

Análisis a las Innovaciones de los Incoterms 2020 y la Situación Actual del Comercio Exterior del Ecuador

Analysis of the Incoterms 2020 Innovations and the Current Situation of Ecuador's Foreign Trade

Jackson Jiménez C.

Universidad de Guayaquil

jackson5jimenez30@gmail.com

Fecha de recepción: 20/02/2021
Fecha de aceptación: 15/04/2021
Publicado: 30/06/2021

Resumen

Con el objetivo de facilitar las transacciones del comercio internacional que se llevan a cabo día a día, la Cámara de Comercio Internacional o por sus siglas en inglés International Chamber of Commerce (ICC), desde 1980 realiza actualizaciones innovadoras cada diez años; de los Términos de Comercio Internacional (International Commercial Terms INCOTERMS), los mismos que regulan la compraventa internacional de mercaderías, la entrega de mercaderías, la transición de riesgos entre las partes y los costos a cuenta de cada una de las mismas; siendo aspectos fundamentales que se encuentran relacionadas con las operaciones comerciales de compra y venta de mercaderías a nivel internacional. Por consiguiente, el comercio de las economías a nivel mundial se encuentra atravesando una fuerte contracción, debido a las restricciones de la pandemia de coronavirus, sin embargo, Ecuador, según información estadística del Banco Central, hasta octubre de 2020; la balanza comercial total registra superávit de USD 2.688 millones FOB, producto del aumento de sus exportaciones y disminución de sus importaciones.

Palabras clave: Incoterms, comercio exterior, exportaciones, importaciones.

Clasificación JEL: F13-F14

Abstract

In order to facilitate international trade transactions that are carried out day by day the International Chamber of Commerce, since 1980 it has been performing innovative updates every ten years; of the International Trade Terms (International Commercial Terms INCOTERMS), which regulate the international sale of merchandise, the delivery of merchandise, the transition of risk between the parties and the costs on account of each of them; being fundamental aspects that are related to the commercial operations of purchase and sale of merchandise at an international level. Consequently, the trade of the economies worldwide is going through a strong contraction, due to the restrictions of the coronavirus pandemic, however Ecuador, according to statistical information from the Central Bank, until October 2020; the total trade balance registers a surplus of USD 2.688 million FOB, as a result of the increase in its exports and the decrease in its imports.

Keywords: Incoterms, foreign trade, exports, imports.

JEL classification: F13-F14

Introducción

La Cámara de Comercio Internacional (2019) ha presentado las reglas incoterms 2020 reconocidas mundialmente como los términos comerciales para la compraventa de mercancías, que ofrecen seguridad y calidad en el comercio y a sus usuarios en todo el mundo. Fueron creadas por primera vez por la Cámara de Comercio Internacional (International Chamber of Commerce ICC) en 1936 para establecer definiciones

comúnmente aceptadas y reglas en la compraventa de mercancías entre comerciantes del mundo entero. Desde entonces, la Cámara de Comercio Internacional (ICC) ha revisado periódicamente las reglas Incoterms para reflejar los cambios que se producen en el sistema internacional.

El instrumento de los negocios internacionales más usado por los comerciantes del mundo son las reglas de los Incoterms creadas por la International Cámara de Comercio Internacional (ICC). Su uso es generalizado y aceptado en cualquier contrato de compra venta del mundo. Sin embargo, la interpretación errónea y frecuente del alcance de estas Reglas puede ser fuente de conflictos, litigios y pérdidas económicas entre compradores y vendedores (Cámara de Comercio Internacional, 2020).

Para la Cámara Marítima del Ecuador CAMAE (2020) el objetivo de los incoterms es: delimitar entre los siguientes aspectos: el reparto de los costes logísticos entre exportadores e importadores, la concreción de los riesgos asociados al transporte de las mercancías y especificar los documentos y trámites aduaneros necesarios para las operaciones de comercio exterior.

Los incoterms se crearon para ser aplicados en las contrataciones de compraventa internacional de mercaderías. Estos regulan las obligaciones, costes y riesgos que implica la entrega de las mercancías de los vendedores a los compradores, de manera más concreta disponen el lugar y condiciones de entrega de las mercancías, la transmisión de los riesgos del vendedor al comprador en el momento de la entrega, y el reparto de costes, como los de seguro, flete o las licencias de importación y entrega de documentos (Calderón, 2018).

Por un lado, los Incoterms no constituyen un ordenamiento legal que deba ser aplicado por los compradores y vendedores en transacciones internacionales; por el contrario, únicamente son un conjunto de reglas aceptadas por dichos actores del comercio internacional, las cuales resultarán aplicables y obligatorias en la medida que de forma voluntaria sean incorporadas a los contratos de compraventa internacional que celebren las partes (Correa, 2011). Ciertamente, estas reglas permiten determinar las gestiones, los costos y los riesgos que la parte vendedora y la compradora deben asumir sobre la base de un contrato de compraventa (nacional o internacional) y en función de la operativa que se despliega en su desarrollo (Cabrera, 2020).

A pesar de que los Incoterms no son de uso obligatorio, y, por tanto, empresas y particulares tienen libertad para pactar sus propias condiciones, su uso está muy generalizado puesto que facilitan acordar las condiciones bajo un marco común (CAMA E, 2020). Sin embargo, la no utilización o el desconocimiento generalizado de las reglas Incoterms acarrea controversias comerciales, duplicidades en el pago de costos, incumplimientos del contrato, reclamaciones sin fundamento jurídico, problemas aduaneros, ineficaces combinaciones con el seguro y el medio de pago, retrasos en la entrega, etc., que redundan indefectiblemente en perjuicio de la empresa y de su expansión internacional (Cabrera, 2020).

Para la Cámara de Comercio Internacional (2020) manifiesta que: con la correcta utilización de las reglas Incoterms, las empresas obtienen seguridad en la interpretación de los términos comerciales negociados entre comprador y vendedor, ya que se aplican reglas internacionales uniformes que ayudan a delimitar en detalle el reparto de responsabilidades y obligaciones entre comprador y vendedor, haciendo una referencia directa al transporte que se utiliza y al lugar donde se entrega la mercancía, así como los tramites, gastos y pagos que deben efectuar.

Se analizarán los nuevos Incoterms 2020, las pequeñas modificaciones con respecto a los utilizados en la década pasada (como se detalla en la Tabla 1) y su importancia en el comercio exterior ecuatoriano los mismos que regirán hasta el 2029.

Tabla 1.
Comparativos de Incoterms 2000-2010-2020

Incoterms 2000		Incoterms 2010		Incoterms 2020	
EXW	Ex Works	EXW	Ex Works	EXW	Ex Works
FAS	Free Alonside Ship	FAS	Free Alonside Ship	FAS	Free Alonside Ship
FCA	Free Carrier	FCA	Free Carrier	FCA	Free Carrier
FOB	Free On Board	FOB	Free On Board	FOB	Free On Board
CPT	Carriage Paid To	CPT	Carriage Paid To	CPT	Carriage Paid To
CFR	Cost and Freight	CFR	Cost and Freight	CFR	Cost and Freight
CIP	Carriage Insurance Paid to	CIP	Carriage Insurance Paid to	CIP	Carriage Insurance Paid to
DAF	Delivered At Land Frontier	DAF	Delivered At Land Frontier	DAF	Delivered At Land Frontier
DES	Delivered Ex Ship	DES	Delivered Ex Ship	DES	Delivered Ex Ship
DDU	Delivered Duty Unpaid	DDU	Delivered Duty Unpaid	DDU	Delivered Duty Unpaid
DDP	Delivered Duty Paid	DDP	Delivered Duty Paid	DDP	Delivered Duty paid
DEQ	Delivered Ex Quay	DAT	Delivered At Terminal	DPU	Delivered at Place Unloaded
DAP	Delivered At Place	DAP	Delivered At Place	DAP	Delivered At Place
DDP	Delivered Duty Paid	DDP	Delivered Duty Paid	DDP	Delivered Duty paid

 *Incoterms eliminados*

Fuente: Elaborado por el autor en base información consultada en la bibliografía

Por otro lado, actualmente el mundo atraviesa la pandemia del coronavirus cuyas consecuencias afectan no solo la salud humana, sino que ha permeado las esferas sociales y económicas de todas las naciones. Es así que, en el ámbito económico global, el comercio internacional constituye uno de los factores más impactados por el COVID 19, en virtud de las disposiciones de confinamiento tomadas por las naciones en respuesta a la actual crisis de salud (Quevedo et al. 2020).

Desarrollo

Incoterms 2020

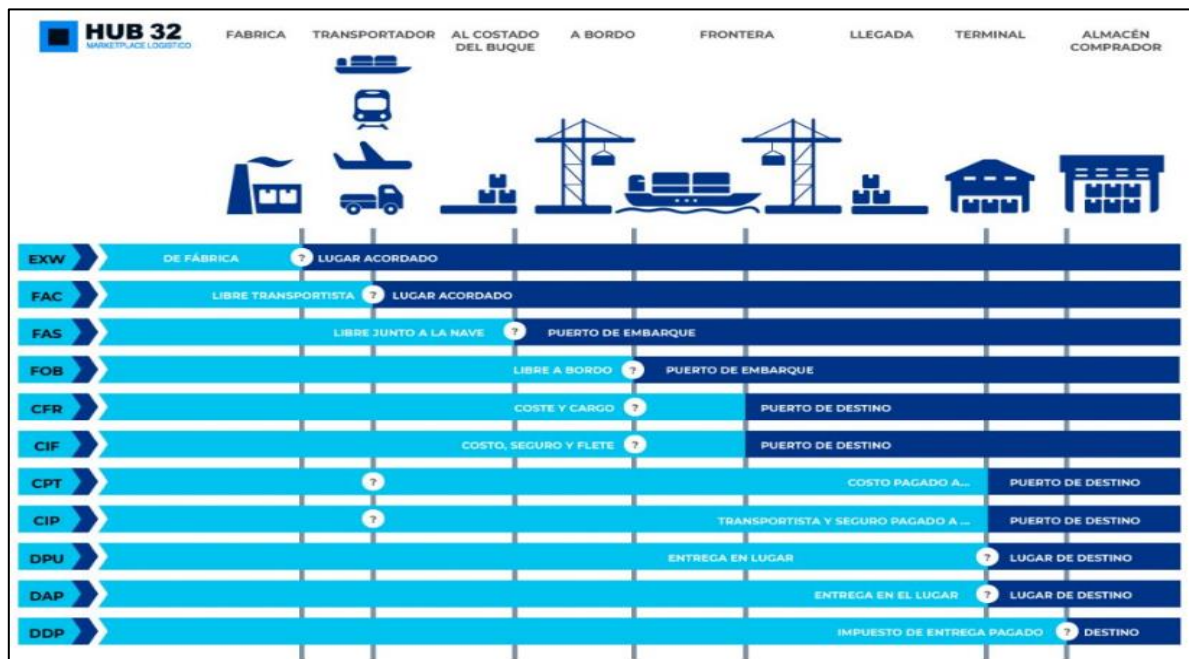
Los Incoterms (International Commercial Terms) son una serie de términos de tres letras utilizados frecuentemente en los contratos de compraventa internacional, cuyo objetivo es establecer una interpretación de los términos comerciales utilizados en las transacciones internacionales en relación a la distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre compradores y vendedores (Dorta, 2013).

Así mismo, el autor Ventura (2007) indica que: los incoterms determinan la forma de entrega al comprador, así como las responsabilidades del exportador hasta el momento de dicha entrega. Cada tipo de Incoterms refleja cuatro conceptos esenciales: la entrega de la mercancía, la transmisión de riesgo de la importación o exportación, la distribución de los gastos (quién paga que) y los tramites de documentos de aduana (Torres & Flores, 2017).

La Cámara de Comercio Internacional (ICC) publicó desde 1936 la primera versión de las reglas de los Incoterms para el uso de los términos comerciales nacionales e internacionales (Cabrera 2020). La ICC ha ido revisando estos términos para adaptarlos al desarrollo del comercio internacional y el transporte. A partir de la primera versión se han ido introduciendo modificaciones en los años 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010. Y la versión en uso actualmente son los Incoterms 2020 (Dorta, 2013).

Imagen 1:

Incoterms 2020



Fuente: Tomado de A Donde Exportar <https://www.adondexportar.com/incoterms/>

La Cámara de Comercio Internacional ICC (2019) a partir del 01 de enero del 2020 publicó las reglas de los nuevo Incoterms; que se encuentran clasificados dependiendo la modalidad de transporte que será utilizada:

A.-Términos utilizados para cualquier medio de transporte (también denominados multimodales)

EXW (Ex Works o En Fábrica) El vendedor/ exportador pone la mercancía a disposición del comprador en sus propios almacenes, únicamente se ocupa del embalaje de la misma. El comprador/ importador, por tanto, es quien asume todo los gastos y responsabilidades desde que la mercancía cruza almacén, antes de cargarla. El seguro no es obligatorio, pero de contratarse lo asumiría el comprador ya que es quien asume el riesgo. Este incoterm no debe

utilizarse si el vendedor entrega la mercancía en otro lugar que no sean sus instalaciones. (Cámara de Comercio Internacional ICC, 2019).

FCA (Free Carrier o Libre Transportista) El vendedor entrega la mercancía en un punto acordado y asume costes y riesgos hasta la entrega de la mercancía en ese punto convenido, incluidos los costes del despacho de exportación. Así las cosas, el vendedor se ocupa del transporte interior y de las gestiones aduaneras de exportación, excepto si el lugar designado son las instalaciones del vendedor (FCA almacén), en cuyo caso la mercancía se entrega en dicho punto cargada en los medios de transportes dispuesto por el comprador asumiendo el coste el comprador. El comprador asume los gastos desde la carga a bordo hasta la descarga, incluido el seguro si se contratara por ser quién asume el riesgo cuando se carga la mercancía en el primer medio de transporte. La novedad del FCA respecto a los incoterms 2010 es que cuando se trate de transporte marítimo el comprador puede indicar a su transportista que emita un B/L (Bill of Landing / Carta de Embarque), al vendedor con la especificación “on board” (a bordo), como justificante de la entrega de la mercancía para facilitar la operativa de los créditos documentarios y que se abone así el crédito al vendedor como garantía del banco pero que no es parte en el contrato de transporte (ICC,2019).

CPT (Carriage Paid To o Transporte Pagado hasta) El vendedor asume los gastos hasta la entrega de la mercancía en el lugar convenio, es decir, se encarga de todos los gastos en origen, el despacho de exportación el transporte principal y generalmente, gastos en destino. El comprador asume los trámites de importación, el seguro si lo contratara, ya que no es obligatorio. El riesgo pasa al comprador una vez se carga la mercancía al primer medio de transporte contratado por el vendedor. Este incoterm es válido para cualquier medio de transporte (ICC, 2019).

CIP (Carriage and Insurance Paid o Transporte y Seguro Pagados hasta) El vendedor corre con los gastos hasta la entrega en el lugar convenido de destino, es decir, los gastos en origen, despacho de exportación, flete y además, el seguro que es obligatorio. El importador se encarga de los trámites de importación y la entrega a destino y asume el riesgo cuando se carga la mercancía en el primer medio de transporte (ICC, 2019).

DPU (Delivered at Place Unloaded o Entrega en Lugar Descargada) El vendedor asume los costes y riesgos que se produjeran en el origen, embalaje, carga, despacho de exportación, flete, descarga en destino y entrega en el punto acordado. El comprador asume los trámites del despacho de importación. Este incoterm es de nueva creación y sustituye al DAT, en realidad lo que hace es ampliar las opciones de entrega ya que DAT indicaba que la entrega debía realizarse en la terminal, ahora con DPU la entrega puede realizarse en otro lugar acordado además de en la terminal (ICC, 2019).

DAP (Delivered At Place o Entregado en un Punto) El vendedor asume todo los gastos y riesgos de la operación salvo el despacho de importación y descarga en destino, es decir todos los gastos en origen, flete y transporte interior. El comprador únicamente debe ocuparse del despacho de importación y de la descarga. Este incoterm es válido para todos los medios de transporte, el seguro no es obligatorio, pero si se contratará los gastos los asumirá el vendedor (ICC, 2019).

DDP (Delivered Duty Paid o Entregado con Derechos Pagados) El vendedor asume todos los gastos y riesgos desde el embalaje y verificación en sus almacenes hasta la entrega en el destino final, incluidos los despachos de exportación e importación, flete y seguro si se contratara. El comprador solo debe recibir la mercancía y generalmente descargarla, aunque

puede ocuparse también el vendedor. Este incoterm es justo el opuesto a EXW, el vendedor asume todos los gastos y riesgos (ICC, 2019).

B.- Términos para transporte marítimo y vías navegables interiores

FAS (Free Alongside Ship o Libre costado del buque) El vendedor entrega la mercancía en el muelle de carga del puerto de origen y asume los gastos hasta la entrega, así como los trámites aduaneros de exportación. El comprador gestiona la carga a bordo, estiba, flete y demás gastos hasta entrega en destino, incluido el despacho de importación y el seguro si se contratara ya que no es obligatorio. Además, asume los riesgos una vez la mercancía está en el muelle de carga antes de cargarse en el buque. Este incoterm solo es válido para el transporte marítimo y se emplea generalmente para mercancías especiales que tienen unas necesidades de carga particulares, no es habitual para carga paletizada o contenedores (ICC, 2019).

FOB (Free On Board o Libre a Bordo) El vendedor asume los gastos hasta la subida a bordo de la mercancía, momento en el que transmite también los riesgos, así como el despacho de exportación y gastos en origen. También se encarga de contratar el transporte si bien este corre por cuenta del comprador. El comprador se encarga de los costes del flete, descarga, tramites de importación y entrega en destino, así como el seguro si lo quisiera contratar. La transmisión de riesgos tiene lugar cuando la mercancía está a bordo. Este incoterm solo se utiliza para transporte marítimo y no debe emplearse para mercancías en contenedores ya que la responsabilidad se transmite cuando la mercancía se carga a bordo del buque (la mercancía está físicamente tocando el suelo del buque), pero los contenedores no se cargan en cuanto llegan a la terminal por tanto, si la mercancía sufriera algún daño mientras está en el contenedor sería muy difícil establecer cuando sucedió (ICC, 2019).

CFR (Cost and Freight o Costo y Flete) El vendedor se hace cargo de todos los costes hasta que la mercancía llega al puerto de destino, incluido el despacho de exportación, los gastos en origen, el flete y generalmente los gastos de descarga. El comprador se ocupa de los trámites de la importación y el transporte hasta el destino. También asume el riesgo en el momento en que la mercancía está a bordo, por lo que, aunque no es obligatorio, suele contratar seguro. Este incoterm solo emplea en transporte marítimo (ICC, 2019).

CIF (Cost, Insurance and Freight o Costo, Seguro y Flete) El vendedor asume como en CFR todos los gastos hasta la llegada al puerto de destino incluyendo despacho de exportación, gastos en origen, flete y generalmente descarga, pero además originariamente debe contratar un seguro, aunque el riesgo se transfiera al comprador una vez la mercancía esté cargada a bordo. El comprador es quien asume los gastos de importación y el transporte hasta destino. La novedad de este incoterm en la versión 2020 hace referencia las coberturas del seguro que debe contratar el vendedor apuntando que deben ser las mismas que las proporcionadas por las cláusulas del Institute Cargo Clauses, es decir el seguro debe cubrir hasta la llegada a puerto de destino. Es un incoterm que se solo se utiliza para el transporte marítimo (ICC, 2019).

Tabla 2
Comparativos de Incoterms 2010-2020

Incoterms 2010		Incoterms 2020	
EXW	Ex Works	EXW	Ex Works/ En fábrica
FAS	Free Alonside Ship	FAS	Free Alonside Ship/ Franco al costado del buque
FCA	Free Carrier	FCA	Free Carrier/ Franco Porteador
FOB	Free On Board	FOB	Free On Board/Franco a bordo
CPT	Carriage Paid To	CPT	Carriage Paid To/ Transporte pagado hasta
CFR	Cost and Freight	CFR	Cost and Freight / Coste y Flete
CIP	Carriage Insurance Paid to	CIP	Carriage Insurance Paid to / Transporte pagado hasta

Fuente: Elaborado por el autor en base información consultada en la bibliografía

La firma MS CONSULTORES EIRL (2020) en su página web A Donde Exportar, muestra en resumen (Tabla 2) la versión de los Incoterms 2020 con los cambios más importantes:

- La versión incoterms 2020 se armoniza con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) a través del Peso Bruto Verificado.
- El incoterms FCA, permite ahora que los conocimientos de embarque se puedan emitir después de la carga de la mercancía.
- Se elimina el incoterm DAT para ser remplazado por el incoterms DPU.
- Existen nuevos acuerdo según coberturas mínimas para los incoterms CIF y CIP.
- En las notas explicativas, el transporte se puede realizar a través de medios propios del vendedor en los siguientes incoterms FCA-DAP-DPU-DDP.

Por último, la clasificación de los incoterms según la clasificación de los años 1990 y 2000 los agrupa según el grado de obligación por parte del vendedor que están dividido en 4 grupos: Grupo **E**: Entrega directa a la salida, Grupo **F**: Entrega indirecta sin pago del transporte principal, Grupo **C**: Entrega indirecta con pago del transporte principal, y Grupo **D**: Entrega directa en el punto de llegada. Mientras que la clasificación de los incoterms 2020 mantiene lo establecido del 2010 que contempla según su medio de transporte: multimodal

(transporte aéreo, terrestre, marítimo y ferroviario) y los incoterms exclusivos para el transporte marítimo (MS CONSULTORES EIRL, 2020).

Comercio exterior del ecuador

A nivel global, el año 2020 ha sido caracterizado por una fuerte crisis sanitaria y económica y por una elevada incertidumbre derivada del desconocimiento sobre la dinámica y la evolución de la pandemia de (COVID19). La crisis ha desencadenado una contracción considerable del comercio internacional, fuertes fluctuaciones de los precios de los bienes primarios y una elevada volatilidad en los mercados financieros. Asimismo, según la Organización Mundial del Comercio (OMC), el volumen de comercio mundial de mercancías podría caer entre un 13% y un 32%. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL, 2020).

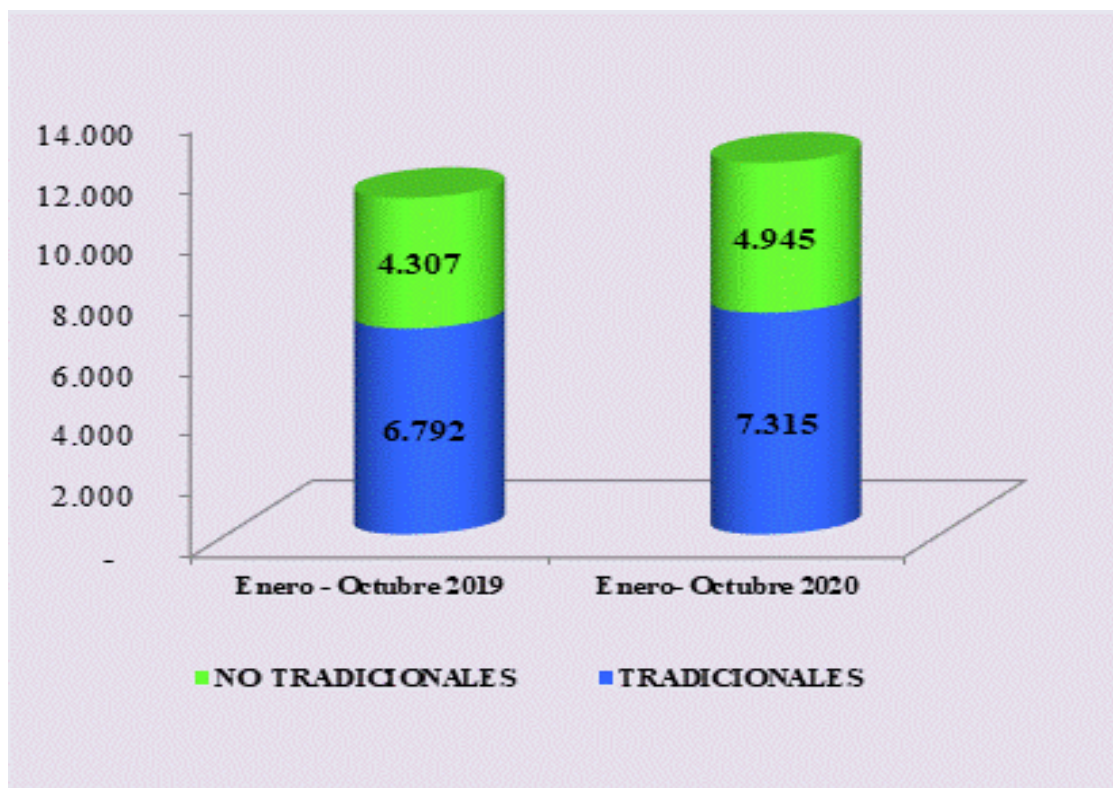
Sin embargo, información estadística del Banco Central prima facie, registra que el comercio exterior del Ecuador, el saldo de la balanza comercial total de enero a octubre del 2020 registró un excedente de USD 2.688 millones, producto resultante de los saldos favorables de USD 2.041 millones en la balanza comercial petrolera y USD 647 millones en balanza comercial no petrolera. Al mismo periodo en referencia, las exportaciones no petroleras (USD 12.260 millones FOB) se han expandido al 10%, mientras las importaciones no petroleras (USD 11.613 millones FOB) se contrajeron en un 21% (Banco Central del Ecuador BCE, 2020).

En el siguiente grafico se presentan las exportaciones tradicionales hasta octubre del 2020 registraron USD 7.315 millones en valores FOB lo que representó un incremento del 8% con respecto al mismo periodo del año anterior. Los principales productos tradicionales

que registraron incremento fueron el cacao y elaborados (27%), banano (15%), atún y pescado (1%), y presentaron decrecimiento café y elaborados (-9%) y camarón (-1%) (BCE, 2020).

Gráfico 1.

*Ecuador: Exportaciones tradicionales y no tradicionales en millones USD valor FOB
enero-octubre 2019-2020*



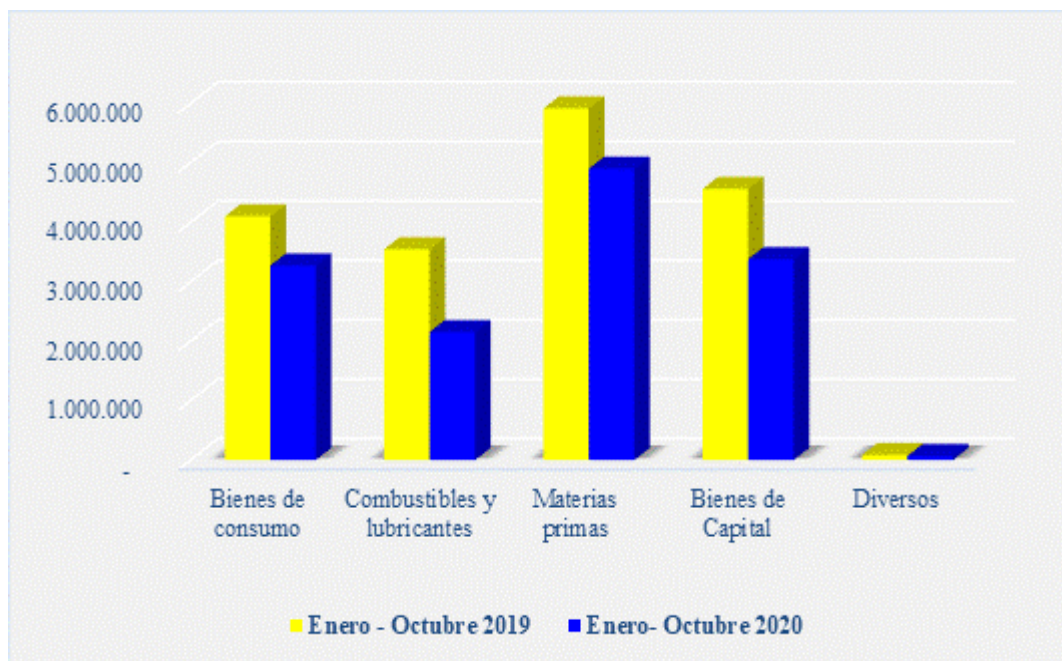
Fuente: Reporte estadístico mensual de datos del Banco Central del Ecuador 2019-2020

Así mismo, de enero a octubre del 2020 con un total de USD 4.945 millones en valor FOB representaron un incremento del 15% respecto del año anterior las exportaciones no tradicionales. Madera y elaborados (88%) y demás frutas (46%) fueron los productos no tradicionales que registraron incremento, mientras que registraron decrecimiento las flores (7%), enlatado de pescado (2%), y aceites vegetales (2%) (BCE, 2020).

Por otro lado, las importaciones ecuatorianas en el período enero - octubre 2020 totalizaron USD 13.770 millones FOB registrando una caída del -24%, frente a los USD 18.205 millones FOB del mismo período del año anterior. El comportamiento de las importaciones está sustentado principalmente por el decrecimiento de los combustibles y lubricantes (-39%) y los bienes de capital (26%) (BCE, 2020).

Gráfico 1.

*Ecuador: Importaciones por uso o destino económico en millones USD valor FOB
Enero-Octubre 2019-2020*



Fuente: Reporte estadístico mensual de datos del Banco Central del Ecuador 2019-2020

Por último, según boletines estadísticos del Banco central del Ecuador (2020) el índice de cobertura del comercio exterior aumentó a 119.70 durante enero - octubre del 2020 con respecto a 101.40 en el mismo periodo del año anterior. El grado de apertura de la economía ecuatoriana a finales de 2019, medido como participación en el comercio exterior en el PIB,

$[(M+X) / \text{PIB}] = (0.4)$, parece relativamente elevado, comparado con otros países no petroleros. Resultado de las exportaciones ecuatorianas que representaron aproximadamente el 20.6% del Producto Interno Bruto (PIB) del Ecuador, y entre ellas las exportaciones petroleras significaron, el 8.0% del PIB. Y así mismo, las importaciones representaron el 19.8 % del PIB (BCE, 2020).

Conclusiones

La utilización de los incoterms es fundamental en el proceso de comercio exterior, y el empresario que conoce de estos tiene a su favor un grupo de prácticas herramientas.

Como objetivo principal de los incoterms es establecer términos, reglas y condiciones de carácter facultativo permitiendo acordar derechos y obligaciones entre vendedores y compradores en las transacciones de comercio internacional. La correcta utilización de las Reglas Incoterms permite a las organizaciones obtener seguridad en la interpretación de los términos negociados entre comprador y vendedor, debido a que se utilizan reglas uniformes internacionales que facilitan la delimitación en detalle el reparto de las responsabilidades y obligaciones así como también una referencia directa del transporte a utilizar, lugar donde se entregara la mercancía, así como los tramites, gastos y pagos que se deban efectuar.

Entre los cambios relevante de los incoterms 2020 están: el incoterm Delivered at Terminal (DAT) ahora pasa a ser Delivered a Place Unloaded (DPU). Se alinean los distintos niveles de cobertura del seguro en Cost Insurance and Freight (CIF) y Carriage and Insurance Paid To (CIP). También se incluyen acuerdos para el transporte con sus propios medios en Free Carrier (FCA), Delivered at Place (DAP), Delivered at Place Unloaded (DPU) y Delivered Duty Paid (DDP). Regular la necesidad existente en el mercado referente a los bill of lading (BL) with an on board notation (Manifiesto de carga) y el Free Carrier (FCA). Por

último, incluye requisitos relacionados con la seguridad del transporte, obligaciones y costes (Cámara de Comercio Internacional ICC, 2019).

Tanto para el importador como para el exportador le conviene negociar bajo el incoterm en el que asume un menor riesgo, responsabilidad y obligaciones y obtenga un mayor beneficio.

Los nuevos Incoterms seguirán siendo los once en total con su distribución entre Incoterms intermodales e Incoterms marítimos. Seguirán estando liderados por clásicos como el EXW, CIF o el FOB (Cámara Marítima del Ecuador CAMAE, 2020).

Por otro lado, informes de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL indican que la pandemia del COVID19 llevará a la contracción de la actividad económica de América Latina y el Caribe. Sin embargo, el saldo de la balanza comercial ecuatoriana total de enero a octubre del 2020 registra un superávit de USD 2.688 millones, producto resultante de los saldos favorables de USD 2.041 millones en la balanza comercial petrolera y USD 647 millones en balanza comercial no petrolera (BCE, 2020).

Finalmente, información estadística del Banco Central del Ecuador (2020) registra que: las exportaciones no petroleras experimentaron un crecimiento del 10% en el periodo de enero a octubre del 2020. Y las importaciones totales en el periodo enero-octubre de 2020, presentaron una caída de -24%. Para el cálculo de las publicaciones estadísticas del sector externo, el Banco Central del Ecuador sigue considerando prioritarios los Incoterms CIF y FOB.

Bibliografía

- Banco Central del Ecuador BCE. (2020). *Reporte de estadísticas mensuales*. Recuperado de www.bce.fin.ec.
- Calderón, E. (2018). *Los incoterms como instrumento de derecho suave (soft law)*. Recuperado de <file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-LosIncotermsComoInstrumentoDeDerechoSuaveSoftLaw-7015191.pdf>
- Cámara de Comercio Internacional ICC. (2019). *INCOTERMS 2020: Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales*. Editorial ICC. Barcelona – España. ISBN: 9788489924635.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. (2020). *INCOTERMS 2020: Balance preliminar de las economías de América Latina y el Caribe*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46501/91/S2000881_es.pdf.
- Cámara Marítima del Ecuador CAMAE. (2020). *Incoterms 2020: Los cambios que llegan*. Recuperado de <http://www.camae.org/incoterms/incoterms-2020-los-cambios-que-llegan/>.
- Cabrera, A. (2020). *Manual de uso de las reglas Incoterms 2020*. 1era. Edición, Marge Books, Barcelona.
- Correa, F. (2011). *Análisis comparativo de los Incoterms 2010 frente a los Incoterms 2000*. Recuperado de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rfdm/article/view/30366/28207>
- Dorta, P. (2013). *Transporte y logística internacional*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España.
- E Comex 360. (2020). *Incoterms principales características para la correcta aplicación en ECUAPASS*. Recuperado de <https://www.e-comex.com/reglas-incoterms-aplicacion-ecuapass/>.

- Huamán, M. (2010). *Comentarios a las innovaciones de los Incoterms 2010*. Recuperado de file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-ComentariosALasInnovacionesDeLosINCOTERMS2010-5157896.pdf
- Huamán, J. (2015). *Análisis del impacto de los Incoterms en el proceso logístico de negociación de mercancías destinadas a la importación o exportación*. Recuperado de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/4381/1/ECUACE-2015-CI-CD00050.pdf>
- MS CONSULTORES EIRL. (2020). *A Donde Exportar. Oferta exportable a Donde Exportar Incoterms 2020*. Recuperado de <https://www.adondexportar.com/incoterms/>.
- Quevedo, M., Vásquez, L., Quevedo, J., Pinzón, L. (2020). *Covid19 y sus efectos en el comercio internacional*. Recuperado de file:///C:/Users/Duberlith/Downloads/Dialnet-COVID19SusEfectosEnElComercioInternacionalCasoEcu-7539760.pdf.
- Torres, X. & Flores, L. (2017). *Comercio Exterior e Integración*. ISBN: 978-9942-21-839-01. Quito.
- Ventura, L. (2007). *La Contratación en el Comercio Internacional. Guía práctica para el exportador*. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, IICA. El salvador.