMS 2020

*The new version INCOTERMS 2020*

**M<sup>a</sup> PAZ MARTÍN CASTRO**  
Profesora Titular de Derecho Mercantil  
Universidad de Cádiz (España)

paz.martin@uca.es

 <https://orcid.org/0000-0002-3851-5937>

El 29 de mayo de 2019, el ICC *World Council* aprobó en París, durante la celebración de los actos conmemorativos del Centenario del referido Organismo internacional, el texto definitivo de la última versión de los *Términos del Comercio Internacional (International Commercial Terms)* universalmente conocidos como INCOTERMS, cuya entrada en vigor se produjo el pasado mes de enero. La nueva versión INCOTERMS 2020 (Publicación ICC núm. 723), ha sido elaborada por un Comité integrado mayoritariamente por miembros europeos, si bien este año se han incorporado también representantes de China y Australia.

Fue en 1936 cuando la Cámara de Comercio Internacional recopiló y sistematizó un conjunto de reglas comúnmente observadas en las prácticas comerciales y que, básicamente<sup>1</sup>, se orientaban a precisar los derechos y obligaciones asumidos por las partes en el contrato de compraventa<sup>2</sup> en relación con la entrega de la mercancía, la distribución de riesgos y el reparto de gastos entre aquéllas<sup>3</sup>. Desde entonces, las reglas INCOTERMS han sido revisadas con cierta regularidad<sup>4</sup>. Sin duda, esta constante actualización y, por consiguiente, su adaptación a la

---

Recepción: 11/05/2020

Aceptación: 22/05/2020

Cómo citar este trabajo: MARTÍN CASTRO, M<sup>a</sup> Paz, “La nueva versión INCOTERMS 2020”, *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, ISSN-e: 2660-7964, n<sup>o</sup> 1, Universidad de Cádiz, 2020, pp. 147-151, DOI: <https://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2020.i1.7>

<sup>1</sup> Los primeros trabajos orientados a su redacción se remontan a los años 20, si bien el objetivo del proyecto originariamente quedaba circunscrito a las ventas FOB, habida cuenta de las diferencias advertidas en los distintos países en relación con esa modalidad de venta.

<sup>2</sup> Redactadas mediante un lenguaje claro y descriptivo, las obligaciones de las partes resultan expuestas a través de lo que se ha denominado «sistema de espejo», conforme al cual las obligaciones del vendedor, identificadas con la Letra «A», se contraponen a las del comprador que se designan con la letra «B».

<sup>3</sup> Además las reglas INCOTERMS se ocupan también de las obligaciones de despacho de las mercancías para la importación y exportación, de las cuestiones referidas al embalaje de los géneros, de describir el proceso documental y, en las últimas versiones, de la adopción de las adecuadas medidas de seguridad.

<sup>4</sup> La primera revisión de los INCOTERMS se produjo en 1953, tratándose a través de la misma de ofrecer respuesta

evolución de los mercados, resulta primordial por cuanto supone el acercamiento de los *trade terms* a las exigencias reales del tráfico comercial y, en fin, a las necesidades demandadas por los protagonistas del sector. La consolidación y difusión de los usos formulados por la CCI contribuye, además, a dotar a las compraventas internacionales de la uniformidad que, en aras de la seguridad jurídica, resulta frecuentemente demandada por los operadores del tráfico<sup>5</sup>. En esa labor uniformizadora la Convención de Viena de 1980 sobre los contratos de compraventa internacional de mercancías desempeña, desde luego, un papel muy destacado; si bien, como se sabe, el ámbito de las reglas INCOTERMS y el de la Convención de Viena resultan diversos. Así, mientras ésta procura un régimen completo del contrato de compraventa —al margen de las cuestiones expresamente excluidas de su ámbito de aplicación<sup>6</sup>—, los usos de la CCI concretan las obligaciones específicas asumidas por las partes de acuerdo con la modalidad de venta elegida por aquéllas (relativas, entre otras cuestiones, a la entrega y puesta a disposición; carga y descarga; transmisión de riesgos; aseguramiento de la mercancía; despacho de aduana de exportación y de importación); completando así el régimen consagrado en la referida Convención y estableciéndose, en consecuencia, entre ambos textos una relación de complementariedad<sup>7</sup>.

Desde un punto de vista formal, la versión 2020 de los INCOTERMS apenas presenta modificaciones relevantes si se compara con la versión precedente. Más allá de la reordenación del contenido de las reglas y de la actualización de las Notas de orientación, ahora denominadas Notas explicativas, las reglas de 2020 obedecen a la misma estructura ya aprobada en 2010.

---

a la relevancia que paulatinamente venía adquiriendo el transporte ferroviario. De este modo, la versión de 1953 supuso como principal novedad, la introducción de tres nuevos INCOTERMS referidos a transportes no marítimos añadiéndose, además, el término EXW. Posteriormente, las reglas recopiladas por la CCI han sido revisadas en otras seis ocasiones. Más precisamente, en el año 1967 la revisión introdujo un nuevo término (FOB *airport*) que contemplaba el modo aéreo cuyo empleo comenzaba a extenderse en el tráfico. Tras su cuarta revisión en 1976, en la que se añadieron los términos DAF y DDP, la actualización de las reglas ha tenido lugar periódicamente cada diez años haciéndose coincidir con los inicios de cada década dando lugar a las versiones de 1980, 1990, 2000, y 2010.

<sup>5</sup> Por lo que respecta a su naturaleza jurídica conviene subrayar que los *trade terms* carecen de valor consuetudinario, por cuanto su fuerza obligatoria depende de la voluntad de las partes y, más precisamente, de la incorporación por referencia del término de que se trate al contrato de compraventa mediante la indicación de la regla de los INCOTERMS elegida. La propia Introducción de los INCOTERMS 2020 —como en versiones precedentes— formula algunas indicaciones a los efectos de informar a las partes sobre la correcta designación del término por el que hubieran optado. A tales efectos, las pautas ofrecidas por la referida Introducción aluden a la indicación de la regla INCOTERMS elegida seguida del lugar designado para la entrega debiendo, finalmente, incluirse la expresión INCOTERMS 2020 .

En cualquier caso, la falta de configuración de los INCOTERMS como usos del comercio internacional no supone ignorar su valor y eficacia en cuanto que instrumentos integrantes de la *Lex mercatoria*. Y es que la referencia a un término INCOTERMS concreto supone la incorporación por referencia al contrato de un conjunto de reglas de la *Lex mercatoria* que disciplinan el contrato por la propia voluntad de las partes.

<sup>6</sup> La Convención de Viena no resulta aplicable a la validez del contrato ni a los efectos de éste respecto de la propiedad de las mercancías vendidas (art. 4.º) así como tampoco a la responsabilidad en la que pudiera incurrir el vendedor por la muerte o lesiones corporales sufridas que las mercancías vendidas pudieran irrogar a una persona (art. 5.º).

<sup>7</sup> Ello no obstante, la incorporación al contrato de la regla INCOTERMS elegida desplazará o, en su caso, modulará la aplicación de aquellos preceptos de la Convención de Viena referidos a cuestiones respecto de las cuales las partes han adoptado acuerdos particulares plasmados en la concreta regla INCOTERMS elegida.

Así, las reglas de la CCI continúan incorporando once términos —aunque se haya modificado la denominación de uno de los que integran el grupo D<sup>8</sup>— que aparecen a su vez estructurados en dos grandes bloques; los que pueden utilizarse cualquiera que sea el modo o modos de transporte empleado para ejecutar la operación de traslado<sup>9</sup> y aquellos otros términos que se reservan, exclusivamente, para los casos en los que se recurra al modo marítimo o a un modo que discurra por aguas interiores<sup>10</sup>.

Por lo que se refiere a la nueva reordenación interna de las reglas, la versión 2020 ubica ahora la entrega y transmisión de riesgos en cuanto mercancías y pagos en un destacado segundo lugar, justo a continuación de las obligaciones básicas asumidas por las partes A1/B1. Se pretende de este modo que pueda advertirse con mayor facilidad las diferencias que separan a cada una de las reglas en lo que respecta a la asunción de riesgos.

De otra parte, como ya ha sido avanzado también, la CCI ha actualizado ahora las Notas orientativas de las versiones precedentes incorporando a cada *trade term* unas Notas explicativas mediante las que se pretende guiar convenientemente a los comerciantes hacia la regla INCOTERMS que resulte más oportuna en función de las propias características del contrato, de las prestaciones asumidas por las partes o, en fin, de la modalidad de traslado que vaya a emplearse. Desde esta perspectiva, cada Nota explica a los usuarios en qué supuestos debería optarse por la reglas de que se trate, en qué momento se transmite el riesgo al comprador y, finalmente, el modo de reparto de los costos entre las partes.

Por otro lado y, a fin de procurar una mejor comprensión de cada uno de los términos que lo integran, la nueva versión de los INCOTERMS 2020 ha llevado a cabo una ordenación del reparto de gastos entre las partes que quedan ahora reubicados en los artículos A9/B9. En este sentido, los artículos citados enumeran para cada una de las reglas INCOTERMS la relación de gastos que asumen vendedor y comprador a fin de facilitarles el conocimiento de todos los costos aparejados a los compromisos asumidos<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> El Término DAT (*Delivered at Terminal*) ha sido sustituido por DPU (*Delivered at Place Unloaded*). El cambio introducido supone, básicamente, que las mercancías podrán ser entregadas en el lugar acordado por las partes que no habrá de ser, necesariamente, una terminal de transporte —aun cuando ya la versión 2010 aconsejaba interpretar este término de modo amplio—; si bien en la propia Introducción a las Reglas se aclara que en cualquier caso el vendedor deberá asegurarse de que el lugar designado resulta idóneo para que las mercancías puedan ser descargadas adecuadamente.

<sup>9</sup> Se incluyen en este grupo los términos EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, el ahora denominad DPU —sustituto del antiguo DAT— y DDP.

<sup>10</sup> Se trata de las conocidas como reglas marítimas de los INCOTERMS entre las que se incluyen los términos FAS, FOB, CFR y CIF.

La clasificación de los INCOTERMS en función del modo de transporte empleado, distinguiéndose así entre términos marítimos y no marítimos, fue introducida tras la revisión de las Reglas en el año 2010. Con anterioridad, más precisamente, tras la revisión de las Reglas en 1990, los INCOTERMS quedaron ordenados en cuatro grupos —E, F, C y D— en función del lugar que hubiera sido acordado para la entrega de la mercancía. Así, mientras los términos propios de los Grupos E, F y C integran ventas en origen —en los que la entrega y transmisión de riesgos tienen lugar en el país del vendedor—; los términos del grupo D definen de ventas en destino, siendo en este lugar donde se producirá la entrega y transmisión de riesgos al comprador.

<sup>11</sup> En las versiones precedentes, los gastos asumidos por las partes se hallaban dispersos a lo largo de las diferentes

Por lo que se refiere a las modificaciones de carácter sustantivo, conviene destacar las siguientes:

En primer lugar, la nueva versión de las reglas prevé la posibilidad de incrementar, en determinados supuestos, el nivel de cobertura del seguro de la carga que ha de contratar el vendedor. Así, en los casos de ventas CIP (*Carriage and Insurance Paid to*) en los que el vendedor debe contratar el transporte y el seguro de la mercancía hasta el lugar acordado por las partes, aquél asume ahora, salvo pacto expreso en otro sentido, la obligación de contratar un seguro de amplia cobertura que cumpla con las Cláusulas A del *Institute Cargo Clauses* del Instituto de Aseguradores de Londres (LMA/IUA) u otra semejante. De este modo, la novedad reside —frente a la versión de 2010— en que, en principio, la modalidad de cobertura a la que por defecto habrá de acudirse es la correspondiente a las Cláusulas de Carga del Instituto (A); si bien los contratantes pueden pactar un nivel de cobertura inferior. La modificación descrita, no afectará a las ventas pactadas en condiciones CIF (*Cost, Insurance and Freight*), respecto de las cuales, y tras el amplio debate producido en el seno del comité redactor e incluso fuera de él, se decidió, finalmente, que el nivel de cobertura asegurativa que habría de suministrar el vendedor CIF se identificase con el que proporcionan las Cláusulas (C), sin perjuicio de que las partes puedan acordar una cobertura superior.

Otra de las novedades introducidas por la versión 2020 INCOTERMS se halla relacionada con el término FCA (*Free Carrier*). El contrato de compraventa pactado en condiciones FCA impone al vendedor la obligación de entregar los géneros al porteador o a la persona designada por el comprador en el lugar y plazo fijado en el contrato; quedando, así, completada la entrega antes de que se proceda a la carga de la mercancía. De este modo, frente a las ventas FOB (*Free On Board*), el vendedor en los casos de ventas FCA, no ha de colocar la mercancía a bordo del buque. Sin embargo, cuando el pago de la operación se realice a través de la intermediación de una entidad de crédito —crédito documentario—, puede ocurrir que dicha entidad exija al vendedor un documento que acredite el embarque de la mercancía para que se pueda proceder al pago. Esta circunstancia, acarrea a menudo serias dificultades al vendedor FCA quien, no habiendo cargado la mercancía a bordo del buque, no se hallaba en disposición de suministrar el documento requerido por la entidad de crédito. Los artículos A6/B6 de la regla FCA 2020 hacen frente a esta circunstancia, previendo al respecto la posibilidad de que comprador y vendedor acuerden que aquél, a su propio riesgo, dé instrucciones al porteador a fin de que, una vez cargadas las mercancías, entregue al vendedor el conocimiento de embarque que acredite la recepción de la mercancía a bordo del buque. Naturalmente, el vendedor, posteriormente, habrá de devolver al comprador el conocimiento de embarque (A6), a través de la entidad de crédito correspondiente.

De otra parte, la nueva versión de los INCOTERMS aprobada por la Cámara de Comercio Internacional alude a la previsión de que el traslado de los géneros que la parte que corresponda —vendedor o comprador— hubiera asumido en función del término elegido, pueda ejecutarse sin recurrir a los servicios de una empresa de transporte. Con el cambio introducido por las

---

reglas sin que dispusiesen de una ubicación específica.

reglas se consiente, así, que tanto el vendedor —en los casos de los términos del grupo D— como el comprador —para los supuestos de reglas del grupo F— puedan utilizar su propia flota de vehículos para trasladar la mercancía hasta el lugar de destino.

La preocupación por la seguridad, tímidamente introducida en la versión de 2010, se incrementa en la nueva revisión de los INCOTERMS que acaba de entrar en vigor; lo que explica que se haya asignado a cada regla una obligación relacionada con la adopción de las adecuadas medidas de seguridad que exijan la operación de transporte y que habrá de procurar el vendedor (A4 y A7).

Por lo demás, conviene reseñar entre las novedades recientemente introducidas, que la Cámara de Comercio Internacional ha diseñado una aplicación específica de la versión INCOTERMS 2020 para teléfono móvil. La nueva aplicación, además de incluir una amplia información acerca de la reciente revisión de las reglas, da cuenta acerca de oportunidades de formación.

En definitiva, la nueva versión de los INCOTERMS que entró en vigor el pasado mes de enero se inspira en los mismos principios que han informado las revisiones precedentes; adaptar las reglas que lo integran a la evolución del comercio internacional; mejorar el contenido de los diversos *comercial terms* tratando de disipar las dudas que su aplicación pudieran haber generado en el pasado y, en fin, extender su difusión en el ámbito del comercio internacional.