

PASADO, PRESENTE E HIPÓTESIS DE EVOLUCIÓN DE LOS INCOTERMS® 2020 EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Miguel PRADOS GÓMEZ

RESUMEN: Nos encontramos ante un proceso de globalización latente cada vez más acentuado, donde la exportación e importación de productos toma un papel esencial dentro del comercio nacional, las fronteras dejan de ser una barrera para los agentes comerciales, aquellos que buscan expandir sus productos para llegar a la mayor cantidad de consumidores posibles. Las relaciones entre vendedores, compradores y transportistas vendrán marcadas por esa rapidez característica del Comercio Internacional, por ello, surgen los INCOTERMS®, para paliar esa necesidad de agilidad y claridad en los contratos necesarios para dichas operaciones.

ABSTRACT: We are facing an increasingly accentuated latent globalization process, where the export and import of products plays an essential role in national trade, borders cease to be a barrier for commercial agents, those who seek to expand their products to reach as many consumers as possible. The relationships between sellers, buyers and carriers will be marked by that speed characteristic of International Trade, for this reason, INCOTERMS® arise, to alleviate that need for agility and clarity in the contracts necessary for such operations.

PALABRAS CLAVE: INCOTERMS®, comercio internacional, EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP, FOB, FAS, CIF, CFR.

KEYWORDS: INCOTERMS®, international trade, EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP, FOB, FAS, CIF, CFR.

Listado de abreviaturas

CCI: Cámara de Comercio Internacional.

CFR: Cost and freight/ Costo y flete.

CIF: Cost, insurance and freight/ costo, seguro y flete.

CIP: Cost and insurance paid to/ coste y seguro pagado hasta.

CPT: Carriage paid to / transporte pagado hasta.

DAP: Delivered at place/ entrega en lugar.

DAT: Delivered at terminal.

DDP: Delivered duty paid/ entregada derechos pagados.

DES: Delivered Ex Ship/ Entregado en puerto de destino designado.

DPU: Delivered at place unloaded/ entregada en lugar descargada.

EXW: Ex Works/Franco fábrica.

FAS: Free alongside ship/ franco al costado del buque.

FCA: Free carrier / franco transportista.

FOA (Free on air).

FOB: Free on board/ franco a bordo.

FOR (Free on rail).
FOT (Free on truck).
ICC: Institute Cargo Clauses
INCOTERMS: International Commercial Terms.
IVA: Impuestos sobre el valor añadido.
OMC: Organización mundial del comercio.
RAFT: Revised American Foreign Transactions.

1. *Introducción*

En el mundo globalizado en el que vivimos las relaciones internacionales son cada vez más frecuentes. Si la existencia se desarrollara en una completa autarquía, sin relaciones con el exterior, no tendría sentido hablar de relaciones transfronterizas; sin embargo, hoy en día, la gran mayoría del comercio es a nivel internacional y no solo estatal. En virtud de esta premisa, los contratos de compraventa internacional constituyen un tema de innegable actualidad. Para poder tratar los problemas que surgen respecto a esta materia es necesario atender al Derecho Mercantil, una de las ramas de Derecho Privado que regula las normas relativas al ejercicio de la profesión de comerciante, los actos de comercio y las relaciones jurídicas derivadas de esos mismos actos.

El ámbito de estudio dentro del Derecho Mercantil es muy amplio, y se caracteriza sobre todo por la especial atención a las sociedades; esto no implica que se ciña única y exclusivamente a ello, sino que también, entre otras materias, incluye el análisis y la profundización de temas relativos a los contratos mercantiles y, precisamente al hilo de esto es donde aparecen los INCOTERMS®, objeto central de este Trabajo Fin de Grado.

Los INCOTERMS®, que trataré de desarrollar en las páginas que siguen, son términos comerciales que se incluyen en los contratos de compraventa internacional con el objetivo de determinar con claridad cuáles son las obligaciones y los gastos de las partes contratantes, además de indicar el momento a partir del cual se transfiere el riesgo. Llama especialmente la atención este concepto, desarrollado por la Cámara de Comercio Internacional, ya que permite que los comerciantes puedan estipular condiciones del contrato simplemente con la utilización de una sigla, que no necesita traducción, por ser las mismas en todo el mundo, por lo que, por ejemplo, una sociedad con domicilio social en España puede contratar con otra que tenga domicilio social en Francia, Italia o Alemania, sirviéndose de estos términos comerciales para aclarar gran parte del contrato.

Durante el desarrollo de este trabajo han ido surgiendo diferentes vicisitudes que han complicado la realización del mismo; por un lado, la pandemia global generada por el virus conocido como Covid-19 que, entre otras cosas, me ha impedido poder acceder a las bibliotecas físicas, dejándome sin poder acercarme a algunos materiales impresos que hubieran servido para la más completa elaboración de este estudio, esto no es óbice para agradecer el esfuerzo realizado por la biblioteca de la Universidad de Málaga para incluir recursos electrónicos que sí he podido consultar desde casa. Por otro lado, los INCOTERMS® no se desarrollan con mucha holgura en la asignatura de Derecho Mercantil durante el Grado, normalmente se mencionan, pero no suele dedicársele una gran extensión temporal a su explicación, esto es un perjuicio y a la vez un aliciente, ya que al no ser una materia muy desarrollada me ha generado una gran curiosidad e interés. La cantidad de información que he podido encontrar tampoco ha sido muy abundante, ya que la

Cámara de Comercio Internacional (CCI) deja muy claro cuáles son los puntos clave de cada uno de los términos incluidos en los INCOTERMS® y da poco juego a su interpretación, lo que no excluye la importancia de la autonomía de la voluntad de las partes, también desarrollada en este análisis.

A lo largo de este TFG he profundizado en el conocimiento de cada uno de los INCOTERMS®, centrándome muy específicamente, entre otras cuestiones buscando la originalidad de esta pequeña investigación, en la modificación que han sufrido en 2020. Sinceramente, me ha parecido un objeto de estudio muy relevante por su aplicación diaria en el comercio internacional, resultándome aún más interesante la jurisprudencia que he ido encontrando sobre la mayoría de ellos y, en este sentido, al referirnos a la compraventa internacional entre empresas, lo primero que se nos viene a la mente es que la mayoría de problemas se puedan generar entre los contratantes (incumplimientos de contratos, de pagos...); sin embargo, sorprendentemente, casi ninguna de las sentencias que he podido encontrar y que he mencionado, se refiere a litigios sobre cuestiones de interpretación divergente entre las partes derivados de las obligaciones del contrato de compraventa, sino que son atinentes a problemas con las aseguradoras y las empresas transportistas. Este aspecto lo desarrollaré, en la medida de mis posibilidades, en el cuerpo del TFG y también aparecerá en las conclusiones.

A la hora de redactar este trabajo he tenido dificultades cuando he debido buscar sentencias recientes relativas al nuevo término comercial incorporado en las Reglas INCOTERMS® 2020, ya que por razones vinculadas a su escaso tiempo de aplicación, acompañadas de las circunstancias del COVID-19 ha desembocado en que no haya encontrado jurisprudencia acerca de este nuevo INCOTERM®. Otro problema, parecido a este, ha sido la nula jurisprudencia que hay en España sobre el término comercial FAS, que he tenido que buscar en sentencias de otros países como Rusia.

2. Conceptualización terminológica

Es importante empezar aclarando que el concepto INCOTERM® carece de significado por sí mismo, sino que es la abreviatura de tres palabras (International Commercial Terms)¹.

Los INCOTERMS® “son reglas que determinan la distribución de los gastos, las obligaciones documentales y la transmisión de los riesgos entre las dos partes que intervienen en un contrato de compraventa internacional”². Sirven para interpretar los denominados “términos comercial”³. En los contratos mercantiles internacionales es habitual encontrar abreviaturas como FOB o CIF, entre otras. Estas siglas indican cómo se debe llevar a cabo el perfeccionamiento del contrato y qué parte contratante se hará cargo del pago de los gastos y del riesgo que pueda conllevar. Además de estos fines, los INCOTERMS® pretenden aclarar los términos sobre los que va a versar el contrato, respondiendo así al principio de autonomía de las

¹ Ortega Giménez, A. (2019): *La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española*. Cizur Menor Navarra: Thomson Reuters Aranzadi, p. 46.

² Guardiola Sacarrera, E. (1988). *La compraventa internacional y los INCOTERMS®* (4ª ed.). Barcelona: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Ortega Giménez, A. (2019): *La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española*, p. 46.

³ Eisemann, F. (1983). *Usages de la vente commerciale internationale : INCOTERMS®*. Paris: Jupiter. y Eisemann, F. & Cremades, B. (1985): *INCOTERMS®: los usos de la venta comercial internacional*. (2ª ed.). Madrid: EXTECOM, S.A., p. 21.

partes⁴, quienes tendrán la capacidad de decidir a qué cláusulas se quieren someter. La idea clave es que será únicamente el mutuo acuerdo de las partes el que incida y determine la elección de unos u otros de los diversos términos comerciales que engloba la abreviatura objeto central de este Trabajo de Fin de Grado.

La finalidad es dejar a un lado los amplios contratos, donde se estipulaba con extrema minuciosidad punto por punto cada uno de sus términos y condiciones, para dar paso al empleo de unas siglas de significado conocido por las partes contratantes, con las que no hace falta, en principio, aclaración, ya que se han convertido en una de las herramientas más utilizadas en la compraventa internacional⁵. Estas siglas comerciales disponen obligaciones para las partes que serán diferentes para cada uno de ellas en función del concreto INCOTERM® que elijan para su operación. Dichos términos comerciales podrían ser considerados como cláusulas generales de contratación, al convertirse, en la mayoría de los casos, en contratos tipo⁶. Papel fundamental en la creación y aplicación de los INCOTERMS® ha tenido y tiene en la actualidad la Cámara de Comercio internacional⁷, que los renueva cada “x” años en virtud de las nuevas que los métodos de hoy en día no son los mismos que los de hace cincuenta años, incluso podríamos decir que, a la velocidad a la que avanzamos, no son los mismos ni a los de hace diez años.

Los INCOTERMS® surgen con la función de eliminar problemas en la compraventa internacional⁸; sin embargo, no debemos olvidar que no son capaces de solucionar todos ellos. Hay aspectos muy importantes de los contratos que no se encuentran regulados por estos términos comerciales, como podría ser el pago o las obligaciones que tiene la figura del transportista, ya que se centran principalmente en las obligaciones de las partes que conforman el contrato. Tampoco podemos referirnos a los INCOTERMS® sin mencionar la especial trascendencia que en ellos adquiere la voluntad de las partes, puesto que el acuerdo entre ellas puede modificar cualquier cláusula del contrato, siempre que quede especificada. A lo largo de este Trabajo Fin de Grado trataré de poner de manifiesto que la mayoría de la

⁴ Sobre la autonomía privada en los contratos internacionales Faveret Hardman, P. (2017): "A Autonomia Privada nos contratos internacionais de acordo com o Direito Internacional Privado e o Direito Interno Brasileiro: Uma visão constitucional", *PIDCC: Revista em propriedade intelectual direito contemporâneo*, vol. 11, nº. 2, pp. 306-342. Deade un punto de vista más general: Eisemann, F. & Cremades, B (1985): *INCOTERMS®: los usos de la venta comercial internacional*, p. 21.

⁵ Se pueden consultar, entre otros muchos, Papa, D., & Elliott, L. (2009). *International trade and the successful intermediary*. Burlington, VT; Lombana Coy, J. (2011). *Negocios internacionales fundamentos y estrategias*. Barranquilla: Editorial Universidad del Norte Ashgate y Kirpalani, V. (2013). *International business handbook*. London: Routledge. Más recientemente, Cavaller Vergés, M. (2019) *El valor jurídico de los INCOTERMS® en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional*. Tesis doctoral dirigida Garriga Suau, G. y tutorizada por Forner i Delaygua, J. J. Fecha de defensa: 02-12-2019. Facultad de Derecho. Universidad de Barcelona. Se puede consultar su contenido en <http://hdl.handle.net/10803/668111>.

⁶ Definición de la Real Academia Española: "Contrato internacional estandarizado merced a la práctica y los usos del comercio internacional, cuyo contenido esencial resulta reproducido en múltiples contratos con el mismo objeto suscrito por diferentes que operan en el mismo ramo del comercio internacional." Consulto <https://dle.rae.es/contratos%20tipo?m=form>.

⁷ Se muestra muy documentado Cook, T. (2014). *Mastering the business of global trade: negotiating competitive advantage contractual best practices, INCOTERMS® and leveraging supply chain options*. Boca Raton, [Florida] CRC Press.

⁸ Anca Lazăr (2011). "The INCOTERMS® rules and their importance". *Juridical Tribune*, 1 (1), 143–151. Disponible en <https://doaj.org/article/d4d8f39cb73847faa53a5e4e0eaac11a> y Cook, T. (2014). *Mastering the business of global trade: negotiating competitive advantage contractual best practices, INCOTERMS®, and leveraging supply chain options*, p. 24.

jurisprudencia relativa a estas reglas no se centra en el incumplimiento de las obligaciones de las partes, sino en el de las aseguradoras y los transportistas. Las aseguradoras cobran un papel de vital importancia, puesto que, a pesar de no ser obligatoria la contratación de un seguro según lo dispuesto en la mayoría de los INCOTERMS®, es un uso muy habitual entre las empresas, debiendo adecuarse las pólizas de seguro a las características concretas del INCOTERM® concreto elegido.

3. Breve referencia a los orígenes: La *lex mercatoria*. Antecedentes históricos de los INCOTERMS®

Desde los inicios de la historia del hombre, el comercio ha sido parte fundamental en la vida de este⁹, no como lo conocemos hoy en día, sino, de maneras más antiguas y rudimentarias que han ido evolucionando hasta la actualidad. Es en particular destacable el desarrollo del comercio internacional entre los países europeos¹⁰ que tiene lugar durante los siglos XI y XII, cuando se empezaron a realizar las ferias de comercio¹¹, reguladas por lo que se conocía como “la paz de la feria”¹², que era el derecho especial por el que se regulaban. Los artesanos y comerciantes se agrupaban en corporaciones y gremios¹³, que tenían como fin defender y organizar el comercio. Las costumbres en las que se basaban los mercaderes al cabo del tiempo se recopilaron y dieron origen a los estatutos u ordenanzas gremiales¹⁴. La *lex mercatoria*¹⁵ surge como “un derecho de clase

⁹ Es adecuada la síntesis de Sanz, C. (2003): *Breve historia de la navegación y del comercio marítimo desde la antigüedad hasta nuestros días*. Madrid: Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos. Con carácter general se puede consultar <https://m.monografias.com/trabajos97/evolucion-historica-del-comercio-internacional-del-siglo-xv-al-xx/evolucion-historica-del-comercio-internacional-del-siglo-xv-al-xx.shtml>.

¹⁰ Cariou, D. (1997), *La Méditerranée au XII^e siècle*. Paris: Presses Universitaires de France.

¹¹ Ortega Giménez, A. (2019): *La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española*, p. 24.

¹² Realiza un buen trabajo de síntesis Sampedro López, R. (2019). "Comercio, instituciones y orden espontáneo durante la plena edad Media en el Oriente medieval". *Semata Ciencias sociais e humanidades*, 31, pp. 209-233.

¹³ Merece la pena destacar sobre los gremios, aunque no sean recientes, los trabajos de Díez G. O'Neil, J. (1941): *Los gremios en la España imperial*. Madrid: Aldecoa; de Guillot Carratalá, J. (1954): *Los gremios artesanos españoles*. Madrid: Publicaciones Españolas y de Moles Ribalta, P. (1970): *Los gremios barceloneses del siglo XVIII: La estructura corporativa ante el comienzo de la revolución industrial*. Madrid: Confederación Española de Cajas de Ahorro. En la web se encuentran contenidos generales sobre esta institución en <https://redhistoria.com/los-gremios-medievales-los-antiguos-sindicatos/> Contiene ideas interesantes Martínez Gijón, J. (1999), *Historia del Derecho Mercantil*. Estudios: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla y recoge especialmente bien la evolución García Marín, I.: "Usos de comercio y moderna Lex Mercatoria", en De Dios, S., Infante Miguel-Motta, J., Robledo Hernández, R. y Torijano Pérez, E. (coords.), (2006): *Historia de la propiedad. Costumbre y prescripción: IV Encuentro Interdisciplinar*, 25-28 de mayo 2004, Salamanca, pp. 321-344.

¹⁴ Una importante muestra de lo que las Ordenanzas gremiales constituyen, se recoge en Gómez Rojo, M. E. (2008): “Las implicaciones jurídicas, sociales y económicas de los Cinco Gremios Mayores de Madrid como institución mercantil y financiera en la España del siglo XVIII”, en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, Valparaíso (Chile), XXX, pp. 187-214.

¹⁵ Consultar, entre otros, los trabajos de Kasis, A. (1984). *Théorie générale des usages des commerce: droit comparé, contrats et arbitrage internationaux, lex mercatoria*. Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence; Galgano, F. (1993). *Lex mercatoria: storia del diritto* en Gómez Rojo, M. E. (2008): “Las implicaciones jurídicas, sociales y económicas de los Cinco Gremios Mayores de Madrid como institución mercantil y financiera en la España del siglo XVIII”, en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, Valparaíso (Chile), XXX, pp. 187-214. *commerciale*. Milano: Il Mulino, Berger, K. (1999). *The creeping codification of the Lex Mercatoria*. The Hague [etc: Kluwer Law International; Silva, J. (2006). *Estudios sobre lex mercatoria una realidad internacional*. México:

creado por y para comerciantes”¹⁶, es decir, un derecho espontáneo nacido de la práctica comercial que tiene como propósito fundamental el evitar en las transacciones la aplicación de las legislaciones concretas aplicables a cada comerciante tratando de liberarse de su rigidez¹⁷.

Es obligado al centrarnos en los INCOTERMS®, como objeto central de este Trabajo Fin de Grado, hacer mención a la Cámara de Comercio Internacional (CCI), institución que representa a la “societas mercatorum”¹⁸, organización que busca una solución a los diversos problemas que se presentan a los operadores del comercio. Entre dichas soluciones se encuentran los INCOTERMS®. La creación de la CCI se vio fuertemente influenciada por la revolución industrial¹⁹, y será a finales del siglo XIX cuando se haga patente la necesidad de crear una entidad que armonizara las actividades comerciales e industriales, protegiendo los intereses de los que intervenían en ellas. Se buscaba alcanzar un mejor nivel de vida en una etapa marcada por las consecuencias de diversos conflictos bélicos, pensándose que el fomento del comercio ayudaría a ese fin. Merece la pena destacar en el año 1812 con intención de unificar las normativa aplicable, se crea en Gran Bretaña una cláusula similar al FOB, debido a la gran influencia que el comercio marítimo tenía este país, más tarde, surgiría una cláusula parecida a la que hoy conocemos como CIF²⁰.

Para resolver todos los problemas que fueron surgiendo en el ámbito de la contratación internacional, la Cámara de Comercio Internacional²¹ (CCI) que tuvo su asamblea constituyente en 1919 se plantea como objetivo redactar los términos comerciales con un significado uniforme²², y tras varios estudios en 1923²³ ampliados en 1928²⁴, se crean los primeros INCOTERMS®, como una recopilación

Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México y Grande, S. (2008). "La lex mercatoria en los laudos de la Cámara de Comercio Internacional". *Dikaion*, 22(17), 199–244.

¹⁶ Ortega Giménez, A. (2019): *La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española*, p. 25.

¹⁷ <https://dej.rae.es/lema/lex-mercatoria>.

¹⁸ López Ruiz, F (2010): “El papel de la societas mercatorum en la creación normativa: la lex mercatoria”, *Cuadernos electrónicos de filosofía del derecho*, vol. 20, pp. 67-91.

¹⁹ <file:///C:/Users/Pc/Downloads/Dialnet-RevolucionIndustrial-6135743.pdf>.

²⁰ Ortega Giménez, A. (2019): *La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española*, p. 46.

²¹ Para obtener información básica sobre esta institución se debe consultar su web en la dirección <https://iccwbo.org/>. Un resumen de sus puntos principales de actuación se encuentra en "Cámara de Comercio Internacional: Política general y programa" (1992), *Revista de Derecho Financiero y Hacienda Pública*, vol. 42, nº 221, pp. 1123-1130.

²² Insiste en este carácter uniforme buscado desde los inicios de su andadura la Cámara de Comercio Internacional, entre otros, Fahey, J. H. (1921), "The International trade situation. The International Chamber of Commerce". *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 94, nº 1, p. 130. Disponible en <http://www.jstor.org/stable/pdf/1014350.pdf>; Schmitthoff, C. M. (1968); "The unification or harmonisation of law by means of standard contracts and general conditions. *International and Comparative Law Quarterly*, vol 17, nº 3, p. 558 y Díaz Moreno (1993): "Las reglas uniformes de la Cámara de Comercio Internacional sobre garantías a demanda". *Derecho de los negocios*, año 8, nº 85, pp. 1-10.

²³ *Termes commerciales*. Publicación ICC 43, 1923. Hace referencia a ellos Cavaller Vergés, M. (2019) *El valor jurídico de los Incoterms® en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional*. Tesis doctoral. Se puede consultar su contenido en <http://hdl.handle.net/10803/668111>

²⁴ Publicación ICC 68. Es mencionada por Cavaller Vergés, M. (2019) *El valor jurídico de los Incoterms® en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional*. Tesis doctoral. Se puede consultar su contenido en <http://hdl.handle.net/10.803/668111>.

de los “términos comerciales” más usuales en 1936, inspirados en el Código escandinavo de compraventa²⁵ y en los American Foreign Trade Definition²⁶, éstos últimos fueron revisados en 1941 y coexistían en el tiempo con los INCOTERM®. En esta primera redacción de 1936 de los INCOTERMS® tuvieron gran influencia el Instituto Internacional de Roma para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)²⁷ y la Asociación de Derecho Internacional (ILA), organización no gubernamental de carácter consultivo con sede en Londres dedicada al estudio y aclaración del Derecho Internacional.

Cabe destacar que en el siglo XX el proceso de globalización²⁸ dio lugar en EE.UU: a la aparición de los denominados Revised American Foreign Transactions (RAFT)²⁹, que se diferenciaban de los INCOTERM® porque además de no tener fuerza legal, solo eran aplicables entre empresarios americanos³⁰.

4. La Cámara de Comercio Internacional. Su importancia en la creación y modificación de los INCOTERMS®

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) puede ser definida como “la organización mundial de las empresas cuya misión es fomentar la apertura del comercio y la inversión internacional, así como ayudar a las empresas a enfrentarse a los retos y las oportunidades que surgen con la globalización”³¹. Sus intereses son todos los relacionados con la empresa privada siendo los comités nacionales de cada país que forma parte de la Cámara de Comercio Internacional, los que trabajan con las empresas de cada Estado, ayudan a resolver sus preocupaciones y hacen llegar a los gobiernos las posturas que toma la CCI respecto a diversos puntos.

La ICC trabaja en colaboración con Naciones Unidas³², la Organización Mundial del Comercio (OMC)³³, el G-20³⁴ o los foros intergubernamentales.

²⁵ Phillip, A. (1959): "The Scandinavian Conventions on Private International Law". *Recueil des Cours*, vol. 1, p. 247.

²⁶ Cavaller Vergés, M. (2019) *El valor jurídico de los Incoterms® en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional*. Tesis doctoral, p. 71. Se puede consultar su contenido en <http://hdl.handle.net/10803/668111>.

²⁷ www.unidroit.org. Sobre los principios de actuación de este Instituto versan los trabajos de Oviedo Albán, J. (2002): "Los principios UNIDROIT para los contratos internacionales". *Dikaion: revista de actualidad jurídica*, nº. 11, pp. 96-125; Vogenauer, S. (2014): "I principi Unidroit dei contratti commerciali internazionali 2010". *Rassegna di diritto civile*, nº 1, pp. 246-307 y Calderón Marenco, E. A. y Castro Marcenaro, D. (2018): "Los principios UNIDROIT 2016 como derecho aplicable al contrato de compraventa internacional de mercaderías". *Revista Lex Mercatoria*, nº. 10, pp. 12-46.

²⁸ Muy interesante sobre este particular es el estudio que realizan Rebeca López Nakazono, R.; Ruiz Trujillo, A. & Castro Rodríguez, E. A. (2013): "Los INCOTERMS® y las transacciones internacionales: la globalización en los mercados y su impulso". *Contribuciones a la Economía*. Se puede consultar en <https://doaj.org/article/899ffee914f942e8a7c7f9d4a0fd0259>

²⁹ Ortega Giménez, A. (2019): *La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española*, p. 46.; <https://doctrina.vlex.com.mx/vid/revised-american-foreign-definitions-523725318>; <https://INCOTERMS@ddp.blogspot.com/2014/02/the-raftd-revised-american-foreign.html>.

³⁰ Profundiza en este tema López Rodríguez, A. M., (2003): *Lex mercatoria and harmonisation of contract law in the EU*, Djof Publishing: Copenhagen.

³¹ Consulto <http://www.iccspain.org/INCOTERMS@-2020-2>.

³² Se obtiene información en <https://eacnur.org/es>.

³³ Consultar <https://www.wto.org/indexsp.htm>.

³⁴ Foro cuyos miembros permanentes son 19 países de todos los continentes (Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, China, Corea del Sur, Estados Unidos, Francia, India). Indonesia, Italia, Japón, México, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Turquía y la Unión Europea), que

Entre los objetivos de la CCI podemos destacar tres: Impulsar el comercio a nivel global eliminando todas las trabas que pudieren surgir, es decir, seguir su actuación se inserta en el proceso de globalización actual³⁵. Hacer crecer la economía de cualquier parte del planeta, ayudando así a países en vías de desarrollo. Defender la autonomía de las partes favoreciendo la autorregulación de los negocios³⁶. La organización tiene varias notas características entre las que se encuentran: Su carácter no gubernamental. No se encuentra politizada ni sumergida en el control de los Estados, lo que le da un margen de maniobrabilidad muchísimo mayor a la hora de tomar decisiones. Se trata de una organización sin ánimo de lucro, algo casi paradójico, ya que entre sus objetivos destaca impulsar el comercio. La mayoría de sus miembros son multinacionales o empresas, encontrándose entre sus filas la Federación Mundial de Cámaras de Comercio³⁷, que agrupa a más de 10.000 Cámaras de Comercio. La CCI lleva a cabo numerosas tareas, en un ámbito global, pudiéndose agrupar sus del siguiente modo: Eliminación de las barreras al comercio internacional., lo que se traduce en una incansable lucha contra los aranceles para permitir un mayor tráfico de compraventas. Creación de instrumentos que faciliten el comercio, entre los que destacarían especialmente los INCOTERMS®, objeto central de este Trabajo Fin de Grado. La resolución extrajudicial de los conflictos en los negocios internacionales. Para este fin la CCI crea la Corte internacional de arbitraje³⁸, órgano independiente que pondera la situación de las partes contratantes para ofrecer así una respuesta acorde al problema que les ocupa. Los INCOTERMS® los codifica la Cámara de Comercio Internacional basándose en las prácticas de los operadores, de los comerciantes de todo el mundo, buscando homogeneizar sus contratos³⁹. Si hacemos un poco de memoria, la Cámara de Comercio Internacional se creó en París en 1919 en una sociedad que acababa de salir de la Primera Guerra Mundial defendiendo el libre comercio en un marco de reglas justas y competencia leal, publicándose los primeros INCOTERMS® en 1936⁴⁰. En la parte introductoria de la publicación a ellos dedicada, la Cámara incidía específicamente en que sólo constataba la aplicación en el tráfico de las prácticas comerciales frecuentemente utilizadas y no trataba de mejorarlas, es decir,

cada año cuenta con distintos países invitados, siendo España el único país invitado permanente. <https://web.archive.org/web/20120218153914/http://www.g20.org/es>.

³⁵ Flores, María Victoria (2016): "La globalización como fenómeno económico, político y social", *Orbis. Revista Científica Ciencias Humanas*, vol. 12, núm. 34, 2016, pp. 26-41.

³⁶ San Juan Crucelaegui, J. (2001): "Las garantías contractuales en las reglamentaciones de la Cámara de Comercio Internacional". *Revista de Derecho Mercantil*, nº 241, pp. 1315-1393.

³⁷ <http://www.iccspain.org/icc/>.

³⁸ Sobre el arbitraje en la CCI, se puede consultar, entre otros muchos los trabajos de Bertrán Mendizabal, F. (1994): "Los arbitrajes de la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional cuando la sede es España". *Revista de la Corte Española de Arbitraje*, pp. 77-98; Escura i Viñuela, A. de P. (1994): "Rasgos característicos y diferenciadores del arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional: el nombramiento de los árbitros". *Revista de la Corte Española de Arbitraje*, 1994, pp. 71-76; Cremades Sanz-Pastor, B. (1997): "Nuevas reglas de arbitraje en la Cámara de Comercio Internacional". *Derecho de los Negocios*, vol. 8, nº 85. pp. 1-10; Viaña de la Puente, J. (2012), *Consolidación del arbitraje en la Cámara de Comercio Internacional*. Tesis doctoral codirigida por Maqueda Lafuente, J. y Adolfo Sánchez Burón, A., Universidad Camilo José Cela; y de Silva Romero, E., (2003): "La sede del arbitraje comercial internacional: la perspectiva de la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional", *Revista de Derecho*, año 2, nº 4, pp. 93-99.

³⁹ Sobre este particular se ocupa Cremades Sanz Pastor, B. (1981): "CCI: la Cámara de Comercio Internacional ante el Derecho Marítimo; el arbitraje y la labor en pro de la unificación". *Anuario de Derecho Marítimo*, 1, pp. 659-665.

⁴⁰ *Incoterms 1936*. Publicación ICC 42.

únicamente "se pretende facilitar un conjunto de reglas internacionales que permitan interpretar los principales términos utilizados en los contratos de compraventa internacional. Estos términos podrán ser utilizados por los hombres de negocios que busquen la certeza de las reglas internacionales de carácter uniforme a la incertidumbre generada por las diversas interpretaciones que se dan a los mismos términos en los diversos países⁴¹. Tras la primera enumeración de los INCOTERMS® que la Cámara de Comercio Internacional efectuó en 1936 se les han ido introduciendo correcciones, nuevos términos y precisiones terminológicas en los años 1953, 1967, 1976, 1980, 1990⁴², 2000⁴³, 2010⁴⁴ y, la última, en 2020⁴⁵, a fin de actualizarlas para dar respuesta a las prácticas del comercio internacional más recientes, las cuales necesitan de avances en los diversos campos⁴⁶. En resumen, podemos decir que en las reglas INCOTERMS® 1936 se realiza la primera lista de términos comerciales, formada por: CIF, FOB, FAS, C&F, Ex Ship y Ex Quay. Tras estos primeros avances estalla la II Guerra Mundial y no sería hasta 1953 que se haría una revisión de estos. El transporte ferroviario estaba en pleno apogeo, por ello, se añaden tres términos relacionados con el comercio no marítimo; el FOR (free on rail), FOT (Free on truck), DCP (Delivered Cost Paid) y el EXW (Ex Works). En 1976 se suma el FOB Airport, debido al gran crecimiento del transporte aéreo. En 1980, con la gran cantidad de mercancía transportada en contenedores se crean el FRC Y FCI, que más tarde se conocerían como FCA y CIP respectivamente. Las revisiones que se realizan en los años 1990 y 2000 son simples simplificaciones y adaptaciones al transporte multimodal; sin embargo, en 2010, se eliminan cuatro INCOTERMS® y se añaden dos nuevos, entre los que se encuentran el DAT y el DAP. Por último, en las reglas 2020, como veremos más adelante, la modificación más significativa es que se sustituye el INCOTERM® DAT por el DPU, muy parecido pero cambia en algunos aspectos⁴⁷.

Los tres pilares básicos sobre los que versó la normalización de los INCOTERMS® fueron los siguientes: "las reglas se comprometen a definir con la máxima precisión posible las obligaciones de las partes". Estas reglas han sido establecidas de acuerdo con las prácticas más generalizadas en el comercio

⁴¹ *Incoterms 1936*. Publicación ICC 42, p. 6.

⁴² Incoterms 1990: entrada en vigor 1 de julio de 1990 = entry into force 1st July 1990. (1990). Barcelona: Cámara de Comercio Internacional, Comité Español.

⁴³ Tamayo Carmona, J. (2002). *Responsabilidad y riesgo contractual: normas de la Convención de Viena, sobre venta internacional de mercaderías e Incoterms 2000*. Valencia: Tirant lo Blanch.

⁴⁴ Publicación ICC 715, INCOTERMS 2010. Esta modificación es objeto de estudios por parte de Soler, D. (2014). *Guía práctica de las reglas INCOTERMS® 2010: derechos y obligaciones sobre las mercancías en el comercio internacional*. Barcelona: Marge. Con anterioridad, Marinova, D. (2011): "Legal establishment of the contract of international sale of goods by INCOTERMS 2010 rules". *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, nº 28 pp. 19-34. Se puede consultar también Lane, S. (2012): "Incoterms 2010: What You Really Need to Know". *Business Credit*, vol.114 (6), pp. 8-9.

⁴⁵ Publicación ICC nº 723 de las Reglas INCOTERMS® 2020. Dictionary for Import-Export renewed: INCOTERMS® 2020 refreshes terms for international trade. (2019, December 10). Financial Express. Se trata de un artículo periodístico disponible en <http://search.proquest.com/docview/2323053306/>

⁴⁶ https://azure.afi.es/ContentWeb/EmpresasUnicaja/INCOTERMS®/contenido_sidN_1052425_sid2N_1052384_cidIL_1264369_ctyIL_139_scidN_1264369_utN_3.aspx. Pag 3.

⁴⁷ Es especialmente significativo, para comprobar la evolución que menciono en el contenido concreto de cada uno de los términos comerciales, el trabajo ya citado de Cavaller Vergés, M. (2019) *El valor jurídico de los INCOTERMS® en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional*. Se puede consultar su contenido en <http://handle.handle.net/10803/668111> y a él remito específicamente para profundizar en estas modificaciones pues su análisis pormenorizado sobrepasa el objeto central de este TFG.

internacional, con el fin de que puedan ser adoptadas por la mayoría de países. Para aquellos casos en que las prácticas vigentes acusen diferencias notables entre sí, se ha establecido el principio de que el precio estipulado en el contrato celebrado basándose en los "INCOTERMS®" determinará las obligaciones mínimas del vendedor, dejando a las partes que estipulen en su contrato, si lo desean, otras obligaciones además de las previstas en las reglas"⁴⁸.

5. Los INCOTERMS® como solución a los problemas del comercio internacional.

Por sus propias características, en el mercado internacional la contratación es fuente de múltiples problemas, siendo extraordinariamente difícil abarcar la infinita variedad de discusiones que pueden surgir. En este complejo escenario los INCOTERMS® funcionan como elemento unificador y pacificador⁴⁹ regulando problemas entre los que cabe destacar los derivados de: La entrega de mercancías. Tanto el lugar como las condiciones con las que se hará. La transmisión de los riesgos. La distribución de los gastos. Los tramites documentales necesarios para cruzar las fronteras. Sin embargo, actualmente no hay INCOTERMS® aplicables a las controversias entre las partes relativas a cuestiones que incidan en: El pago y todo lo derivado de él. La transmisión de la propiedad de las mercancías. La ley aplicable al contrato de compraventa internacional cuando urge un incumplimiento del contrato. Ley aplicable para la validez de las cláusulas del foro. La regulación de los contratos adheridos al contrato principal de compraventa. Dedicaré las páginas que siguen al análisis de los distintos aspectos que SI regulan los INCOTERMS®.

5.1. La entrega de mercancías.

Es determinante conocer en qué momento se va a cumplimentar esta obligación⁵⁰ pues de ello dependerá, entre otras cuestiones, la transmisión del riesgo en el contrato. La redacción de las cláusulas que van a establecer esta obligación siempre es la misma: "entregar la mercancía de acuerdo con los términos del contrato de compraventa, y proporcionar todos los documentos exigidos por el contrato en prueba de conformidad"⁵¹. Se determinará por las partes el momento y el lugar de la entrega, si bien hay que diferenciar entre la entrega directa o indirecta. Dentro de las entregas indicadas directas encontramos la posible aplicación de dos grupos de INCOTERMS®: El grupo E, formado por el INCOTERM® EXW (Ex Works). El grupo D, formado por los INCOTERMS® DAP (Delivered At Place), DDP (Delivered Duty Paid) y la innovación de 2020, el INCOTERM® DPU (Delivered at Place Unloaded). Mientras que dentro de las entregas indirectas se podrían utilizar otros dos grupos de INCOTERMS®: El grupo F, compuesto por los INCOTERMS® FAS (Free Alongside Ship), FOB (Free On Board) y FCA (Free Carrier). El grupo C, integrado por los INCOTERMS® CFR (Cost and Freight), CIF (Cost Insurance and Freight), CPT (Carriage Paid To) y por último CIP (Carriage And Insurance Paid).

5.2 La transmisión de los riesgos.

⁴⁸ Eisemann, Frédéric (1985): INCOTERMS®: los usos de la venta comercial internacional. Madrid: EXTECOM, S.A. p. 24.

⁴⁹ Calderón Marengo, E. (2018). "Los Incoterms como instrumento de derecho suave (soft law)". *Revista e-mercatoria*, 17(1), 47–85. <https://doi.org/10.18601/16923960.v17n1.02>

⁵⁰ Magallón Elósegui, N. (2012): "Nuevas pautas del TJUE para la identificación del lugar de entrega de las mercancías en las compraventas internacionales a distancia". *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI)*, ISSN-e 1697-5197, nº 23.

⁵¹ Eisemann, Frédéric (1985): INCOTERMS®: los usos de la venta comercial internacional. Madrid: EXTECOM, S.A. p. 28.

Una vez concluido el contrato de compraventa puede ocurrir algún tipo de percance con la mercancía lo que producirá que las partes se planteen la cuestión de determinar sobre quien debe recaer la responsabilidad. Es importante despejar la duda, pues la interpretación de los contratos en este punto suele generar muchas discordancias. Está claro que el vendedor se ocupa de la mercancía mientras se está perfeccionando el contrato, y, por tanto, es el responsable y debe asumir la problemática que se puedan producir; sin embargo, las dudas surgen al concretar el momento justo en que se transmite la responsabilidad del vendedor al comprador. En los ordenamientos jurídicos nacionales, hay una relación entre la transmisión de la propiedad y la del riesgo, “aplicándose a este respecto el adagio “res perit domino”⁵².

5.3 La distribución de los gastos.

Normalmente suelen coincidir la transmisión de los riesgos con los gastos que deben soportar las partes, por tanto, el vendedor se encargará de los gastos hasta que entregue la cosa en el lugar acordado por las partes, según el INCOTERM® que estén utilizando, siempre y cuando el traspaso de la propiedad coincida con la transmisión de los riesgos. No siempre la distribución de los gastos se rige por la regla general anteriormente mencionada, a veces, hay que tener en cuenta que el vendedor podrá seguir teniendo que pagar gastos una vez haya realizado la entrega o hacer frente a las operaciones accesorias a la entrega, como puede ser el embalaje, en este caso concreto habrá que tener en cuenta si entra dentro de los usos normales o entra dentro de las especificaciones del INCOTERM®, así como muchos otros.

5.4 Trámites documentales necesarios para cruzar las fronteras.

Es importante saber que para llevar a cabo contratos de compraventa internacional es necesaria la obtención de una serie de documentos o permisos, los cuales suelen costar una cantidad determinada de dinero. Los INCOTERMS® definen qué parte se hará cargo de dichos gastos, si se los reparten, si cada uno se hace cargo de sus propios gastos o si una de las partes es la obligada al pago de la totalidad de los mismos.

6. Rasgos característicos de los INCOTERMS®.

Los INCOTERMS® presentan una serie de características que nos pueden ayudar en la comprensión de estos términos, estas son como hemos visto, la palabra INCOTERM® está formada por la conjunción de 3 letras que reflejan su significado en inglés, international commercial terms. Los INCOTERMS® no se estipulan según el contrato, sino según la voluntad de las partes, es importante tener esto claro, ya que las partes pueden modificar su contenido al gusto para utilizarlos como mejor se adapte al negocio jurídico que les atañe. La voluntad de las partes significa “en primer lugar, el individuo tiene plena libertad de decidir si contratar o no contratar; en segundo lugar, las partes tienen total libertad de elección del tipo contractual; en tercer lugar, las partes podrán celebrar libremente contratos atípicos”⁵³. No son fuente de derecho, ya que no son producción de ningún poder ni órgano legislativo, además, no forman parte de los ordenamientos jurídicos nacionales. Se recogen en una enumeración de reglas que emana de la CCI. En la

⁵² Eisemann, Frédéric (1985): “INCOTERMS®: los usos de la venta comercial internacional”. Madrid: EXTECOM, S.A. p. 30.

⁵³ <https://www.iberley.es/temas/teoria-general-contrato-autonomia-voluntad-31151>.

Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, hecha en Viena el 11 de abril de 1980⁵⁴, en su artículo 9, viene reflejada la obligatoriedad del cumplimiento de los INCOTERMS® incorporados y aceptados por las partes, así se deduce de la redacción del primer apartado del artículo 9, en virtud del cual “las partes quedarán obligadas por cualquier uso en que hayan convenido y por cualquier práctica que hayan establecido entre ellas”⁵⁵. La CCI unifica el significado de los términos comerciales, y se entiende que aceptar las características del concepto por todos aquellos que hacen uso de algún INCOTERM®, ayuda a que no haya diferencias entre los diferentes agentes comerciales de cada país, evitando que en el comercio internacional aparezcan dificultades a la hora del entendimiento entre las partes⁵⁶. Los INCOTERMS® solo hacen referencia a los contratos de compraventa y, aunque los contratos de transporte⁵⁷ y seguros⁵⁸, tienen una gran importancia dentro de la materia, no se incluyen dentro de los contratos en los que se puede hacer uso de los INCOTERMS®. Las obligaciones derivadas del contenido de cada término son intransferibles, es decir, no pueden ser cumplidas por otra persona que no sea parte del contrato y que no haya aceptado la incorporación del INCOTERM® al contrato. Estas normas obligan de forma exclusiva y excluyente a las partes. Siempre que haya alguna controversia en los puntos de cumplimiento del contrato, servirán para saber cuál de las partes ha incumplido sus obligaciones.

7. INCOTERMS® 2020.

En resumen, las modificaciones incluidas en los nuevos INCOTERMS® 2020 se limitan a la introducción del nuevo término DPU o Delivered Placed Unloaded que sustituye al DAT o Delivered at Terminal, que se asemejaba al antiguo DDU (entregada mercancía derechos no pagados). Aparte de esta modificación hay algunos cambios en los seguros del CIF y el CIP y una insustancial variación en el FCA.

Mencionadas las principales modificaciones de estas nuevas reglas INCOTERMS® 2020 pasaremos a examinar uno a uno los términos comerciales que las conforman, tal y como han quedado en la actualidad, así como alguna jurisprudencia que nos ha parecido especialmente significativa.

7.1 EXW: Ex Works/Franco fábrica.

⁵⁴ Martínez Cañellas, A. (2004): *La interpretación y la integración de la Convención de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías de 11 de abril de 1980*, Biblioteca Comares de Ciencia Jurídica, Editorial Comares S. L., Granada.

⁵⁵ Convenio de Viena consultado en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1991-2552. Profundiza en su contenido Derains, Y., & Ghestin, J. (edits.), (1990). *La Convention de Vienne sur la Vente Internationale et les INCOTERMS®: actes du Colloque des 1 et 2 décembre 1989*. Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

⁵⁶ Se pueden consultar los muy documentados trabajos de Cadena Afanador, W. R. y Cubillos Guzmán, G. (2012): "La transmisión del riesgo a la luz de la Convención de Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías". *Diálogos de saberes: investigaciones y ciencias sociales*, nº 37, pp. 27-48 y Campuzano Díaz, B. (2000): *La repercusión del Convenio de Viena de 11 de abril de 1980 en el ámbito de la compraventa internacional de mercaderías (estudio de su aplicación y de sus relaciones con la norma de conflicto y la nueva lex mercatoria)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

⁵⁷ <https://www.iberley.es/temas/contrato-transporte-44101>.

⁵⁸ Se puede consultar, entre otros, el trabajo de Guzmán Escobar, J. V. (2001), "INCOTERMS® 2000: sus relaciones con los contratos de transporte y seguros". *Revista de Derecho Privado*, nº 7, p. 52.

Puede utilizarse sin tener en cuenta el medio de transporte utilizado. El vendedor realiza la entrega una vez que deja la mercancía a disposición del comprador en su fábrica (la del vendedor) o en cualquier otro lugar acordado por las partes (recordemos que las partes pueden modificar los términos comerciales). Este término comercial es más favorable al vendedor ya que solo será responsable de la mercancía hasta que la deje en el lugar acordado por las partes, que habitualmente será la fábrica del vendedor. La CCI recomienda que quede estipulado claramente cuál será el punto de entrega, para evitar controversias a la hora de pedir responsabilidades a alguna de las partes⁵⁹.

En la práctica se recomienda no utilizar este término⁶⁰ y utilizar en su lugar el FCA, ya que el vendedor pierde el control de la mercancía una vez puesta en el punto acordado, por lo que no es posible que pueda supervisar su posible manipulación por los transportistas mientras que, por otro lado, el vendedor asume demasiados costes de transporte, documentos de aduanas...

En virtud de la utilización contractual de este término, son obligaciones del vendedor: 1. Envasar y embalar la mercancía. 2. Adquirir y sufragar el coste de las licencias y autorizaciones necesarias, como podrían ser controles de calidad, medidas, peso... 3. Aportar la documentación del producto; factura, listado de productos... 4. Avisar al comprador de la fecha en que la mercancía estará a su disposición. 5. Prestar al comprador la ayuda necesaria para obtener la documentación pertinente en el país de origen de la mercancía si fuere necesario⁶¹.

Por su parte, el comprador vendría obligado: Hacer frente al coste de las licencias y autorizaciones. Transporte de las mercancías desde el punto de entrega acordado o desde las instalaciones del vendedor, y, transporte de estas mismas del lugar de importación a las instalaciones o el punto que decida el vendedor. Abono de los aranceles aduaneros necesarios para la exportación e importación, así como las tasas que puedan surgir de esta actividad.

Manipulación y carga de las mercancías tanto en el país de origen como en el país de destino. Pago del flete principal, desde el país de exportación al de importación. A costear los gastos adicionales que puedan ocurrir, por ejemplo, retirada de la mercancía en un plazo y dicho plazo no se cumple⁶². Jurisprudencia relevante sobre el INCOTERM® EXW⁶³: Juzgado de lo Mercantil Nº 1 de Alicante, Sentencia del 23

⁵⁹ Ortega Giménez, A. (2020): "El valor jurídico del INCOTERM «EXW», a propósito del auto de la Audiencia Provincial de Oviedo, de 27 de junio de 2019". *Cuadernos de derecho transnacional*, vol. 12, nº. 1, pp. 645-656.

⁶⁰ <https://jcvshipping.com/INCOTERMS®-2020-exworks/>. Sobre los aspectos fiscales derivados de la utilización de este Incoterm Alonso González, L. M. (2013): "La defraudación del IVA en las entregas «ex works» en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. La recepción del derecho de la Unión Europea en España: derechos, mercado único y armonización fiscal en Europa" en Ordóñez Solís, D. (coord.): *LIBER AMICORUM en homenaje a Antonio Martínez Lafuente*, pp. 645-662.

⁶¹ Sigo en este punto principalmente a Eisemann, F. (1985): *INCOTERMS®: los usos de la venta comercial internacional*, pp. 46-55 y Ortega Giménez, A. (2019): *La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española*, p. 61, habiendo obtenido también información de <https://www.tibagroup.com/blog/INCOTERMS®-2020?lang=es>.

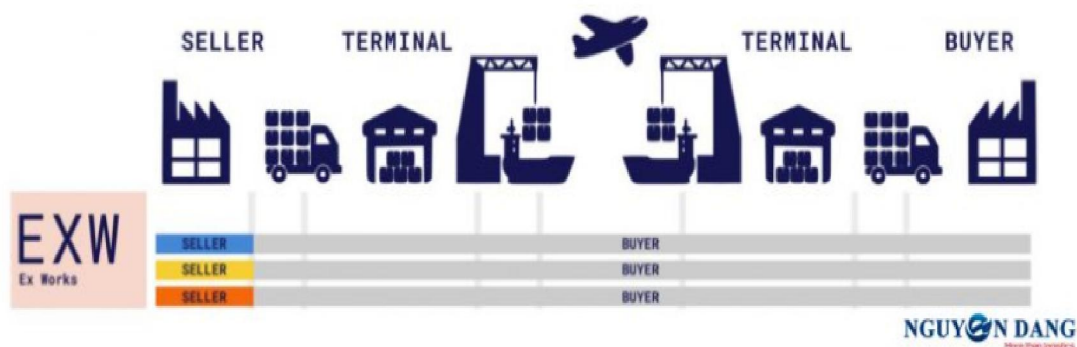
⁶² Sigo en este punto a Ortega Giménez, Alfonso (2019): "La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española". Pág 61; así como a la página web <https://logisber.com/exw-INCOTERMS®-obligaciones-y-responsabilidades/>

⁶³ Las sentencias relativas a este INCOTERMS® que me han parecido significativas porque aclaraban bien las características concretas del término han sido consultadas tanto en

de mayo de 2018, Número de Sentencia: 102/18. Se basa en la falta de legitimación pasiva, ya que se destaca que el término acordado para llevar a cabo dicha compraventa internacional fue el EXW. Por ello, el vendedor se “desentiende” de la mercancía una vez que la deja en el lugar acordado por las partes. En este caso la legitimación la tendría el comprador, que es el que asume riesgo y responsabilidades. Como nadie fue a retirar la mercancía en el destino, la empresa transportista demandaba al vendedor, sin saber, en este caso, que había una cláusula EXW de por medio. Destacar de esta Sentencia lo importante que es elegir un término comercial que quede reflejado en el contrato, ya que nos indica qué obligaciones recaen sobre el vendedor y cuáles sobre el comprador, para evitar que terceros desconocedores de la cláusula aplicada queden desprotegidos.

Audiencia Provincial de Valencia, Sección 6, Rec 532/2017 de 11 de febrero de 2019. (Sentencia civil N° 55/2019).

Dentro del fundamento segundo de la sentencia que estamos tratando, queda reflejada la exclusión de la aplicación del término comercial EXW por tratarse de un contrato de compraventa nacional y no internacional: “a) Se trata de una compraventa entre dos empresas con sede en territorio nacional, y tras detallar las tres operaciones documentadas en las facturas indica que no consta acreditado que las partes utilizarán los INCOTERMS®, en particular, el que alega la demandante EXFABRICA/EXW, que vienen a establecer los criterios sobre distribución de gastos y transmisión de riesgos entre la parte compradora y vendedora en un contrato de compraventa internacional, por lo somete la relación jurídica a la norma prevista en la compraventa mercantil, artículos 331 y concordantes, precisando que antes de la entrega el vendedor soporta el riesgo y una vez entregada o puesta disposición de la compradora está es la que soporta el riesgo”.



7.2 FCA: Free carrier / franco transportista

Podrá utilizarse con independencia del tipo de transporte seleccionado e incluso cuando sea un tipo de transporte multimodal⁶⁴. El vendedor entrega la mercancía al transportista en las instalaciones de la empresa vendedora o en cualquier otro punto

<http://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp> como en <https://www.iberley.es/jurisprudencia/sentencia-civil-n-55-2019-ap-valencia>

⁶⁴ Sobre este tipo de contrato de carácter internacional Aleksandrovna Butakova, N. (2018). "Modern Features of Development of Multimodal Transportation of Goods in International Trade". *Управленческое Консультирование*, 10, pp. 32-39.

de entrega acordado por las partes. Como ocurría en el anterior INCOTERM®, es esencial que se deje bien claro cuál es el punto de entrega de la mercancía, ya que será en ese lugar donde se produzca el traslado de responsabilidades sobre los productos.

El INCOTERM® FCA exige que el vendedor despache la mercancía para la exportación, además, ninguna de las partes del contrato tiene la obligación de pagar el seguro⁶⁵; sin embargo, es habitual que cada una contrate sus propias pólizas⁶⁶ para cubrir las actividades de las que son responsables. Es muy aconsejable el uso de este término para aquellas mercancías que vayan dentro de contenedores.

Pasaremos ahora a examinar las diferentes obligaciones tanto del vendedor como del comprador: Obligaciones del vendedor; Envase y embalaje de la mercancía. Licencias y autorizaciones necesarias. Documentación del producto, facturas, lista de los productos que van en el pedido. Transporte de la mercancía hasta el lugar acordado por las partes. Los trámites en aduana para la exportación del producto, si el lugar de entrega fuera el aeropuerto o el puerto donde se encuentra el transportista⁶⁷. Manipulación y carga en el país de origen, hasta entrega al transportista. Obligaciones del comprador: Licencias y autorizaciones. Flete principal desde el país de origen hasta el de destino. Manipulación de la mercancía en el país de destino. Los trámites aduaneros de importación, ya que los gastos aduaneros de exportación ya han sido abonados por el vendedor. Carga de la mercancía desde el lugar de importación hasta el punto que designe el comprador.

Jurisprudencia relevante sobre el INCOTERM® FCA:

Audiencia Provincial de Barcelona, sección primera, Rec 561/2015 de 23 de diciembre de 2015. (Sentencia Civil nº 1102/2013).

Sentencia muy interesante que analiza las obligaciones que tiene cada una de las partes y que defectos de los productos son culpa de la vendedora y cuáles no. En este caso encontramos el uso del INCOTERM® FCA, por el cual el vendedor tiene unas obligaciones bastante limitadas. El conflicto surge por un fallo de maquinaria debido a una mala instalación de esta, por lo que la compradora reclama que dicho fallo surge por un defecto de fabricación⁶⁸, sin embargo, se demuestra en el proceso que el error surge por una mala instalación del artefacto, obligación de la que se debe hacer cargo la parte compradora, ya que, como anteriormente hemos mencionado, el uso de este “término comercial” exima de diversas responsabilidades al vendedor, además, las partes no tienen ningún acuerdo en virtud del cual dicha parte se obligue a la puesta en funcionamiento de las máquina.

⁶⁵ <https://www.icontainers.com/es/ayuda/INCOTERMS@/fca/>.

⁶⁶ <https://dle.rae.es/seguro?m=form>; concepto de póliza de seguros.

⁶⁷ <https://www.maitsa.com/transitario/que-es-el-INCOTERMS@-FCA>.

⁶⁸ Aunque en este caso que nos atañe ambas partes no se consideran consumidores y usuarios en virtud del artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, es reseñable la definición que se recoge en esta misma ley a efectos de conocer que se entiende por producto defectuoso. Dicha definición viene recogida en su artículo 137: “Se entenderá por producto defectuoso aquél que no ofrezca la seguridad que cabría legítimamente esperar, teniendo en cuenta todas las circunstancias y, especialmente, su presentación, el uso razonablemente previsible del mismo y el momento de su puesta en circulación”.

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



CPT: Carriage paid to / transporte pagado hasta

Es útil para cualquier tipo de transporte que hayan elegido las partes, así como si es necesario utilizar más de un medio. Mediante este término, el vendedor entrega la mercancía en el lugar acordado al transportista o persona elegida por el vendedor, además, como diferencia con los dos términos anteriores, el vendedor se hace cargo de los costes del transporte hasta el destino, sin embargo, su responsabilidad cesa cuando pone la mercancía en poder de la empresa de transporte en el lugar de origen. Por tanto, vemos como el lugar de transmisión de la responsabilidad y el pago de los costos son lugares diferentes⁶⁹. Es importante que designen claramente el lugar donde se va a producir la transmisión de riesgos y el punto hasta donde el comprador se hace cargo de los gastos necesarios para la compraventa. Ahora pasaremos a analizar las obligaciones de ambas partes: Obligaciones del vendedor: Envase y embalaje de los productos. Licencia y autorizaciones necesarias. Documentación. Transporte de los productos desde las instalaciones del vendedor hasta el lugar de carga. Trámites en aduana de exportación. Manipulación y carga en el país de origen. La principal diferencia con las anteriores es que el vendedor se hace cargo del flete principal. Obligaciones del comprador. Licencias y autorizaciones necesarias. Seguro opcional de la mercancía. Manipulación y descarga en el país donde se dirija. Trámites en aduana de importación, de estos gastos no se hace cargo la parte vendedora al igual que no ha de pagar ningún derecho de importación. Transporte de la mercancía hasta las instalaciones del comprador, o hasta el punto que desee este.

Jurisprudencia:

Sentencia CIVIL N° 445/2019, Juzgado de lo Mercantil de Barcelona, Sección 8, Rec 393/2019 de 16 de diciembre de 2019.

Esta sentencia es muy relevante, ya que, en su fundamento de derecho segundo, en su apartado 2.2, iguala el INCOTERM® CPT al INCOTERM® CFR cuando dice "El INCOTERM® "CPT" (carriage paid to), traducido al idioma castellano como "transporte pagado hasta", dicho sea sin ánimo de exhaustividad, es un término equivalente al "CFR" (cost and freight)", cuando hemos visto en las Reglas INCOTERM® 2020 (al igual que en las de 2010) que son dos términos comerciales claramente diferenciados. La sentencia explica la influencia del INCOTERM® seleccionado respecto al contrato de transporte de la mercancía. En este caso como

⁶⁹ Ortega Giménez, Alfonso (2019): "La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española". Pág 63 – 65.

la contratación del seguro no es obligatoria por ninguna de las partes, por ello, ninguna de las partes de la compraventa ocupa una posición procesal en el proceso, ya sea como parte actora o demandada. El juicio enfrenta los intereses de la aseguradora del vendedor con la aseguradora del transportista, por lo que deducimos que la cláusula CPT no afecta al contrato de transporte como anteriormente hemos mencionado.

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



7.4 CIP: Cost and insurance paid to/ coste y seguro pagado hasta

El vendedor tendrá la obligación de contratar un seguro por las pérdidas o daños que se puedan producir, pero teniendo en cuenta, que el seguro solo se ocupará de una cobertura mínima, teniendo así el comprador que contratar un seguro por su parte o llegar a un acuerdo con el vendedor para que este aumente dicha cobertura. Es muy parecida al término CPT, sin embargo, el seguro en este caso es obligatorio, igual que en el INCOTERM® CIF que veremos más adelante.

Una vez que la mercancía se encuentra en poder del transportista, en el país de origen, la obligación de entrega de la empresa vendedora cesa. Cuando la mercancía ha sido aceptada por la naviera se transmite el riesgo, por ello, este INCOTERM® es muy recomendable para la carga contenerizada⁷⁰.

Ahora pasaremos a examinar las obligaciones tanto del vendedor como del comprador: Las obligaciones del vendedor son las siguientes: Envase y embalaje de la mercancía. Licencias y autorizaciones necesarias. Documentación del producto. Transporte interior en el país de origen, es decir, hasta el lugar de carga o punto designado. Trámites aduaneros en el lugar de exportación. Manipulación y carga o entrega en el país de origen. Flete. Pago del seguro (muy importante en este INCOTERM®, no es opcional). Las obligaciones del comprador: Licencias y autorizaciones necesarias que sean de su incumbencia. Manipulación de la mercancía en el país de destino. Trámites aduaneros de importación. Transporte de la mercancía desde donde la deja el naviero hasta el punto donde quiera el comprador.

Jurisprudencia

Audiencia Provincial de Barcelona, sección 16, Rec 475/2018 de 13 de noviembre de 2018. (Sentencia Civil nº564/2014).

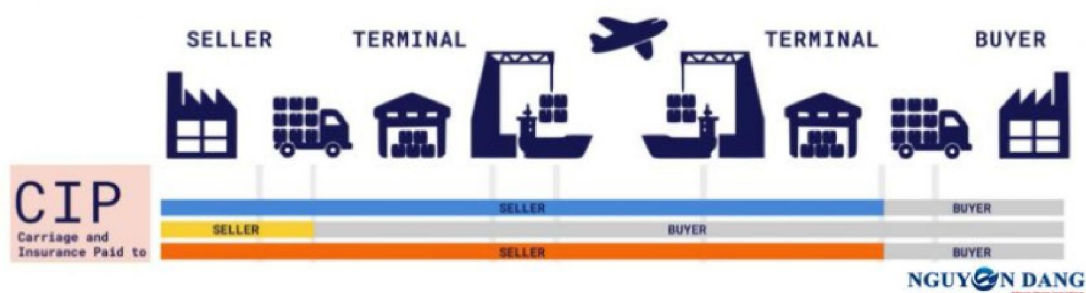
⁷⁰ <http://www.prompex.gob.pe/Miercoles/Portal/MME/descargar.aspx?archivo=7EE011D1-D872-4C6A-9E06-209019195302.PDF>; <https://www.icontainers.com/es/ayuda/INCOTERMS@/cip/>

En esta sentencia se pone de manifiesto la obligación de contratación del seguro por parte del vendedor. El seguro que se obliga a contratar cubre el riesgo que recae sobre el comprador, y de ello se desprende que el beneficiario del seguro es el comprador. El vendedor debe entregar la póliza para que el comprador pueda reclamar directamente frente a la aseguradora; sin embargo, en este supuesto, la aseguradora pagó “supuestamente” al asegurado directamente, y este jamás dio cuenta de dicho pago ante el comprador, que era la parte legitimada para poder reclamar el pago en caso de pérdida o daño en el producto.

Sentencia CIVIL Nº 342/2012, Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15, Rec 311/2012 de 3 de octubre de 2012.

El precio del transporte le corresponde pagarlo al vendedor, además, este también asume el deber de asegurarla ya que en este término comercial es una obligación. El precio de la venta no incluye el precio de transporte, el vendedor tiene la obligación de abonar el transporte, como ya hemos dicho anteriormente, si se incluyera el precio de este al del producto, estaría repercutiendo al comprador, por tanto, no puede reclamarse ni incluirse dicha cantidad dentro del precio de venta.

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



7.5 DAP: Delivered at place/ entrega en lugar

Puede utilizarse para los transportes multimodales⁷¹, al igual que para cualquier tipo de transporte que se vaya a utilizar. Esta versión sustituye al término comercial DES⁷² (Delivered Ex Ship/ Entregado en puerto de destino designado) que se encontraba recogido en las reglas INCOTERMS® 2000, y, por tanto, también se puede utilizar en los casos donde cabía su “antecesor”. Este INCOTERM® nos indica que el vendedor realiza la entrega una vez que la mercancía se encuentra a disposición del comprador preparada para la descarga en el lugar de destino, lo que no indica que el vendedor tenga la obligación de sufragar los gastos que pueda acarrear descargar la mercancía. Además, la transmisión de riesgos se produce también una vez que la mercancía se encuentra en el lugar de destino. Es interesante apuntar que, aunque el vendedor pagara los gastos de la descarga, el comprador no sería responsable económicamente de ellos, exceptuando los casos en que sí se hubiere acordado.

⁷¹ Aleksandrovna Butakova, N. (2018) "Problems of Evolution of Multimodal Transportations in International Trade". Управленческое Консультирование, (4), 199–207. Disponible en <https://doaj.org/article/992a7413e255405a993a9738f0fdea75>.

⁷² <https://www.searates.com/es/reference/INCOTERMS@/des/>

Para aquellos países que se encuentran en vía de desarrollo este INCOTERM® no es el más adecuado ya que suelen surgir contratiempos con gastos difíciles de asignar a cada parte, a excepción de Estados Unidos, ya que “las navieras tienen tarifados la totalidad de destinos interiores. Esto hace que un embarque DAP no tenga todos los problemas citados anteriormente”⁷³.

Pasemos ahora a determinar las obligaciones tanto del vendedor como del comprador: Obligaciones del vendedor: Envase y embalaje de la mercancía. Licencias y autorizaciones necesarias. Documentación del producto. Transporte de la mercancía hasta el punto de carga. Trámites aduaneros en el lugar de exportación. Manipulación y carga en el país de origen. Flete principal. Transporte de la mercancía, siempre que el lugar de llegada sea distinto al de entrega. Obligaciones del comprador: Licencias y autorizaciones. Trámites aduaneros de importación. Manipulación y descarga en el punto de llegada. Transporte de la mercancía hasta el punto designado por él mismo.

Jurisprudencia

Sentencia CIVIL Nº 41/2018, Juzgado de lo Mercantil de Oviedo, Sección 1, Rec 236/2016 de 14 de mayo de 2018. La aseguradora reclama al porteador la cantidad que esta abonó al asegurado, en este caso el vendedor, en concepto de daños y perjuicios provocados sobre el producto. De esta sentencia se desprende el funcionamiento del término comercial DAP, ya que la transmisión del riesgo se produce una vez que la mercancía ha llegado al lugar de destino, es por ello, que la aseguradora del comprador está legitimada para iniciar este litigio frente a la empresa ocupada del transporte. Sentencia CIVIL Nº 26/2016, Juzgado de lo Mercantil de Bilbao, Sección 2, Rec 283/2013 de 22 de enero de 2016. Se lleva a cabo una compraventa bajo el INCOTERM® DAP. El vendedor asume el riesgo de los daños que puedan surgir hasta la entrega en el destino, a partir de ahí, el riesgo se transfiere al comprador. En este caso en concreto, la vendedora alega que los daños que se produjeron no fueron ni en la carga ni en el transporte, sino que fueron en la descarga de la mercancía, es por ello que la compradora al ver que los productos se encontraban en buen estado procedió a la descarga de los mismos.

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



7.6 DDP: *Delivered duty paid/ entregada derechos pagados.*

Se puede utilizar con independencia del transporte que vayan a utilizar, así como si son varios medios de transporte. El vendedor asume todos los gastos y riesgos que implica, por ello, es muy aconsejable para esta parte contratar un seguro que se

⁷³ <https://jcvshipping.com/INCOTERMS®-2020-dap/>.

haga cargo de cualquier incidente que pueda surgir. Se entiende entregada la mercancía cuando esta se pone a disposición del comprador, justo antes de la descarga en el lugar de destino. Si también se hiciese cargo de los gastos de la descarga, esto deberá haber sido acordado previamente, sino, no podrá recuperar la cantidad asumida. Todos los gastos, tanto de exportación como de importación corren a cuenta de la empresa vendedora, es muy importante para esta parte de la compraventa que dicha empresa sepa cuáles van a ser los gastos y riesgos asumidos. Destacamos, como algunos de estos gastos el IVA⁷⁴, que será abonado por la empresa vendedora salvo que las partes acuerden lo contrario, en tal caso, se le conoce como “DDP IVA no pagado”⁷⁵. Si la empresa vendedora no tiene sucursales en el país de destino, normalmente, se suelen acumular más gastos e impuestos, por lo que no es muy eficaz o conveniente este tipo de INCOTERM® para las compraventas internacionales, a excepción de EEUU. Podríamos decir que este término es el contrario al EXW, ya que es el vendedor el que asume más costos y riesgos, tanto es así, que el único gasto que no asume es el de descarga en el lugar de destino. La diferencia entre los términos DAP Y DDP es que los costes de la importación los paga el vendedor en el DDP, sin embargo, si no se pudiera hacer cargo de dichos costes sería casi obligatorio el uso del DAP. Cuando no hay aduanas entre dos países, como es el caso de los 27 países que forman parte de la unión aduanera⁷⁶ de la Unión Europea creada en 1968, no debe utilizarse el DDP sino DAP. Pasemos ahora a analizar cuáles son las obligaciones que implica este término comercial, tanto para el vendedor como para el comprador: Obligaciones del vendedor: Envase y embalaje de los productos. Licencias y autorizaciones, tanto en el país de origen como en el de destino. Documentación de los artículos. Transporte de la mercadería hasta el lugar de carga, y en el destino, si el lugar de llegada es distinto al lugar de entrega. Trámites aduaneros tanto de exportación como de importación. Entrega de los artículos al transportista principal. Flete principal. Obligaciones del comprador: Manipulación y descarga en el país de destino. Transporte hasta el punto designado por el comprador, una vez que el vendedor ha puesto los productos a su disposición.

Audiencia Provincial de Vigo, sección 6, Rec 341/2018 de 18 de julio de 2018. (Sentencia Civil nº518/2014).

En esta sentencia se vende producto congelado en dos contenedores que albergaban grandes cantidades de dicha mercancía (en este caso pescado congelado). Una vez que la mercancía llega al lugar de destino el vendedor transfiere los riesgos al comprador, es por ello, que, cuando la compradora pidió que se quedase guardada en un depósito el vendedor ya había transmitido el riesgo. La atención a la fecha de caducidad de los lotes de pescado deberán ser preocupación del comprador, ya que estos tenían dos años hasta su caducidad⁷⁷. Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15, Rec 229/2015 de 1 de octubre de 2015. (Sentencia Civil nº 550/2013). Se formaliza un contrato de compraventa entre dos

⁷⁴ https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/_Segmentos_/Empresas_y_profesionales/Empresas/IVA/IVA.shtml.

⁷⁵ <https://www.globalnegotiator.com/es/INCOTERMS®-ddp-es>

⁷⁶ https://europa.eu/european-union/topics/customs_es.

⁷⁷ El juez se pronuncia sobre esto cuando dice: “...no puede desconocerse que recíprocamente (y también de conformidad con la regla de interpretación DDP) es obligación del comprador, además de pagar oportunamente el precio y facilitar todo tipo de documentos que se precisen para la importación, tomar posesión de la mercancía tan pronto como sea entregada o puesta a su disposición”.

empresas, una de ellas dice que el término comercial por el que se rige el contrato es CIF; sin embargo, en la factura se dice “Condiciones DDP”⁷⁸. Es importante saber bajo que INCOTERM® se encuentra la compraventa, ya que, según sea CIF o DDP, la transmisión del riesgo se producirá en un momento o en otro. Como en este caso, cuando la mercancía llegó al lugar de destino se encontraba mojada y en malas condiciones, y la responsabilidad de dicha mercadería en mal estado seguía siendo del vendedor.

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



7.7 DPU: *Delivered at place unloaded/ entregada en lugar descargada*

La mayor innovación de las reglas INCOTERMS® 2020 la encontramos en este nuevo término comercial, que viene a sustituir lo que en las anteriores recopilaciones se conocía como DAT (Delivered at terminal). Es una “mejora” de este término afianzada por la Cámara de Comercio Internacional. Como dijimos anteriormente, el DPU se asemeja al antiguo INCOTERM® DDU (Entregada derechos no pagados). Este cambio de términos comerciales viene motivado por el poco uso que hacían las empresas del DAT, debido al carácter restringido de su redacción. El DPU está pensado para las empresas que se dedican a negociar con productos muy delicados, que hacen necesario controlar todo el proceso hasta que llega al comprador (entendemos este momento como la descarga en destino). También puede tratarse de productos de difícil puesta en marcha, por lo que también requieren que el vendedor inicie el funcionamiento de los mismos, ya que tiene los conocimientos necesarios para ello. La causa de esta modificación también se basa en la falta de entendimiento por parte de los comerciantes ante la palabra “terminal”⁷⁹, ya que lo entendían de manera muy diversa y era asociada únicamente a términos marítimos. No se recomienda el uso de este INCOTERM® en países en vías de desarrollo donde puedan surgir cualquier tipo de complicaciones de las que el vendedor se tenga que hacer cargo, además, se desaconseja también su uso en países muy desarrollados donde no se tenga acceso al equipo necesario para la

⁷⁸ Hay una percepción difusa de cuál fue el INCOTERMS® utilizado; sin embargo, el juez acaba admitiendo el uso del DDP cuando expresa que: “En la factura se dice: “Condiciones DDP (INCOTERMS®es 2010)”, por lo tanto, creemos que una recta interpretación de la cláusula no permite una conclusión diferente que dichas reglas eran las especialmente pactadas, a pesar de que en la casilla del importe se diga “importe valor CIF”, ya que aquella es una mención mucho más clara y precisa que esta última”.

⁷⁹ La CCI estableció que “terminal incluye cualquier lugar, cubierto o no, como un muelle, almacén, estación de contenedores o terminal de carretera, ferroviaria o aérea”. Publicación de la ICC 715/S, p. 61.

correcta descarga de los artículos⁸⁰. Ahora veremos cuáles son las obligaciones de ambas partes⁸¹: Obligaciones del vendedor: Envase y embalaje de los artículos. Licencias y autorizaciones necesarias. Documentación del producto. Trámites aduaneros de exportación. Transporte de la mercancía desde la fábrica hasta el lugar de carga. Manipulación y carga en el país de origen. Flete principal. Y la novedad de este INCOTERM®, la descarga mercancías en el lugar de entrega. Obligaciones del comprador: Trámites aduaneros de importación. Transporte de la mercancía desde que el vendedor la descarga hasta el punto elegido por el comprador. Licencias y autorizaciones necesarias. Jurisprudencia⁸².

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



7.8 FAS: Free alongside ship/ franco al costado del buque

Este INCOTERM® presenta una variación respecto a los anteriores, ya que solo podrá utilizarse para el transporte marítimo, o por canales interiores. La entrega de la mercancía se entiende realizada cuando se deja a un costado del buque, esta expresión significa dejarla en sitios cercanos al buque, como pueden ser un almacén cercano al barco, o, como método más habitual, dejarla en el propio muelle. El vendedor se ocupará de los gastos y riesgos hasta que se encuentre en el lugar indicado. En los casos de compraventas múltiples se podrá exigir al vendedor que entregue los artículos ya entregados para el embarque⁸³. Es muy habitual que la mercancía se encuentre dentro de contenedores, por tanto, se dejará en un espacio habilitado para estos y no se podrá dejar cercana al buque, lo que produce que este no sea el término comercial más adecuado para dicha situación. Un gran cambio que sufrió este INCOTERM® en las reglas 2010 con respecto a las anteriores son los gastos aduaneros en el país de origen. Anteriormente, en las reglas INCOTERMS® 2000 el vendedor no estaba obligado a satisfacer el pago de las tarifas aduaneras en origen, sin embargo, a partir de 2010, si tiene esta obligación.

A continuación, pasaremos a examinar las obligaciones del comprador y del vendedor: Obligaciones del vendedor: Envase y embalaje de la mercancía. Licencias

⁸⁰ <https://jcvshipping.com/INCOTERMS®-2020-dpu-delivered-at-place-unloaded/>.

⁸¹ <https://nguyendang.net.vn/en/what-is-dpu-INCOTERMS®-2020/>.

⁸² Este INCOTERMS® es bastante nuevo, fue incluido en las reglas INCOTERMS® 2020, es por esta razón que no hay jurisprudencia relevante sobre el mismo. Aunque no he encontrado ningún pronunciamiento de un órgano, en los anexos incluiré los mensajes que intercambié con la Dra. Cavaller, experta en términos comerciales.

⁸³ Vedran, A. y Bernstedt, Henrik (2018): Incoterms® 2010-villkoret FAS.: En studie av dess praktiska användning och betydelse. Incoterms® 2010 - the term, FAS.: A study of it's practical use and significance. Fakulteten för teknik (FTK), Sjöfartshögskolan (SJÖ): Linnéuniversitetet.

y autorizaciones necesarias. Documentación del producto. Transporte de la mercancía hasta el “costado del buque” (con la excepción de que pueda ser otro lugar anteriormente indicado). Gastos aduaneros en el lugar de origen. Obligaciones del comprador: Carga de la mercancía, desde el costado del buque hasta colocarla dentro del naviero. Licencias y autorizaciones necesarias. Flete principal. Descarga en el país de origen. Gastos y trámites aduaneros de importación. Transporte de la mercancía desde el puerto hasta el lugar designado por el comprador.

Jurisprudencia

Me ha sido imposible encontrar jurisprudencia española en la que se aplicara este INCOTERM®; sin embargo, he encontrado una sentencia de un tribunal de arbitraje ruso. Destacar que el caso es de 2006, por lo que no se habían desarrollado las Reglas INCOTERMS® 2010 ni 2020, aunque nos puede ayudar para explicar el funcionamiento del FAS. En concreto es:

Federal Arbitration Court for Far Eastern District of Russian Federation. Case No. F03-A73/05-1/4096 of 24 January 2006⁸⁴.

El acto judicial está motivado por el hecho de que el demandante violó la Convención de las Naciones Unidas "Sobre contratos para la venta internacional de bienes" (Viena, 04.11.1980) por la entrega de bienes de baja calidad respecto a lo contratado. El tribunal concluyó que, en violación de la Sección 1 del contrato, los bienes no fueron entregados bajo los términos CIF, sino bajo los términos FAS, debido a que el reclamante no pagó el seguro de carga y descarga, por lo que el órgano jurisdiccional excluyó el costo de seguro y flete, los bienes defectuosos, los gastos de aduana pagados en exceso debido al conocimiento de embarque incorrecto y el pago de productos de baja calidad, y concluyó que el demandado pagó en exceso. La sentencia expone que en el FAS el vendedor cumple con su obligación de entregar cuando los bienes se colocan junto al buque en el muelle o en las barcasas en el punto de envío acordado. Esto significa que, desde este momento, el comprador debe asumir todos los costos y riesgos de pérdida o daño de los bienes. En conclusión, hay un exceso de pago, ya que, el comprador además de hacer frente a los gastos una vez que la mercancía se encuentra al franco del buque, observa que los bienes entregados están por debajo de la calidad en virtud de la cual se hizo la compra.

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



7.9 FOB: Free on board/ franco a bordo

⁸⁴ <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/060124r1.html>

Al igual que el término anterior, este INCOTERM® solo podrá utilizarse para el transporte marítimo o por vías navegables interiores. Si se someten a este término, el vendedor queda obligado a entregar los artículos a bordo del barco, y en el puerto, que haya designado el comprador. La transmisión del riesgo se produce junto con la entrega de la mercancía, además, los gastos pasan a ser sufragados por el comprador a partir de ese mismo momento⁸⁵.

Este INCOTERM® es poco recomendado para cargas contenerizadas, al igual que el FAS, por tanto, en este tipo de situaciones se recomiendan otro tipo de términos comerciales como pueden ser FCA o CIP. Aunque tiene gran similitud con el FCA, se distingue de él ya que la transferencia de riesgo se produce tras la carga de la mercancía⁸⁶. A pesar de lo anteriormente mencionado, es muy habitual transportar carga contenerizada desde China en condiciones FOB⁸⁷. Otro fallo muy común en el uso de este INCOTERM®, es la utilización de términos como FOT (Free on truck), FOR (Free on rail) o FOA (Free on air), ya que coexistían con el FOB en las reglas INCOTERMS® 1990, sin embargo, desde las reglas del 2000 estos términos quedan eliminados, por lo que no tienen vigor, aunque algunas empresas los siguen utilizando⁸⁸. La contratación de un seguro no es obligatoria, sin embargo, es muy habitual que ambas partes contraten uno, así como que solo una de las partes lo contrate para cubrir todo el trayecto. En cualquier caso, deberá quedar claro en el contrato quien asume el gasto de dicho seguro opcional. Una vez hecha una breve descripción del término FOB, pasaremos a analizar las obligaciones de las partes: Obligaciones del vendedor: Envase y embalaje de los artículos. Licencias y autorizaciones necesarias. Documentación del producto. Transporte de la mercancía hasta el puerto donde se encuentre el buque encargado de llevar la mercancía. Gastos aduaneros de exportación. El vendedor tendrá la obligación de cargar la mercadería en el buque. Obligaciones del comprador: Licencias y autorizaciones necesarias. Flete principal. Descarga de la mercadería en el país de destino, además, del transporte desde el puerto de destino hasta el punto designado por el comprador. Gastos aduaneros de importación.

Jurisprudencia

Audiencia Provincial de Girona, sección 1, Rec 824/2019 de 18 de noviembre de 2019. (Sentencia Civil nº 73/2013).

El pleito surge por el mal estado de la mercancía cuando llega al lugar de destino. Una de las partes sostiene que el daño se produjo durante la carga y la otra durante el transporte. Recordemos que el uso del INCOTERM® FOB obliga al vendedor a cargar los productos en el naviero, lo que implica que una vez cargada la mercadería en el barco, el riesgo se transfiere al comprador, de ahí la importancia de identificar el lugar donde se produjo el daño. En este caso, el tribunal dedujo que al cargar la

⁸⁵ Ostoja López Alfaro, A. (1974): "Compraventas marítima internacionales contratos FOB y CIF". *Derecho PUCP: Revista de la Facultad de Derecho*, nº. 32, pp. 190-217.

⁸⁶ Boyeras Schumann, D. (2012): *La compraventa internacional de mercancías la modalidad FOB*. Tesis doctoral dirigida por Ignacio Arroyo Martínez. Barcelona; Universitat Autònoma de Barcelona

⁸⁷ <https://www.icontainers.com/es/ayuda/INCOTERMS@/fob/>.

⁸⁸ <https://www.eaprogramas.es/internacionalizacion/que-es-el-INCOTERMS@-fob>.

mercancía y el transportista no manifestarse⁸⁹ respecto al mal estado de estas, se presupone que el daño se produjo durante el transporte.

Audiencia Provincial de Sevilla, sección 5, Rec 351/2013 de 8 de julio de 2013. (Sentencia Civil nº 1027/2010).

En esta sentencia se exige el pago a la aseguradora por el incendio que se produce en un camión que llevaba mercancía desde la lonja⁹⁰ hasta la fábrica donde se iba a embalar o empaquetar. La aseguradora alega que el camino desde la lonja hasta la fábrica no se considera transporte ya que es el camión de la propia compradora el que transporta la mercancía, sin embargo, para que el seguro pudiera surtir efecto, la mercadería debería estar efectivamente en propiedad de la compradora. La compradora sostiene que los productos recogidos de la lonja ya estaban preparados para su venta, y que estaban en su propiedad. El juez desestima el recurso, ya que entiende que la mercancía no es de su propiedad hasta que no llegue a la fábrica.

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



7.10 CFR: Cost and freight/ Costo y flete.

Solo se utilizará para el transporte marítimo. Si se acuerda la compraventa bajo este término comercial, el vendedor se compromete a entregar la mercancía a bordo del barco. El riesgo se transmite junto con la entrega de la mercancía en el buque, aunque el vendedor debe costear los gastos necesarios y el flete hasta el puerto de destino, por tanto, aunque el riesgo lo asuma el comprador una vez que los artículos están en el buque, el vendedor sufragará los gastos hasta el lugar de destino. La gran diferencia de este INCOTERM® es que el vendedor se hace cargo del flete de la mercancía hasta el puerto de destino, este deberá quedar bien identificado para las partes, sin embargo, el puerto de origen no tendrá por qué quedar identificado, ya que solo afecta al vendedor. El despacho de la mercancía para la exportación correrá a cargo del vendedor, sin embargo, este no tendrá ninguna obligación de despacharla en el lugar de importación. Como en diversos términos anteriormente

⁸⁹ Según el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924: "no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe."

⁹⁰ Definición de la Real Academia Española: Edificio público donde se reúnen mercaderes y comerciantes para negociar sus tratos, especialmente el de un puerto, destinado a la subasta de pescado.

vistos, el CFR no es apto para la mercancía contenerizada, sin embargo, si es apto para la mercancía a granel⁹¹.

Pasamos a continuación a determinar cuáles son las obligaciones de ambas partes: Obligaciones del vendedor: Envase y embalaje de la mercancía. Licencias y autorizaciones necesarias. Documentación del producto. Transporte de la mercadería hasta el puerto de origen, además de manipulación y carga de los artículos en el buque. Gastos aduaneros de exportación. Flete principal. Obligaciones del comprador: Licencias y autorizaciones necesarias en el país de destino. Manipulación y descarga en el país de destino, además del transporte hasta el lugar elegido por el comprador. Gastos aduaneros de importación.

Jurisprudencia

Sentencia CIVIL Nº 563/2018, Audiencia Provincial de Murcia, Sección 4, Rec 723/2018 de 13 de septiembre de 2018

Como hemos visto, el riesgo del vendedor llega hasta la carga en el buque, por tanto, una vez que la mercancía se encuentra en camino hacia el puerto de destino, el riesgo pasa a ser del comprador. En esta sentencia observamos que en primera instancia se condenó a la empresa aseguradora que había contratado el vendedor al pago por los percances producidos en una venta de tomates; sin embargo, en segunda instancia se admite el recurso interpuesto por dicha aseguradora, ya que cubre todos los riesgos referentes a la parte del vendedor, pero no el tramo que asume el vendedor. En este caso concreto el percance se produce en el transporte de tomates desde un puerto a otro, por ello, ese riesgo no le pertenece al vendedor y no es el seguro de este el que se tiene que hacer cargo.

Sentencia CIVIL Nº 58/2015, Juzgado de lo Mercantil de Barcelona, Sección 1, Rec 401/2013 de 13 de abril de 2015.

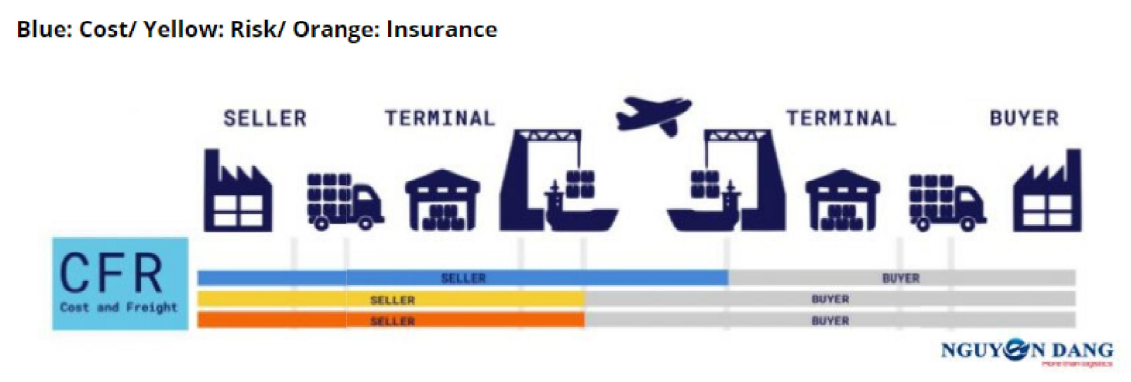
La sentencia versa sobre los daños que sufre la mercancía contenerizada en el transporte. El vendedor reclama el pago de los daños sufridos por esta; sin embargo, no está legitimado para poder interponer dicha demanda. Una vez que la mercancía es cargada en el buque en el puerto de origen, el vendedor deja de asumir los riesgos y estos pasan al comprador. Es interesante esta sentencia ya que, el vendedor alega que la mercancía no fue bien colocada o trincada, por lo que se produjo el suceso; en contraposición, el juez desestimó la demanda por falta de legitimidad por parte del vendedor, aunque fue en el proceso de la carga cuando se produjo el fallo.

Sentencia CIVIL Nº 15/2015, de 22 de enero de 2015, de la AP de Barcelona, Sección 15^{a92}.

⁹¹ <http://www.grupopiedra.es/se-transporta-la-mercancia-granel/>.

⁹² “Las siglas C&F (acrónimo del término en inglés Cost and Freight, «Coste y flete, puerto de destino convenido») se refieren a un INCOTERMS® o término de comercio internacional que se utiliza en las operaciones de compraventa, en que el transporte de la mercancía se realiza por barco, tanto por vía marítima como por vías de navegación interior. Se debe utilizar siempre seguido de un puerto de destino. La Convención sobre contratos para la venta internacional de mercancías de las Naciones Unidas (en inglés, CISG, U.N. Convention on Contracts for the International Sale of Goods) en su Parte III « Venta de las mercancías » (artículos 25-88) describe el momento en que el riesgo sobre la mercancía se transfiere del vendedor (fabricante o no) al comprador (sea este el usuario final o no), pero reconoce que, en la práctica, la mayoría de las transacciones internacionales se rigen de acuerdo con las obligaciones reflejadas en los INCOTERMS®, lo que les da un valor añadido a la hora de regular los contratos de compraventa internacional. En la cláusula INCOTERMS®, Cost and

Se trata de un caso particular en el que el órgano jurisdiccional desarrolla el funcionamiento concreto de este INCOTERM® teniendo en cuenta las epecificidades particularidades del mismo.



7.11 CIF: Cost, insurance and freight/ costo, seguro y flete.

Solo se debe utilizar en el transporte marítimo. Si las partes se rigen por este término, significa que el vendedor tiene la obligación de contratar un seguro ante el riesgo que pueda existir por cualquier imprevisto que pueda surgir sobre la mercancía⁹³, al igual que en el término CIP, son los únicos dos INCOTERMS® donde se obliga a la contratación de un seguro. Este seguro solo abarcará una cobertura mínima⁹⁴, si el vendedor quisiera más protección, deberá contratar una póliza de seguro por su parte, siempre que el vendedor no se haya obligado a contratarlo él mismo, por su cuenta. En estos casos es más habitual el término CFR ya que el vendedor puede contratar el seguro que mejor se adapte a sus necesidades. La entrega se produce cuando el vendedor pone la mercancía a bordo del buque en el país de origen⁹⁵, por tanto, al igual que en algunos INCOTERMS® anteriores, no es el término adecuado para la mercancía contenerizada. Pasemos ahora a ver cuáles son las obligaciones de ambas partes: Obligaciones del vendedor: Envase y embalaje del producto. Licencias y autorizaciones necesarias. Documentación de los artículos. Transporte de la mercancía desde la empresa del vendedor hasta el puerto, una vez allí, se deberá cargar en el buque. Gastos

Freight, el vendedor pagará todos los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido, si bien el riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercancía traspasa la borda del buque en el puerto de embarque. De ahí se deriva que, entre otras, son obligaciones del vendedor: (i) Contratar el transporte de la mercancía al puerto de destino designado; (ii) Asumir los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino; (iii) Entregar la mercancía a bordo del buque, en el puerto de embarque, en la fecha o dentro del plazo estipulados; (iv) Asumir todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía hasta el momento en que haya sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque y (v) pagar todos los gastos relativos a la mercancía hasta que haya sido entregada, incluidos los de cargar la mercancía a bordo y cualesquier gasto que por descargarla en el puerto de destino puedan ser exigidos por las líneas regulares de navegación cuando concluyen el contrato de transporte". Transcribo parte del contenido de esta sentencia por su especial importancia, ya que otras que he consultado en este TFG se refieren a ella.

⁹³ Menéndez Menéndez, A. (1950): *La venta CIF*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid

⁹⁴ <https://www.comercioyaduanas.com.mx/INCOTERMS@/INCOTERMS@/que-es-INCOTERMS@-cif/>

⁹⁵ López Quiroga, C. y López Rodríguez, E. (2018): *La transmisión del riesgo en la venta CIF*. *Actualidad jurídica, (Homenaje al Profesor D. Aurelio Menéndez Menéndez)*, nº 49, pp. 263-278.

aduaneros de exportación. Flete principal. Seguro de la mercancía, que, como hemos visto, en este caso no será opcional. Obligaciones del comprador: Licencias y autorizaciones necesarias en el país de destino. Descarga de la mercancía del buque al puerto y transporte hasta el punto designado por el comprador, que habitualmente serán las instalaciones de este mismo. Gastos aduaneros de importación.

Jurisprudencia

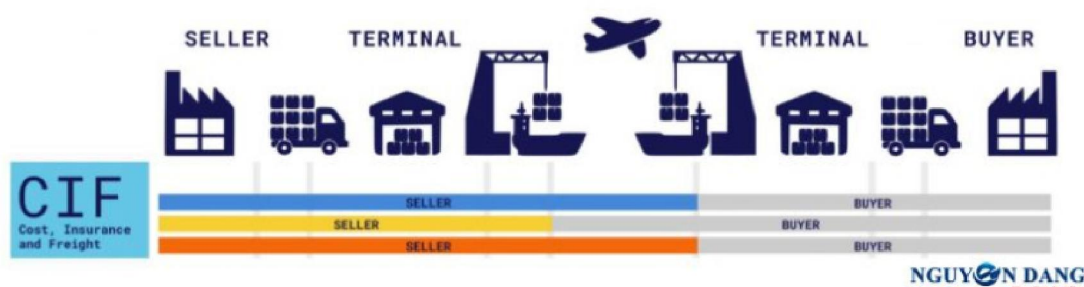
Sentencia CIVIL Nº 83/2015, Juzgado de lo Mercantil de Barcelona, Sección 1, Rec 651/2013 de 28 de mayo de 2015.

Se entiende la falta de legitimidad pasiva de la demandante debido al uso del término comercial CIF. Se formaliza un contrato de compraventa entre dos entidades, y se contrata una empresa de transporte para trasladar la mercancía desde el puerto de origen hasta el puerto de destino. El vendedor asume los gastos del transporte principal y el seguro; sin embargo, el riesgo de pérdida o daño se transfiere al comprador una vez que la mercancía es cargada en el buque, es por ello que el vendedor no está legitimado para reclamar por los daños que se hayan producido, sino que dicha legitimación la ostenta la compradora. En relación con esta resolución, la STS de 7 de marzo de 1997 declaró: *“la cláusula CIF regula, entre otros extremos, la atribución del riesgo entre vendedor y comprador en la venta con expedición y, en consecuencia, determina quien está legitimado para accionar contra el responsable si la cosa vendida desaparece”*.

Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15, Rec 2213/2019 de 27 de noviembre de 2019. (Sentencia Civil nº 321/2016).

La aseguradora reclama el pago de los daños y perjuicios causados sobre la mercadería a la transportista. La demandada alega falta de legitimación, ya que al estar bajo condiciones CIF la propiedad le pertenecía a la compradora y, por tanto, la aseguradora de la vendedora no podía reclamar el importe por los daños. La sentencia hace valer que, los pactos internos entre las partes (entre las que se encuentra la elección del INCOTERM®) no afecta a las responsabilidades por el contrato de transporte⁹⁶, por ello, el juez estima el recurso y falla a favor de la aseguradora.

Blue: Cost/ Yellow: Risk/ Orange: Insurance



⁹⁶ La propia sentencia en su fundamento jurídico tercero dice que: *“Los pactos internos entre comprador y vendedor en las operaciones de compraventa no disciplinan las obligaciones derivadas del contrato de transporte. De ahí que las responsabilidades y obligaciones surgidas como consecuencia del transporte de mercancía no pueden verse afectadas por el pacto CIF, referido éste al contrato de compraventa, al regular las obligaciones en este contrato, pero no a las relaciones surgidas del contrato de transporte, que se rige por su propia legislación, nacional o internacional.”*

8. Los contratos de seguros de transporte en relación con los INCOTERMS®.

Como hemos visto anteriormente al examinar cada uno de los INCOTERMS® 2020, observamos que el seguro no es obligatorio en casi ninguno de ellos, entendemos entonces que, si las partes desean contratar un seguro, dependerá de su propia voluntad y no por una obligación del contrato. Lo más habitual en la práctica es que los contratantes, tanto vendedor como comprador aseguren el transporte de la mercancía, e incluso, la carga y descarga de esta. Esto es debido a que no es extraño que la mercadería surja algún daño cuando es transportada desde el lugar de origen hasta el destino.

En 2013, ocurría el mayor desastre de transporte de mercancías jamás visto, el MOL comfort se partía por la mitad en el océano indico⁹⁷, saliendo desde Singapur, perdiendo los 4293 contenedores que transportaba, anteriormente, el mayor desastre acontecido ocurrió el 14 de diciembre de 2002, cuando el MV tricolor, perdía 3000 coches tras chocar con otro barco en el canal de la mancha⁹⁸. La pérdida de contenedores en ruta es muy común, cada día, más de 5000 barcos transportan una media de entre 5 y 6 millones de contenedores en enormes buques, que pueden llegar a cargar hasta 20000 contenedores a la vez. Un transporte que mueve el 90 % de los productos manufacturados del mundo, con un valor conjunto anual de más de 3 billones de euros. Según el medio de transporte en el que nos encontremos, las condiciones del contrato de seguro irán variando. Es muy habitual en el transporte marítimo el uso de las cláusulas ICC "Institute Cargo Clauses" del Instituto de Aseguradores de Londres⁹⁹, que funcionan como un plus de las coberturas básicas.

Dentro de las ICC destacamos tres tipos: "A", "B" Y "C".

ICC "A": Cobertura a todo riesgo, cubre cualquier pérdida o daño sobre la cosa, con la excepción, que dicho daño sea producido por la falta de diligencia del asegurado. También quedan excluidos, la pérdida ordinaria de peso o volumen, el desgaste ordinario, el embalaje inadecuado, el vicio inherente, el retraso, la insolvencia o insuficiencia financiera por parte de los armadores fletadores o de los operadores del buque, el uso de armas de guerra atómicas tal como señala el Instituto de Aseguradores de Londres¹⁰⁰. Entrarían dentro de la cláusula de excepciones, a la que se le añadirían "A esta cláusula se añaden la de innavegabilidad o inadecuación de los contenedores, la de exclusión de guerra y la de huelga".

ICC "B": Hace una enumeración numerus clausus de los riesgos cubiertos, donde encontramos: "incendio o explosión, que el buque haya embarrancado o varado, se haya hundido o zozobrado, vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre, descarga de la mercancía en un puerto de arribada forzosa, terremoto, erupción volcánica o rayo, pérdidas o daños de los objetos asegurados causados por sacrificio de avería gruesa, echazón o arrastre por las olas, entrada de agua de mar, de lago o de río en la bodega del buque, contenedor, remolque o lugar de

⁹⁷ <https://sectormaritimo.es/el-portacontenedores-mv-mol-comfort-se-parte-en-dos>.

⁹⁸ <https://www.marineinsight.com/maritime-history/worst-maritime-accidents-the-tricolor-cargo-shipaccident/>

⁹⁹ <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/11/seguro-maritimo.html>

¹⁰⁰ Esto se puede consultar, entre otras páginas, en: <https://asesordesegurodeautos.wordpress.com/2017/07/04/clausulas/>.

almacenaje, pérdida total de cualquier bulto que ha caído por la borda o durante las operaciones de carga o descarga y la cláusula de avería gruesa y la de ambos culpables de abordaje”. Se excluyen los daños que no sean contemplados en la ICC “A”, y todos aquellos derivados de la mala fe de un tercero.

ICC “C”: Los riesgos que cubre esta cláusula son los mismo que los que cubre la ICC “B”, exceptuando: “terremotos, erupciones volcánicas y rayos, arrastre por las olas, entrada de agua de mar, de lago o río en la bodega del buque, en el medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje, pérdida total de cualquier bulto por caída de la borda o durante las operaciones de carga o descarga desde el buque”.

Estas cláusulas son solo de uso marítimo, sin embargo, también se ha desarrollado la denominada ICC “Air”, que es muy parecida al tipo A.

9. CONCLUSIONES

1ª Uniformidad en la compraventa internacional.

Los INCOTERMS® son de gran utilidad para las compraventas internacionales ya que eliminan los largos contratos y los disminuyen a unas siglas que son iguales en todo el mundo. Esto favorece el entendimiento de las partes, ya que no tienen que ir punto por punto definiendo todas las obligaciones, riesgos... además, también ayuda al trabajo de los jueces ya que si existe cualquier problema entre las partes atenderán al término comercial utilizado para formalizar el contrato y no tendrán que mirar cláusula por cláusula. Esto no es del todo correcto ya que las partes gozan de la autonomía de la voluntad para modificar los INCOTERMS® a su gusto.

Este carácter dispositivo se refleja en el Derecho suave (más conocido como “soft law”). Entendemos por soft law “el conjunto de instrumentos normativos emanados por organismos o instituciones internacionales que especialmente se determinan por carecer del efecto vinculante que tiene las normas de Derecho imperativo, pero sin restarle efecto jurídico”¹⁰¹. Los INCOTERMS® solo son de aplicación cuando alguna de las partes hace referencia expresa a ellos, además; entre las partes pueden llegar a acuerdos propios en referencia al término elegido, como puede ser el lugar donde se va a transportar la mercancía. Por ejemplo, el transporte de la mercancía hasta el punto que designe el comprador (en aquellos términos comerciales donde el vendedor tenga la obligación de entregar la mercancía), el cual no tiene que ser la fábrica, sino cualquier lugar elegido.

2ª Responsabilidad.

Es muy importante delimitar los momentos claves de la compraventa, es decir, se debe hacer expresa referencia a los puertos donde se va a cargar y descargar la mercancía, la empresa transportista que se va a hacer cargo de enviarla de un lugar a otro, el lugar de destino, el medio de transporte utilizado, el tipo de embalaje de los productos, si la mercancía irá dentro de un contenedor o no. Esto nos ayudara a saber quién es el responsable de la mercadería en cada momento y evitará conflictos entre las partes, ya que quedará claro quien asume los riesgos.

¹⁰¹ Calderón E. “Los incoterms como instrumento de derecho suave (soft law)”. En *Revista E-Mercatoria*, vol. 17, n.º 1, enero-junio, 2018. DOI: <https://doi.org/10.18601/16923960.v17n1.02>

3ª Adaptación a las necesidades del comercio internacional.

Las constantes revisiones que se realizan de las Reglas INCOTERMS® van acorde con la constante modificación y evolución del comercio internacional. La CCI busca que los INCOTERMS® sean términos ajustados a la actualidad, que no se queden desfasados, buscando que respondan de la mejor manera posible a los problemas que puedan surgir. Es por todo lo anterior que se crean y se eliminan INCOTERMS®. Por ejemplo, este año hemos visto la creación de un nuevo término (DPU) en detrimento de otro (DAT). Con estos cambios se intenta conseguir que los agentes internacionales comprendan cual es el significado de las siglas y qué obligaciones acarrea cada una; en definitiva, se pretende que los contratos sean lo más claro posible para que se generen el menor número de dudas.

4ª Aseguradoras y empresas de transporte.

Aunque la mayoría de los INCOTERMS® no obliguen a la contratación de seguros por las partes, es casi impensable que alguna empresa se vaya a arriesgar a realizar una compraventa internacional sin contratar una póliza. Esto se ve reflejado al mirar la jurisprudencia, ya que la mayoría de conflictos no surgen por problemas entre las partes, sino con las aseguradoras y las empresas de transporte. Casi todas las sentencias que he encontrado se basaban en determinar qué parte asumía el riesgo para saber quién estaba legitimado para hacer valer el seguro, ya que, la transferencia de los riesgos se produce en un punto concreto de la compraventa y, dependiendo del INCOTERM® elegido se dará en un lugar o en otro. Esto demuestra la importancia de dejar claro qué término comercial rige el contrato y si hay algún acuerdo entre las partes, aparte del contenido en el INCOTERM®, también debe quedar bien definido. Respecto a las empresas de transportes, el problema surge en determinar quién ha causado el daño sobre el producto, es decir, normalmente cuando el producto llega defectuoso el comprador devuelve la mercancía o pide que se le repare. Es importante conocer quién ha causado los daños en la mercadería, ya que puede ser por un defecto de fábrica, por una inadecuada carga y descarga, por golpes que se puedan producir durante el transporte e incluso por la inapropiada manipulación en el lugar de destino.

Los contratos de transporte no se rigen por los INCOTERMS® acordados en el contrato de compraventa; sin embargo, tienen una relación indirecta debido a que la parte que tenga asumido el riesgo del producto durante el transporte hasta el lugar elegido será el que esté legitimado para reclamar los gastos por los daños y perjuicios causados sobre la mercancía.

5ª INCOTERMS® marítimos.

Las técnicas internacionales avanzan; sin embargo, los medios de transporte están desactualizados y suelen crear grandes problemas. La mayoría de la mercancía se realiza por vía marítima, es por eso, que los INCOTERMS® se dividen en aquellos que sirven para todo tipo de transportes y los que solo sirven para el transporte por mar. Es muy habitual que los productos sufran daños o se pierdan durante el camino al lugar de destino. El gran problema se produce cuando los pesajes declarados son inferiores a los que realmente son, lo que produce que los cargueros puedan desequilibrarse ante fuertes temporales y que la carga se vea perjudicada.

Algunos de los términos comerciales que se recogen en las Reglas INCOTERMS® son de uso exclusivamente marítimo, lo que denota la gran

importancia que tiene esta modalidad de transporte; sin embargo, esta no es la única posibilidad de transportar mercancías, por lo que existen INCOTERMS® que se pueden utilizar para cualquier tipo de medio de transporte que se contrate.

6ª Influencia del Covid-19 y posibles medidas a adoptar.

Debido a la situación actual en la que vivimos, es imposible no pensar cómo puede afectar la pandemia global al comercio internacional. Este virus ha traído consigo un importante cierre de fronteras y una bajada en la exportación de productos a otros países incluso de la propia Unión Europea. Así se recoge en la gran mayoría de medios de comunicación; sin embargo, según algunos, esta pandemia no afecta con tanta gravedad a la compraventa de mercancía, sino a los sectores del turismo, viajes y transportes. A pesar de esto, es inevitable atender a que el consumidor se vea más reticente a consumir productos que vengan del exterior (sobre todo de países asiáticos), y prefiere artículos nacionales e incluso de su propia provincia, lo que frena la expansión del comercio tanto a escala nacional como internacional.

Teniendo en cuenta todo lo que acabo de mencionar, es de suponer que las empresas que se dedican a estas actividades van a intentar reforzar su imagen, cumplir con las normativas y recomendaciones sanitarias y ponerlo de manifiesto para que el público no deje de confiar en dicha marca. Resulta interesante discernir de qué manera se pueden modificar los INCOTERMS® para responder a esa necesidad de seguridad de los agentes. Los términos comerciales adjudican una serie de obligaciones a las partes, por ello, podemos pensar que, en un futuro, las empresas compradoras exijan que dentro de esas obligaciones se encuentre el cumplimiento de algunas medidas de seguridad y prevención frente al Covid-19. Estas podrían ser; el embalaje de todos los productos, aunque fuesen envueltos en cajas, el uso de mascarilla obligatorio por los operarios de las empresas, un proceso de carga y descarga conforme a unas medidas de higiene que eviten el contacto directo de la mercancía y el trabajador. Son hipótesis que en un futuro no muy lejano podrían ser una realidad.

7ª Desigualdad en las obligaciones de las partes según el INCOTERM® elegido.

Existen INCOTERMS® con un claro desequilibrio a favor de una de las partes; es decir, los términos EXW y FCA se podrían considerar extremadamente beneficiosos para el vendedor, sobre todo el EXW ya que éste solo tiene que poner las mercancías a disposición del comprador en las puertas de su fábrica; por el contrario, hay términos muy beneficiosos para los compradores, como pueden ser el DDP o el DPU, donde el comprador no tiene ni la obligación de descargar la mercancía, solo de transportar la mercancía desde el puerto de destino hasta el punto designado. Es sorprendente que algunas empresas contraten bajo estas condiciones; sin embargo, es mucho más habitual de lo esperado. Lo esperable sería que el que realiza la oferta también ofrezca servicios de envío, pero el EXW no obliga al vendedor a transportar la mercancía, aun así, es uno de los INCOTERMS® con más uso y a la vez uno de los que más jurisprudencia genera.

10. ANEXO

Para poder profundizar más sobre el tema de los INCOTERMS®, busqué y entrevisté a una experta en la materia que pudiera resolver mis dudas y encontré a la Dra. Misericordia Cavaller, a la que le envié mis inquietudes y mantuvimos una

conversación vía correo electrónico. Misericordia Cavaller es un Profesional con larga experiencia laboral en el ámbito jurídico, mercantil, civil e internacional, trabajando en despachos de alta categoría. Actualmente se dedica a la docencia en diferentes universidades y centros educativos. Elaboró una tesis doctoral muy completa titulada “El valor jurídico de los INCOTERMS® en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional”.

A continuación, expongo con el consentimiento de la Dra. Cavaller, el contenido de la entrevista.

“1º ¿A qué se deben las continuas modificaciones de las reglas en tan poco espacio de tiempo (por ejemplo: 1976-1980-1990...)? En relación a esto ¿la tendencia de los últimos años es modificar los INCOTERMS® cada década?”

“El hecho de que las cuatro últimas revisiones de los INCOTERMS® se produzcan con un intervalo de diez años (revisión de 1980, 1990, 2000, 2010) podría hacernos pensar que cada década se revisan. Sin embargo, Jan Ramberg [1] puntualiza que las revisiones de los INCOTERMS® se deben a cambios profundos que se producen en el comercio internacional. Y es un hecho que no va asociado a un período de tiempo determinado. No obstante, no cabe duda que, en un período de diez años aparecen cambios, alteraciones y modificaciones en la forma de actuar del comercio internacional que pueden motivar revisiones. No es un período fijo ni exacto, pero es un plazo de tiempo necesario y suficiente para justificar cualquier revisión.

Las revisiones tan frecuentes en el tiempo de los INCOTERMS® son motivadas por el creciente ritmo de actividad de los operadores del comercio, la complejidad de las operaciones y las nuevas tecnologías”.

Podríamos afirmar que la tendencia actual sería revisar las reglas INCOTERMS® cada década, aunque este plazo podría sufrir alguna variación si la realidad comercial así lo exigiese.

2º Aunque el uso de los INCOTERMS® se somete a la aceptación de ambas partes ¿Creen ustedes que es casi una "obligación" para las partes cuando se trata de comercio internacional?

“Los INCOTERMS® son unos términos comerciales de carácter facultativo. Este matiz aparece ya en sus orígenes, en la primera versión de la redacción de los términos comerciales, en 1936. Las partes son libres de utilizarlos o no en sus relaciones comerciales, ya que no son reglas de aplicación automática. Este aspecto es propio de todos los instrumentos constitutivos de la *lex mercatoria*. Una parte no impone a la otra el uso de una cláusula INCOTERM® sino que es fruto de la negociación entre las partes, al reflejar la voluntad de los comerciantes en cada acuerdo. Es en esta flexibilidad donde descansa la principal fuerza de los INCOTERMS®.

No constituye, pues, una “obligación” para las partes su utilización pese a que, en la actualidad es práctica habitual su utilización en la mayoría de los contratos de compraventa internacional al mejorar la competitividad en el ámbito local, regional e internacional. Según datos provenientes de la Cámara de Comercio Internacional, en términos económicos se considera que los “INCOTERMS® rules facilitate trillions of dollars in global trade each year” [2].

Existe la creencia arraigada entre los comerciantes de que los INCOTERMS® son unas herramientas básicas, utilizadas de forma habitual, y que “it is almost impossible to arrange an international freight movement if any INCOTERMS® is not included in the contract of sale” [3].

No obstante, y pese a su uso generalizado en la mayoría de los contratos de compraventa de mercaderías, es preciso concluir que no constituye una obligación para las partes”.

3º ¿Por qué tras las nuevas reglas INCOTERM® 2020, se recomienda una mayor cobertura en el término CIP?

“Los INCOTERMS® se adaptan a las vicisitudes que ocurren actualmente en el comercio y que motivan que, en materia aseguradora cada vez se cubran más supuestos y no se limite solo de una cobertura de mínimos. En este sentido, la Cámara de Comercio Internacional cree necesario que, en el supuesto de que las partes no hayan estipulado expresamente la cobertura del seguro de transporte de mercaderías, las condiciones del seguro deban ser las adecuadas, teniendo en cuenta los usos del comercio, la naturaleza de la mercancía y otras circunstancias. Esta nueva fórmula ofrece al comprador una protección que se ajusta más a las particularidades de las distintas transacciones. La Cámara de Comercio Internacional reacciona de esta forma ante el creciente uso por parte de los comerciantes de la fórmula CIF maximum cover, que implicaba la solicitud al vendedor de contratar una póliza de máxima cobertura. En líneas generales, la cobertura mínima del seguro suele ser apropiada para algunas mercaderías como las materias primas, pero no suele ser adecuada para los productos manufacturados, entre otras causas porque no protege del hurto, robo o cuidado inapropiado [4].

En la redacción de los INCOTERMS® 2020, tras múltiples debates sobre el tema, en defecto de pacto entre las partes, se ha mantenido la cobertura mínima del seguro, la cláusula “C” respecto al término marítimo CIF, más utilizado en la compraventa de materias primas, pero se ha considerado necesario incrementar la cobertura respecto a la regla CIP [5], adaptándose a las nuevas necesidades del comercio. Este criterio sobre la cobertura mínima adoptado por los INCOTERMS® 2020 crea diferencias entre los dos términos que conllevan la obligación de pactar el seguro, aunque los contratantes son libres de pactar la cobertura que estimen más adecuada en cada caso. A pesar de que la Cámara de Comercio Internacional se haya pronunciado de tal sentido, en la actualidad existe la creencia generalizada de que la cobertura mínima del seguro es claramente insuficiente para las vicisitudes actuales del comercio, que abarcan aspectos tales como la contaminación, roturas de embalaje u otros desperfectos. Por ello, en determinadas áreas geográficas es aconsejable tener en cuenta las zonas de riesgo y completar el seguro con garantías que cubran los riesgos “de guerra, terrorismo y huelga”.

4º ¿Qué opinión les merece la incorporación del DPU a las nuevas reglas? ¿Sustituye al DAT por el poco uso de este?

“La nueva versión de las reglas INCOTERMS® es de carácter moderado y muy técnico. Responde a las necesidades que la Cámara de Comercio Internacional detecta entre los comerciantes.

Una de sus novedades de la última revisión reside en el cambio de denominación del término DAT que ha pasado a denominarse DPU, (Delivered at place unload), sin

alterar su contenido. Esta modificación implica asimismo que se situará tras la regla DAP y antes del DDP. La causa de esta modificación viene motivada porque la denominación “terminal” [6] no era entendida de forma uniforme por los distintos usuarios que la asociaban únicamente a términos marítimos, resultando algo confusa para los comerciantes que no estudiaban con detalle la publicación de la Cámara de Comercio Internacional.

Por tanto, resulta, en mi opinión, lógico que las reglas INCOTERMS® sufran cambios en aras de su utilidad a fin de facilitar el tráfico comercial. La Cámara de Comercio Internacional quiere crear instrumentos útiles, no pretende realizar invenciones ni experimentos, y si unas siglas no son suficientemente claras no tiene inconveniente en modificarlas para conseguir el objetivo de que sean utilizadas de forma adecuada por sus miembros. Tal como hemos establecido, esta capacidad de adaptación a las circunstancias es uno de los grandes activos de sus instrumentos.”

5° Aunque en las reglas INCOTERMS® 2000 se eliminaron los términos FOT, FOA o FOR, relacionados con el FOB, a día de hoy sigue habiendo un mal uso de ellos. ¿Piensan que sería una opción volverlos a permitir en la próxima reforma?” “Los términos comerciales referenciados hacen referencia a variantes del tradicional término marítimo FOB que los usuarios generalizaban para su uso con distintos medios de transporte. Los términos FOR (Free on Rail) y FOT (Free on Truck) se recogieron por escrito en 1945 y la regla FOB AIRPORT en 1976. Todos ellos desaparecieron de la revisión de 1990 al haber quedado enmarcados en otros términos más amplios y polivalentes que engloban el transporte multimodal.

El término FOB AIRPORT fue una creación de la Cámara de Comercio Internacional ex novo que pretendía regular las entregas de mercaderías por vía aérea. Sin embargo, los comerciantes no se adaptaron a la nueva regla creada y utilizaron otras reglas de carácter polivalente.

En mi opinión no creo que sea una buena idea reintroducir estos términos comerciales que están ideados para su utilización con un medio de transporte determinado de carácter no marítimo. Desde el año 2000, la Cámara de Comercio Internacional distingue entre términos polivalentes y términos exclusivos para el transporte marítimo y vías navegables interiores. Esta división, creo que es más clara ya que los términos polivalentes incluyen, no solo el transporte multimodal, sino también otras opciones de intermodalidad como el transporte “combinado” y el transporte “unimodal”. Es más acorde con la realidad comercial de la globalización.

La Cámara de Comercio Internacional, en su afán armonizador realiza una recopilación por escrito de los INCOTERMS® que no tienen carácter exhaustivo. La citada organización no pretendía ni pretende en la actualidad regular todos los términos comerciales existentes.

Los INCOTERMS®, y en particular los que mencionas, adolecen desde su creación del problema de una frecuente utilización incorrecta de los términos comerciales por parte de los comerciantes que, además, no suelen adaptarse a las nuevas versiones publicadas por la Cámara de Comercio Internacional.

Tal como constata la reciente versión de los INCOTERMS® 2020, la elección por parte de las empresas de la regla equivocada constituye una práctica frecuente, derivada de no haber prestado suficiente atención a sus dos características principales que son el lugar de entrega y la transmisión del riesgo. Una elección incorrecta de los INCOTERMS® suele conllevar como principal consecuencia

desajustes entre las obligaciones, costes y riesgos recogidos en el contrato de compraventa suscrito y aquellos que se derivan de la transacción comercial real, especialmente en los términos relativos a los medios de transporte y/o logísticos, con los consiguientes potenciales conflictos.”

Espero que estas respuestas le sirvan en su trabajo.

Mucha suerte y si precisa alguna otra información no dude en solicitarla

Atentamente

Cori Cavaller

[1] RAMBERG, Jan, “INCOTERMS 2010”, European Journal of Law Reform, 2011, Vol. nº 13, p 380.

[2] Fuente: la Cámara de Comercio Internacional, website: <https://iccwbo.org/resources-for-business/INCOTERMS-rules/INCOTERMS-2020/>

[3] EDMOND John, INCOTERMS in plain English: a freight shipping guide, disponible en: <https://www.globalsources.com/NEWS/SIC-INCOTERMS-in-plain-english-a-freight-shipping-guide.HTM>

[4] “Esta insuficiencia se ve aún más acentuada cuando se trata de productos manufacturados de alta tecnología, que se ven amenazados a un mayor índice de robo, hurto o cuidado inapropiado”. BASOREDO-OTZERINJAUREGI, Irati, La asignación del riesgo de la contraprestación en la compraventa internacional por tipo de mercancía y modelo de contrato, 1º edición, Cizur Menor (Navarra), Thomson Reuters, Aranzadi, 2018, p. 135.

[5] El apartado A5 del término CIF en los nuevos INCOTERMS 2020, Publicación ICC 723, establece lo siguiente: “Seguro. A menos que se acuerde de otro modo o sea la costumbre en ese comercio en particular, el vendedor debe obtener, a sus propias expensas, un seguro de la carga que cumpla con la cobertura proporcionada por las cláusulas (A) de las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA) o cualesquiera cláusulas semejantes que sean apropiadas para los medios de transporte utilizados. El seguro deberá contratarse con aseguradores o una compañía de seguros de buena reputación y dar derecho al comprador, o a cualquier otra persona que tenga un interés asegurable sobre la mercancía a reclamar directamente al asegurador”.

[6] En la nota de orientación previa a las obligaciones de las partes en el término DAT, la CCI estableció que “terminal incluye cualquier lugar, cubierto o no, como un muelle, almacén, estación de contenedores o terminal de carretera, ferroviaria o aérea”. Publicación de la ICC 715/S, p. 61.019 de 16 de diciembre de 2019.

Bibliografía

A) Monografías, capítulos de libros, artículos

Alonso González, L. M. (2013): "La defraudación del IVA en las entregas «ex works» en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. La recepción del derecho de la Unión Europea en España: derechos, mercado único y armonización fiscal fiscal en Europa", en Ordóñez Solís, D. (coord.): *LIBER AMICORUM en homenaje a Antonio Martínez Lafuente*, pp. 645-662.

- Berger, K. (1999). *The creeping codification of the Lex Mercatoria*. The Hague [etc: Kluwer Law International.
- Bertrán Mendizabal, F. (1994): "Los arbitrajes de la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional cuando la sede es España. *Revista de la Corte Española de Arbitraje*, pp. 77-98.
- Boyeras Schumann, D. (2012): *La compraventa internacional de mercancías la modalidad FOB*. Tesis doctoral dirigida por Ignacio Arroyo Martínez. Barcelona; Universitat Autònoma de Barcelona.
- Cadena Afanador, W. R. y Cubillos Guzmán, G. (2012): "La transmisión del riesgo a la luz de la Convención de Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías". *Diálogos de saberes: investigaciones y ciencias sociales*, nº 37, pp. 27-48.
- Calderón Marengo, E. A. y Castro Marcenaro, D. (2018): "Los principios UNIDROIT 2016 como derecho aplicable al contrato de compraventa internacional de mercaderías". *Revista Lex Mercatoria*, nº. 10, pp. 12-46.
- Calderón Marengo, E. (2018). "Los INCOTERMS como instrumento de derecho suave (soft law)". *Revista e-mercatoria*, 17(1), 47–85. <https://doi.org/10.18601/16923960.v17n1.02>
- Campuzano Díaz, B. (2000): *La repercusión del Convenio de Viena de 11 de abril de 1980 en el ámbito de la compraventa internacional de mercaderías (estudio de su aplicación y de sus relaciones con la norma de conflicto y la nueva lex mercatoria)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Cariou, D. (1997): *La Méditerranée au Xlle siècle*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Cavaller Vergés, M. (2019): *El valor jurídico de los INCOTERMS® en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional*. Tesis doctoral dirigida Garriga Suau, G. y tutorizada por Forner i Delaygua, J. J. Fecha de defensa: 02-12-2019. Facultad de Derecho. Universidad de Barcelona. Se puede consultar su contenido en <http://hdl.handle.net/10803/668111>
- Coetzee, J. (2013): "The interplay between INCOTERMS(r) and the CISG". *Journal of Law & Commerce*, 32, pp. 1-40.
- Cook, T. (2014): *Mastering the business of global trade negotiating competitive advantage contractual best practices, INCOTERMS®, and leveraging supply chain options*. Boca Raton, [Florida], CRC Press.
- Cremades Sanz-Pastor, B. (1997): "Nuevas reglas de arbitraje en la Cámara de Comercio Internacional". *Derecho de los Negocios*, vol. 8, nº 85. pp. 1-10.
- Cremades Sanz Pastor, B. (1981): "CCI: la Cámara de Comercio Internacional ante el Derecho Marítimo; el arbitraje y la labor en pro de la unificación". *Anuario de Derecho Marítimo*, 1, pp. 659-665.
- Derains, Y., & Ghestin, J. (eds.), (1990): *La Convention de Vienne sur la Vente Internationale et les INCOTERMS: actes du Colloque des 1er et 2 décembre 1989*. Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- Díaz Moreno (1993): "Las reglas uniformes de la Cámara de Comercio Internacional sobre garantías a demanda". *Derecho de los negocios*, año 8, nº 85, pp. 1-10.
- Dictionary for Import-Export renewed: INCOTERMS 2020 refreshes terms for international trade. (2019, December 10). Financial Express. Retrieved from <http://search.proquest.com/docview/2323053306/>
- Díez G. O'Neil, J. (1941): *Los gremios en la España imperial*. Madrid: Aldecoa
- Eisemann, F. (1983): *Usages de la vente commerciale internationale: INCOTERMS*. Paris: Jupiter.

- Eisemann, F., & Cremades, B. (1985). *INCOTERMS: los usos de la venta comercial internacional* (2ª ed.). Madrid: EXTECOM.
- Fahey, J. H. (1921): "The International trade situation. The International Chamber of Commerce". *The Annals of The American Academy of Political and Social Science*, vol. 94, nº 1, p. 130. Disponible en <http://www.jstor.org/stable/pdf/1014350.pdf>
- Faveret Hardman, P. (2017): "A Autonomia Privada nos contratos internacionais de acordo com o Direito Internacional Privado e o Direito Interno Brasileiro: Uma visão constitucional". *PIDCC: Revista em propriedade intelectual direito contemporaneo*, vol. 11, nº. 2, pp. 306-342.
- Flores, María Victoria (2016): "La globalización como fenómeno económico, político y social". *Orbis. Revista Científica Ciencias Humanas*, vol. 12, núm. 34, 2016, pp. 26-41.
- Galgano, F. (1993). *Lex mercatoria : storia del diritto commerciale* . Milano: Il Mulino.
- García Marín, I.: "Usos de comercio y moderna Lex Mercatoria", en De Dios, S., Infante Miguel-Motta, J., Robledo Hernández, R. y Torijano Pérez, E. (coords.), (2006): *Historia de la propiedad. Costumbre y prescripción: IV Encuentro Interdisciplinar*, 25-28 de mayo 2004, Salamanca, pp. 321-344.
- Gómez Rojo, M. E. (2008): "Las implicaciones jurídicas, sociales y económicas de los Cinco Gremios Mayores de Madrid como institución mercantil y financiera en la España del siglo XVIII", en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, Valparaíso (Chile), XXX, pp. 187-214.
- Grande. S. (2008): "La lex mercatoria en los laudos de la Cámara de Comercio Internacional" *Dikaion*, 22 (17), 199-244. Disponible en <https://doaj.org/article/3c0548582d8c4e399edcbf18214b85d8>
- Guardiola Sacarrera, E. (1988): *La compraventa internacional y los INCOTERMS* (4ª ed.). Barcelona: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.
- Guzmán Escobar, J. V. (2001): "INCOTERMS® 2000: sus relaciones con los contratos de transporte y seguros". *Revista de Derecho Privado*, nº 7, p. 52.
- Guillot Carratalá, J. (1954): *Los gremios artesanos españoles*. Madrid: Publicaciones Españolas.
- Kasis, A. (1984): *Théorie générale des usages des commerce: droit comparé, contrats et arbitrage internationaux, lex mercatoria*. Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- Kirpalani, V. (2013): *International business handbook*. London: Routledge.
- Lane, S. (2012): "INCOTERMS 2010: What You Really Need to Know". *Business Credit*, vol. 114 (6), pp. 8-9.
- Lazăr, A. (2011): "The INCOTERMS rules and their importance". *Juridical Tribune*, 1(1), 143-151. Consulta <https://doaj.org/article/d4d8f39cb73847faa53a5e4e0eaac11a>
- Lombana Coy, J. (2011): *Negocios internacionales fundamentos y estrategias*. Barranquilla: Editorial Universidad del Norte.
- López Nakazono, Ruiz Trujillo, A. & Castro Rodríguez, E. A. (2013): "Los INCOTERMS y las transacciones internacionales: la globalización en los mercados y su impulso". *Contribuciones a la Economía*. Disponible en <https://doaj.org/article/899ffee914f942e8a7c7f9d4a0fd0259>
- López Ruiz, Francisco (2010): "El papel de la societas mercatorum en la creación normativa: la lex mercatoria". *Cuadernos electrónicos de filosofía del derecho*. Vol. 20, pp. 67-91.
- López Quiroga, C. y López Rodríguez, E. (2018): *La transmisión del riesgo en la venta CIF. Actualidad jurídica, (Homenaje al Profesor D. Aurelio Menéndez Menéndez)*, nº 49, pp. 263-278.

- Magallón Elósegui, N. (2012): "Nuevas pautas del TJUE para la identificación del lugar de entrega de las mercancías en las compraventas internacionales a distancia". *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI)*, ISSN-e 1697-5197, nº 23.
- Marinova, D. (2011): "Legal establishment of the contract of international sale of goods by INCOTERMS 2010 rules". *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, nº 28 pp. 19-34.
- Martínez Cañellas, A. (2004): *La interpretación y la integración de la Convención de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías de 11 de abril de 1980*, Biblioteca Comares de Ciencia Jurídica, Editorial Comares S. L, Granada.
- Martínez Gijón, J (1999): *Historia del Derecho Mercantil. Estudios*. Sevilla Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Menéndez Menéndez, A. (1950): *La venta CIF*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Molas Ribalta, P. (1970): *Los gremios barceloneses del siglo XVIII: La estructura corporativa ante el comienzo de la revolución industrial*. Madrid: Confederación Española de Cajas de Ahorro.
- Nadezda Aleksandrovna Butakova. (2018): "Modern Features of Development of Multimodal Transportation of Goods in International Trade". *Управленческое Консультирование*, (10), 32–39. Disponible en <https://doaj.org/article/65ca41ac67a34474a418d7a9bf37fb6c>
- Nadezda Aleksandrovna Butakova. (2018). "Problems of Evolution of Multimodal Transportations in International Trade". *Управленческое Консультирование*, (4), 199–207. Disponible en <https://doaj.org/article/992a7413e255405a993a9738f0fdea75>.
- Neville, M. (2013). "INCOTERMS Count". *Journal of International Taxation*, 24(6), 23–25. Disponible en <http://search.proquest.com/docview/1437175716/>
- Ortega Giménez, A. (2019): *La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS en la jurisprudencia española*. Cizur Menor: Thomson Reuters Aranzadi.
- Ortega Giménez. A. (2020): "El valor jurídico del INCOTERM «EXW», a propósito del auto de la Audiencia Provincial de Oviedo, de 27 de junio de 2019". *Cuadernos de derecho transnacional*, vol. 12, nº. 1, pp. 645-656.
- Ostoja López Alfaro, A. (1974): "Compraventas marítima internacionales contratos FOB y CIF". *Derecho PUCP: Revista de la Facultad de Derecho*, nº. 32, pp. 190-217.
- Oviedo Albán, J. (2002): "Los principios UNIDROIT para los contratos internacionales". *Díkaion: revista de actualidad jurídica*, nº. 11, pp. 96-125
- Phillip, A. (1959): "The Scandinavian Conventions on Private International Law". *Recueil des Cours*, vol. 1, p. 247.
- Papa, D., & Elliott, L. (2009): *International trade and the successful intermediary*. Burlington, VT: Ashgate.
- Piltz, B. (2011): *INCOTERMS 2010. European Journal of Commercial Contract Law*, 3(1), 1–7. Disponible en https://doi.org/10.7590/EJCCL_2011_01_01
- Sampedro López, R. (2019): "Comercio, instituciones y orden espontáneo durante la plena edad Media en el Oriente medieval". *Semata Ciências sociais e humanidades*, 31 , pp. 209-233.
- San Juan Crucelaegui, J. (2001): "Las garantías contractuales en las reglamentaciones de la Cámara de Comercio Internacional". *Revista de Derecho Mercantil*, nº 241, pp. 1315-1393.

Sanz, C. (2003): *Breve historia de la navegación y del comercio marítimo desde la antigüedad hasta nuestros días*. Madrid: Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos.

Shippey, K. (2009): *A short course in international contracts drafting the international sales contract: for attorneys and non-attorneys* (3ª ed.). Petaluma, CA: World Trade Press.

Silva, J. (2006): *Estudios sobre lex mercatoria una realidad internacional*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México.

Silva Romero, E. (2003): "La sede del arbitraje comercial internacional: la perspectiva de la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional". *Revista de Derecho*, año 2, nº 4, pp. 93-99.

Soler, D. (2014): *Guía práctica de las reglas INCOTERMS 2010: derechos y obligaciones sobre las mercancías en el comercio internacional*. Barcelona: Marge.

Tamayo Carmona, J. (2002): *Responsabilidad y riesgo contractual: normas de la Convención de Viena, sobre venta internacional de mercaderías e INCOTERMS 2000*. Valencia: Tirant lo Blanch.

Viaña de la Puente, J. (2012): *Consolidación del arbitraje en la Cámara de Comercio Internacional*. Tesis doctoral codirigida por Maqueda Lafuente, J y Adolfo Sánchez Burón, A., Universidad Camilo José Cela.

Vedran, A. y Bernstedt, Henrik (2018): INCOTERMS® 2010-villkoret FAS.: En studie av dess praktiska användning och betydelse. INCOTERMS® 2010 - the term, FAS.: A study of it's practical use and significance. Fakulteten för teknik (FTK), Sjöfartshögskolan (SJÖ): Linnéuniversitetet

Vogenauer, S. (2014): "I princípi Unidroit dei contratti commerciali internazionali 2010". *Rassegna di diritto civile*, nº 1, pp. 246-307.

B) *Publicaciones de la Cámara de Comercio Internacional*

Publicación ICC 43 (1923)

Publicación ICC 68 (1928)

Publicación ICC 42. Reglas INCOTERMS® 1936

Publicación ICC 715. Reglas INCOTERMS® 2010

Publicación ICC 723. Reglas INCOTERMS® 2020

C) *Jurisprudencia*

Federal Arbitration Court for Far Eastern District of Russian Federation. Case No. F03-A73/05-1/4096 of 24 January 2006 .

Sentencia CIVIL Nº 342/2012, Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15, Rec 311/2012 de 3 de octubre de 2012.

Audiencia Provincial de Sevilla, sección 5, Rec 351/2013 de 8 de julio de 2013. (Sentencia Civil nº 1027/2010).

Sentencia CIVIL Nº 15/2015, de 22 de enero de 2015, de la AP de Barcelona, Sección 15ª.

Sentencia CIVIL Nº 58/2015, Juzgado de lo Mercantil de Barcelona, Sección 1, Rec 401/2013 de 13 de abril de 2015.

Sentencia CIVIL Nº 83/2015, Juzgado de lo Mercantil de Barcelona, Sección 1, Rec 651/2013 de 28 de mayo de 2015.

Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15, Rec 229/2015 de 1 de octubre de 2015. (Sentencia Civil nº 550/2013).

Audiencia Provincial de Barcelona, sección primera, Rec 561/2015 de 23 de diciembre de 2015. (Sentencia Civil nº 1102/2013).

Sentencia CIVIL Nº 26/2016, Juzgado de lo Mercantil de Bilbao, Sección 2, Rec 283/2013 de 22 de enero de 2016.

Sentencia CIVIL Nº 41/2018, Juzgado de lo Mercantil de Oviedo, Sección 1, Rec 236/2016 de 14 de mayo de 2018.

Juzgado de lo Mercantil Nº 1 de Alicante, Sentencia del 23 de mayo de 2018, Número de Sentencia: 102/18.

Audiencia Provincial de Vigo, sección 6, Rec 341/2018 de 18 de julio de 2018. (Sentencia Civil nº518/2014).

Sentencia CIVIL Nº 563/2018, Audiencia Provincial de Murcia, Sección 4, Rec 723/2018 de 13 de septiembre de 2018.

Audiencia Provincial de Barcelona, sección 16, Rec 475/2018 de 13 de noviembre de 2018. (Sentencia Civil nº564/2014).

Audiencia Provincial de Valencia, Sección 6, Rec 532/2017 de 11 de febrero de 2019. (Sentencia civil Nº 55/2019).

Audiencia Provincial de Girona, sección 1, Rec 824/2019 de 18 de noviembre de 2019. (Sentencia Civil nº 73/2013).

Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15, Rec 2213/2019 de 27 de noviembre de 2019. (Sentencia Civil nº 321/2016).

Sentencia CIVIL Nº 445/2019, Juzgado de lo Mercantil de Barcelona, Sección 8, Rec 393/2019 de 16 de diciembre de 2019.

D) *Webgrafía*

https://azure.afi.es/ContentWeb/EmpresasUnicaja/INCOTERMS/contenido_sidN_1052425_sid2N_1052384_cidIL_1264369_ctyIL_139_scidN_1264369_utN_3.aspx

<https://www.es.dsv.com/About-DSV/informacion-transporte-logistica/tipos-de-INCOTERMS-2020>

<https://www.feda.es/actualidad/normativa-empresarial/item/10410-reglas-de-los-INCOTERMS-2020>

<https://www.elestrechodigital.com/2020/01/26/INCOTERMS-2020-que-ha-cambiado-y-como-afecta-por-grupo-cabeza/>

https://heinonline--org.uma.debiblio.com/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/revemerc17&id=47&men_tab=srchresults

<https://lamaignere.com/es/noticias/ficha/los-INCOTERMS-2010-la-columna-vertebral-de-la-regularizacion-del-transporte>

<https://m.monografias.com/trabajos97/evolucion-historica-del-comercio-internacional-del-siglo-xv-al-xx/evolucion-historica-del-comercio-internacional-del-siglo-xv-al-xx.shtml>

<https://redhistoria.com/los-gremios-medievales-los-antiguos-sindicatos/>

<https://doctrina.vlex.com.mx/vid/revise-american-foreign-definitions-523725318>

<https://INCOTERMddp.blogspot.com/2014/02/the-raftd-revised-american-foreign.html>

<https://www.iberley.es/temas/teoria-general-contrato-autonomia-voluntad-31151>

<https://www.iberley.es/temas/contrato-transporte-44101>

Convenio de Viena consultado en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1991-2552

<https://www.diariojuridico.com/compraventas-internacionales-de-mercaderias-vindicando-la-convencion-de-viena/>

https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAA AAAAEAMtMSbF1jTAAAUMjQ0NDtbLUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoARfO1ZzUAAAA=WKE

<https://jcvshipping.com/INCOTERMS-2020-exworks/>
<https://www.tibagroup.com/blog/INCOTERMS-2020?lang=es>
<https://www.icontainers.com/es/ayuda/INCOTERMS/fca/>
<https://dle.rae.es/seguro?m=form>
<https://www.maitsa.com/transitario/que-es-el-INCOTERM-FCA>
<http://www.prompex.gob.pe/Miercoles/Portal/MME/descargar.aspx?archivo=7EE011D1-D872-4C6A-9E06-209019195302.PDF>
<https://www.searates.com/es/reference/INCOTERMS/des/>
<https://jcvshipping.com/INCOTERMS-2020-dap/>
<https://www.globalnegotiator.com/es/INCOTERM-ddp-es>
https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/La_Agencia_Tributaria.shtml
https://europa.eu/european-union/topics/customs_es
<https://www.eaeprogramas.es/internacionalizacion/que-es-el-INCOTERM-fob>
<http://www.grupopiedra.es/se-transporta-la-mercancia-granel/>
<https://www.comercioyaduanas.com.mx/INCOTERMS/INCOTERM/que-es-INCOTERM-cif/>
<file:///C:/Users/Pc/Downloads/Dialnet-RevolucionIndustrial-6135743.pdf>
<https://www.diariodelexportador.com/2017/07/las-reglas-INCOTERMS-y-el-contrato-de.html>
<https://sectormaritimo.es/el-portacontenedores-mv-mol-comfort-se-parte-en-dos>
<http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/11/seguro-maritimo.html>
<https://www.marineinsight.com/maritime-history/worst-maritime-accidents-the-tricolor-cargo-ship-accident/>
<https://asesordesegurodeautos.wordpress.com/2017/07/04/clausulas/CENDOJ>
<http://cisgw3.law.pace.edu/cases/060124r1.html>
<https://eacnur.org/es>
<https://www.wto.org/indexsp.htm>
<http://web.archive.org/web/20120218153914/http://www.g20.org/es>
<http://www.iccspain.org/INCOTERMS-2020-2/>
www.unidroit.org
<https://dej.rae.es/lema/lex-mercatoria>

F) Imágenes

<https://nguyendang.net.vn/what-is-cpt-INCOTERMS-2020>.

Recibido el 20 de julio de 2020, corregido del 11 al 25 de septiembre de 2020 y aceptado el 20 de noviembre de 2020.