

SIL Barcelona. 26-28 junio 2019.12.00 -12.20

**Cadenas Logísticas Globales Seguras: Retos para los operadores.
"Incoterms 2020".**

Jordi Sellarés Serra. Secretario General. ICC Spain (Comité Español de la Cámara de Comercio Internacional).

Buenos días. Muchas gracias y perdón.

Disculpas por mi velocidad y porque no podré ahorrarles la formación en otoño sobre los "Incoterms 2020". No lo haré porque tenemos una prohibición expresa de la sede internacional de la Cámara de Comercio Internacional que nos impide difundir los nuevos Incoterms antes de su aparición el 1º de septiembre del 2019. Ese día aparecerán los libros de los "Incoterms 2020" tanto en su versión original en inglés, como en la versión bilingüe español-inglés. De hecho, sí que puedo decir que el libro está traducido, en un texto en español consensuado con los demás comités de Iberoamérica de la Cámara de Comercio Internacional, y ahora mismo se está terminando su maquetación.

Esta sesión por tanto, será sólo un aperitivo que les dé más hambre para saber sobre los "Incoterms 2020".

Pongamos esta cuestión en perspectiva. Hagamos un poco de Historia. Porque precisamente hace 100 años se creó la Cámara de Comercio Internacional. Se creó en París a instancias de empresarios, principalmente de Estados Unidos, Suecia o Francia, que ya antes de la guerra había visto que se podía evitar el conflicto si se cambiaba la visión del comercio mundial como una lucha por mercados cerrados –en que sólo se comerciara con amigos, colonias o aliados-. Para los fundadores de la Cámara de Comercio Internacional, que se llamaron a sí mismos los "mercaderes de la paz", abrir los mercados a los mejores productos incrementaría el comercio, el bienestar en los países –al tener mejores productos- y obligaría a mejorarlos gracias a la competencia con los proveedores más especializados. Nadie desearía una guerra al temer perder clientes con ella. Estas reflexiones se hacían justo en el momento en que en Versalles se redactaba el Tratado que ponía fin a la primera guerra mundial. No sería hasta la segunda que su visión aperturista y favorable a los intercambios comerciales sería el marco de referencia global.

La Cámara de Comercio Internacional es mucho más que los Incoterms. Es también mucho más que el arbitraje que es otra de sus creaciones más conocidas. Ya en esa primera etapa fundacional, la Cámara de Comercio Internacional buscaba abrir los mercados y lo hacía expresando su apoyo a las iniciativas multilaterales que facilitarían la cooperación internacional y su oposición a las trabas que dificultarían el comercio. También facilitándolo con herramientas prácticas, como serían los Incoterms, las reglas del crédito documentario o el arbitraje internacional.

En su primer Congreso tras el fundacional de París, el Congreso de Londres de 1921, que tuvo lugar del 27 de junio al primero de agosto –sí, justo hoy hace 98 años- la Cámara de Comercio Internacional trató diversos asuntos. El primero fue la conferencia de Barcelona. Porque la primera conferencia internacional convocada por la Sociedad de Naciones –la organización

internacional creada en el tratado de Versalles, predecesora de la ONU- fue en Barcelona. Del 10 de marzo de 1921 hasta el 21 de abril de ese año ¿Cuál era su tema? Facilitar la comunicación y tránsito por vías navegables y ferrocarril. Descartan entonces tratar la cuestión de los puertos, pero dejan para más adelante estudiar un régimen internacional de los puertos. Queda claro que muchos de aquellos trabajos han llevado al mundo que tenemos hoy y que damos como evidentes, por descontado, como si siempre hubiera sido todo tal como es ahora.

Entre las resoluciones adoptadas en Londres por la Cámara de Comercio Internacional hace casi un siglo había la necesidad de evitar la doble imposición –un tema que sigue siendo vigente hoy-, el primer reglamento de arbitraje y conciliación de la CCI, pero muchos temas que hoy se verían propios de la logística. Así con las zonas francas y los depósitos francos, los aranceles a las importaciones y exportaciones, las condiciones y costes de los puertos, la unificación de la práctica comercial, la estandarización, la unificación de la nomenclatura aduanera, la mejora de las comunicaciones telegráficas y telefónicas, un túnel bajo el Canal de la Mancha –sí, en 1921-, los conocimientos de embarque o “Bills of lading”, las mercancías peligrosas, los “ferries”, el trato a los viajeros de comercio y también los “términos comerciales”.

Este tema era la resolución 24 de todas las que adoptaron (en total, 25, la última, la de las zonas francas). Esta resolución 24 trataba de la determinación del tonelaje de los buques, del transporte combinado, del conocimiento de embarque, de las mercancías peligrosas y, finalmente, de los “términos comerciales”. Literalmente dice así:

"From the point of view of international and commercial transactions it is of paramount interest to have the clearest possible definitions of trade terms. The Select Committee on Trade Terms of the International Chamber of Commerce is hereby authorized to continue its work in order to draw up a comprehensive international code of commercial terms, and maintain contact on behalf of the Chamber with Associations and scientific bodies interested in this subject. Each National Committee is requested in addition to constitute a special Committee, including exporters, importers, forwarding agents, ship-owners, underwriters and bankers for the purpose of examining the questions as to the interpretation of the term FOB. Each National Committee shall get into touch with the Select Committee on Trade Terms and shall render the latter all practicable assistance in arriving at a proper interpretation of such terms".

A consecuencia de esta petición, el Comité Español de la Cámara de Comercio Internacional, creado al año siguiente, y establecido en Barcelona, encarga a un experto de la Cámara de Comercio de Barcelona que trabaje el tema. En una nota manuscrita en catalán prefabricado decía lo siguiente: “Això del CIF i el FOB està molt bé, és molt anglès però no triomfarà”. Se equivocó. Triunfó. Hoy es el estándar mundial, incluso en Estados Unidos que fueron los últimos en aceptar el triunfo de los Incoterms al derogar en 2007 esa parte de su Uniform Commercial Code.

Si los primeros Incoterms aparecen en 1936 (en inglés, francés y alemán), posteriormente se han ido actualizando periódicamente. Así, tras la segunda guerra mundial, la siguiente revisión fue en 1952, seguida de la de 1967, la de 1976, y a partir de 1980, cada 10 años (1990, 2000, 2010 y ahora los del 2020). El FAS, el FCA, han ido apareciendo en los Incoterms, siguiendo la evolución del comercio mundial. Algunos Incoterms ha desaparecido, como el DAF, DES, DEQ, o el FOT –por más que haya inercias imbatibles, que nos sorprendan de vez en cuando con empresas que 20 años después su desaparición, siguen usando el FOT (Free on Truck, Franco en camión, de los “Incoterm 1980”). Algo que es posible porque los Incoterms se incorporan al

contrato por referencia de las partes y por ello pueden evolucionar hacia una cierta “lex mercatoria” o uso mercantil internacional.

Los Incoterms se usan, y muchas veces se usan mal. Tengo constancia de un caso de un exportador alemán que vendía EXW en la factura pero en realidad hacía un DDP –“ergo”, regalaba el transporte- a pesar de que el comprador le alertó de que lo hacía mal. También es posible usar los Incoterms en casos en que hay transporte de bienes, riesgos que se transmiten y a veces seguros muy caros, pero no hay compraventa –es el caso del transporte de obras de arte para exposiciones temporales, que un museo cede a otro con contratos muy detallados-. Porque los Incoterms son parte del contrato, pero no son todo el contrato. Por lo que deberían incluirse en un documento que incluyera de manera sencilla pero completa las obligaciones de comprador y vendedor.

Nos hemos acostumbrado a que las cosas sean cada vez más fáciles. En una reciente consulta, sobre qué Incoterms usar, por parte de una empresa pesquera que importa de Escocia, ante el riesgo del BREXIT comportando la reintroducción de barreras arancelarias entre el Reino Unido y el resto de los Estados miembros de la Unión Europea ... Planteaban múltiples opciones según las hipótesis –Brexit duro, blando, situación de pendencia indefinida- y recomendaba que las ventas desde Escocia hacia el resto de Europa se hicieran con DDP sin IVA. Ignoro qué decidieron hacer. Pero la consulta demostraba la inquietud ante un panorama en que los automatismos incorporados al comercio –tanto el uso de un Incoterm como por la desaparición de las fronteras comerciales entre Estados Europeos- puedan verse rotos por acontecimientos inesperados.

Los nuevos Incoterms no son tan distintos de los vigentes hoy. Contrariamente a los rumores que han corrido por las redes sociales, no es cierto que desaparezcan el EXW y el DDP. Siguen y no parece probable que desaparezcan. Pero su uso no es obligatorio. Parece que el rumor nace en LinkedIn, producto de una filtración del primer borrador (luego ha habido hasta tres borradores, porque el proceso de revisión ha durado tres años) que se produjo –por lo visto- en Méjico. Insisto, éso no es cierto.

Si hace 20 años había 13 Incoterms y pasaron a ser 11, ahora no hay 7. Siguen siendo 11, y uno de los cambios se podrían interpretar como una resurrección del antiguo DDU pero con otras siglas. Igualmente, si los cambios son de detalle –sobre los seguros en términos C, o los documentos en los F - y no los puedo explicar, mal estaría que les intentara resumir aquí y ahora lo que será el motivo de multitud de eventos por todo el mundo a partir del 1º de septiembre. De hecho, el primer seminario en todo el mundo abierto al público será el 12 de septiembre en Estocolmo, como homenaje a Jan Ramberg, experto sueco que estuvo en las tres revisiones anteriores. Nuestro primer evento será el 1º de octubre en Madrid y el 3 de octubre en Barcelona. Están invitados.

La Cámara de Comercio Internacional, desde París, me impide decir nada concreto sobre los Incoterms 2020 pero me da los “key messages” que debo transmitir en una fecha como la de hoy. En agosto entraremos en la fase 4, donde ya abren la mano y ofrecen 6 mensajes clave. Pero aún estamos en la fase 3 (a mediados de junio) y sólo puedo decir tres cosas:

- 1.- Los Incoterms 2020 aparecerán en septiembre del 2019, reflejando los cambios experimentados por el comercio internacional en los últimos 10 años.
- 2.- Los Incoterms ayudan a que las empresas pequeñas pierdan el miedo a hacer negocios globales.

3.- Se puede ya reservar ejemplares, de modo que se garanticen un número suficiente de ejemplares el día de la publicación.

Yo puedo añadir que ya tenemos pedidos unos 2.000 ejemplares de la versión español-inglés, y que en los pedidos de más de 150 ejemplares que recibamos antes del 15 de julio, podremos personalizar la cubierta con el logo del cliente (sin coste adicional y gozando de un descuento del 20%)

Antes de terminar, alguna idea sobre los operadores económicos autorizados (OEA), que no deben ser las pequeñas empresas que se lanzan a una primera operación de comercio exterior (en la que piensa la Cámara de Comercio Internacional en su mensaje 2 para la fase 3), sino aquellas que tienen un gran volumen de importaciones y exportaciones, han sido certificadas por las aduanas como de confianza y por ello han agilizado sus trámites. Ser OEA es estar al día de todos los procesos aduaneros y de aquello que puede afectar al tráfico mercantil. Los Incoterms son parte de esa terminología común de importadores, exportadores, aduanas y empresas de logística. Por lo que al menos este aviso debería ser de interés para los tres (incluso para la aduana, que no pase como en algún caso que me comentaron en Brasil, que no se creía que los 2 Incoterms que ellos usaban, CIF y FOB, los había creado la Cámara de Comercio Internacional).

Finalmente, la vida sigue, “las ciencias avanzan que es una barbaridad”, las innovaciones afectan al comercio. Hay ya un grupo redactor en la Cámara de Comercio Internacional sobre “Uniform Rules for Digital Trade”. También les puedo anunciar que algunos Comités nacionales de la CCI están planteando que sea la Cámara de Comercio Internacional quien, siguiendo su tradición de creación de normas de autorregulación, fije los estándares técnicos necesarios para que la digitalización del comercio no se complique, para que el “supply chain” no se vea obstruido por diferentes normativas nacionales. En lugar de multiplicidad de protocolos de comunicación de esos datos en que se descompondrá cada operación comercial en internet –por “Block chain” o por sus alternativas- se propone que sea la Cámara de Comercio Internacional quien asuma ese papel pionero. Como hacía hace cien años. Defendiendo un comercio abierto con reglas justas y competencia leal. Ahora y siempre.

Gracias.