



# **GRADO EN COMERCIO**

**TRABAJO FIN DE GRADO**

**“EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR:  
INCOTERMS 2020”**

**PÉREZ GONZÁLEZ, SANTIAGO**

**FACULTAD DE COMERCIO**

**VALLADOLID, JUNIO**



**UNIVERSIDAD DE VALLADOLID**

**GRADO EN COMERCIO**

CURSO ACADÉMICO 2018 -2019

**TRABAJO FIN DE GRADO**

**“EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR:  
INCOTERMS 2020”**

**Trabajo presentado por: Santiago Pérez González**

Firma:

**Tutores: Dámaso Francisco Javier Vicente Blanco**

**Irene Merino Calle**

Firma:

**FACULTAD DE COMERCIO**

Valladolid, JUNIO

## INDICE:

1.	INTRODUCCION .....	1
2.	EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL S.XV – XX: .....	3
3.	SITUACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN LA ACTUALIDAD: .....	10
4.	LOS INCOTERMS: .....	12
a)	Incoterms 2010: .....	14
b)	Resumen Incoterms 2010: .....	23
5.	¿CÓMO ELEGIR EL INCOTERM CORRECTO? .....	25
6.	INCOTERMS MAS UTILIZADOS EN EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN: .....	28
7.	VALOR JURÍDICO DE LOS INCOTERMS COMO LEX CONTRACTUS: .....	30
8.	VALOR JURÍDICO DE LOS INCOTERMS PARA DETERMINAR EL LUGAR DE ENTREGA: .....	33
9.	INCOTERMS 2020: .....	35
10.	ADAPTACIÓN DE LOS INCOTERMS 2020 A LAS NUEVAS TENDENCIAS DEL COMERCIO: .....	40
11.	CASO PRÁCTICO: ELECTROSTEEL EUROPE SA CONTRA EDIL CENTRO SPA: .....	42
12.	CASO PRÁCTICO SENTENCIA 00124/2017: .....	44
a)	Antecedentes de lo producido: .....	44
b)	Fundamentos de derecho: .....	44
I.	Nulidad de las actuaciones: .....	45
II.	Falta de motivación: .....	46
III.	Error en la valoración de las pruebas: .....	46
IV.	Daños y perjuicios causados: .....	47
V.	Costas procesales: .....	48
c)	Fallo: .....	48
13.	CONCLUSIÓN: .....	50
14.	BIBLIOGRAFÍA: .....	51

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES:

<b>Ilustración 1: Mapa del mundo en el S.XVI.....</b>	<b>3</b>
<b>Ilustración 2: Revolución Industrial .....</b>	<b>4</b>
<b>Ilustración 3: Segunda Guerra Mundial .....</b>	<b>8</b>
<b>Ilustración 4: Evolución de las exportaciones mundiales en 2017 y 2018.....</b>	<b>10</b>
<b>Ilustración 5: Logo oficial Incoterms .....</b>	<b>13</b>
<b>Ilustración 6: EXW .....</b>	<b>15</b>
<b>Ilustración 7: FCA .....</b>	<b>16</b>
<b>Ilustración 8: CPT .....</b>	<b>16</b>
<b>Ilustración 9: CIP .....</b>	<b>17</b>
<b>Ilustración 10: DAT .....</b>	<b>18</b>
<b>Ilustración 11: DAP .....</b>	<b>18</b>
<b>Ilustración 12: DDP .....</b>	<b>19</b>
<b>Ilustración 13: FAS .....</b>	<b>20</b>
<b>Ilustración 14: FOB .....</b>	<b>21</b>
<b>Ilustración 15: CFR .....</b>	<b>21</b>
<b>Ilustración 16: CIF .....</b>	<b>22</b>
<b>Ilustración 17: Responsabilidades de las partes en los Incoterms 2010 .....</b>	<b>23</b>
<b>Ilustración 18: Buque trasportando contenedores.....</b>	<b>28</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

El comercio ha evolucionado con el paso del tiempo hasta nuestros días, produciéndose el principal cambio con el levantamiento del pueblo francés en lo que conocemos hoy en día como “Revolución francesa” y por consiguiente la llegada de la sociedad contemporánea. Pero sobre todo el proceso que lo transformó fue la llegada de la revolución industrial. Con el transcurso de los años, este sistema fue mejorando y volviéndose mucho más complejo y esencial para el funcionamiento de la sociedad vigente. Ahora mismo sería imposible vivir sin este sistema económico el cual, hace que todas las sociedades contemporáneas funcionen correctamente, dejando de lado todas las desigualdades que existen también gracias a esta actividad socioeconómica.

Dentro del comercio internacional se encuentran los INCOTERMS, un conjunto de términos que ayudan a los comerciantes a realizar exportaciones e importaciones evitando posibles conflictos y confusiones que pueden causarse cuando se realizan contratos de compraventa internacional, y que existen desde hace más de 500 años. Esto será el bloque principal del trabajo, el cual desarrollaré a continuación.

Haré un recorrido explicando la evolución del comercio internacional desde el S.XV hasta la actualidad, analizando los principales cambios producidos y cómo afectaron al transcurso del desarrollo económico mundial.

Posteriormente, explicaré qué son y en qué consisten detalladamente, todos los INCOTERMS. Que incluía la última actualización que se realizó en el año 2010 y cómo elegir el INCOTERM correcto. Además, comentaré varios aspectos de los INCOTERMS relacionados con el derecho jurídico, esto nos permitirá profundizar un poco más en sus características principales y un breve ejemplo para poder entender cuál es su funcionamiento.

El bloque principal de este trabajo serán los INCOTERMS que se presentarán en el año 2020, los cuales no se sabe con exactitud qué incluirán y qué eliminarán de sus predecesores, pero después de consultar varios especialistas, distintos medios de información, libros y blogs, todos coinciden en varios aspectos que explicaré detalladamente a continuación. También analizaré cómo se deberán adaptar estos términos a los cambios que se producen de manera constante en el mercado internacional. Este es un punto esencial debido a los cambios que se producen de forman

continúa en el mercado internacional, lo cual provoca que los INCOTERMS se tengan que actualizar cada vez más pronto.

Para concluir este trabajo, analizaré varios casos prácticos relacionados con el ámbito mercantil, y que incluyen la utilización de los INCOTERMS, debido a que se trata de contratos de compraventa internacional. Estos términos, a pesar de no ser obligatorios en su utilización, se usan prácticamente en todas las operaciones internacionales o nacionales, para ayudar a ambas partes en el proceso mercantil.

## 2. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL S.XV – XX

Con la llegada de los nuevos descubrimientos geográficos producidos en el siglo XV gracias a La Corona de España, el comercio internacional recibe un gran impulso. Esto se observa en la creación de relaciones estrechas entre las principales potencias europeas<sup>1</sup>.

Con el paso del tiempo, mientras La Corona de España avanzaba colonizando el continente americano y otros países hacían lo mismo en el continente asiático, los vínculos comerciales se volvieron más fuertes e importantes, lo cual provocó una consolidación del comercio y como resultado, del mercado mundial.

*Fuente: BlogsUA*

La principal característica de este mercado era la importancia que tenía el capital de los comerciantes, ya que, participaba como intermediario en la circulación de las mercancías.



*Ilustración 1: Mapa del mundo en el S.XVI*

Durante todo este periodo, **el proteccionismo** fue una de sus principales características debido al escaso número de mercancías que se intercambiaban tanto en cantidad como en variedad. Durante los primeros años solo se comerciaba con productos exóticos y de lujo destinados principalmente a la aristocracia feudal quien era la única clase capaz de adquirir dichas mercancías. Con el paso del tiempo se fueron añadiendo nuevos elementos con los que comerciar como por ejemplo: metales preciosos, especias, materias primas...

---

<sup>1</sup> Véase con carácter general, LAGUARDIA MARTÍNEZ Jacqueline (2013). *Evolución histórica del comercio internacional, del siglo XV al XX*, en Monografías.com. Recuperado de: <http://cort.as/JzAx>

A partir de la segunda mitad del S.XVI tanto España como Portugal, quienes habían sido los principales motores de colonización vieron disminuida su importancia en el comercio mundial debido a la debilitación y crisis de la industria de la manufactura y al sector agrícola. Todo lo contrario sucedió en Inglaterra y Holanda donde el capitalismo se adentraba a ritmos vertiginosos en todos los ámbitos de la economía. El desarrollo de la industria y el aumento de las colonias provocó la creación de una base para el posterior aumento del comercio exterior. Lo mismo sucedió con Francia

Con la llegada de estos países a todos los continentes mundiales, los distintos territorios en América, Asia, y la costa africana se transformaron en lugares imprescindibles en la ruta comercial para el abastecimiento de numerosos metales y materias primas. Además, cobró gran importancia el comercio de esclavos realizado principalmente por países europeos, y que aumentó de forma considerable en el S. XVII. Este crecimiento de la trata de esclavos vino producido por la creación de plantaciones en las cuales la mano de obra eran negros esclavos provenientes del continente africano.

Durante todo este periodo, el comercio exterior atravesó dos etapas imprescindibles para su posterior desarrollo:

*Fuente: Sobrehistoria.com*

- I. La revolución industrial en Inglaterra: Este período transcurre desde finales del S.XVIII hasta la mitad del S.XIX. Destaca porque el comercio internacional se desarrolla totalmente en todos



*Ilustración 2: Revolución Industrial*

sus ámbitos. La industria mecánica comenzó a crecer hasta convertirse en un sector económico imprescindible para la economía inglesa.

A nivel mundial el capital industrial comenzó a coger un rol decisivo que apartó quitándole importancia al capital comercial. Además, la importación de materias primas y alimentos fueron la base de circulación de las mercancías a nivel internacional.

- II. El segundo periodo se encuentra recogido a mitad del S.XIX (1860-1870), cuando el capital industrial se convierte en la principal herramienta para todos los países capitalistas (EE. UU, Alemania, Inglaterra, Francia...). Como resultado del crecimiento y desarrollo de estos países, aquellos subdesarrollados económicamente hablando, como eran los que se



encontraban en América Latina y Asia tuvieron que depender de las potencias industriales del momento. Esto conllevó a que los países subdesarrollados tuvieran que aumentar y desarrollar su economía agraria en beneficio de los estados europeos.

Destacaba como principal potencia mundial Inglaterra, superando a Francia, Estados Unidos y Alemania. Hasta que a mediados del S. XIX, el monopolio que tenía la corona inglesa fue terminándose debido a la amenaza de otros países. Aumentó el número de competidores en el mercado de los tejidos y del hierro provenientes de Alemania y Estados Unidos, perjudicándole gravemente.<sup>2</sup>

Como consecuencia del aumento de la producción industrial por parte de las principales potencias capitalistas mundiales, la demanda de materias primas se vio seriamente elevada para cubrir todas las necesidades, provocando grandes cambios en el comercio mundial. Todos los países que se encontraban bajo el dominio de las principales potencias tuvieron que aumentar la producción agraria (materias primas, víveres, minerales...). Para proporcionar unos servicios mucho más completos tuvieron que especializarse en la exportación de productos, y como consecuencia aumentar las importaciones de materias provenientes de países desarrollados.

Con todo lo sucedido anteriormente, necesariamente los medios de comunicación y de transporte tuvieron que mejorar y adaptarse, produciéndose por tanto una revolución de estos mecanismos, que a la larga provocaría un aumento del comercio internacional.

Debido al complejo sistema de aranceles que tenían los principales países, el comercio y la industria se vieron perjudicados, lo que frenó su desarrollo y crecimiento. Por esta razón se comenzó a luchar por eliminar este tipo de medidas proteccionistas, que lo único que provocaban era perjudicar al comercio, al aumentarse el coste a los países exportadores quién, debido a estas medidas, tenían que disminuir el número de exportaciones.

A medida que pasaban los años, iba cobrando más importancia todo lo relacionado con las operaciones bursátiles, aumentando su importancia, ya que, cada vez se usaban más dentro del comercio. Su punto más álgido lo alcanza a mitad del S.XIX, comenzándose a crear las bolsas, que hoy conocemos económicamente hablando. Estas estaban especializadas en todo tipo de comercio, fletes, materias primas, víveres...

---

<sup>2</sup> Véase con carácter general, LAMY, Pascal (2013), "La gran transformación del comercio internacional", *Estudios de política exterior*. Recuperado de: <http://cort.as/-L-mP>

Además, el crédito comenzó a tomar importancia, debido a lo imprescindible que era en el proceso de importación y exportación de mercancías. Esto provocó un desarrollo de los bancos que con el paso de los años se convirtieron en una pieza clave de la comercialización.

En el S.XIX el capitalismo sufrió una transformación pasando de ser pre monopolista (libre competencia), es decir, aquella que se encuentra comprendida en la edad contemporánea nada más terminar el feudalismo. Se crea gracias a la economía mercantilista y se desarrolla gracias a las revoluciones de la burguesía y a la revolución industrial. Se basa en que “la riqueza es el dinero”. A una economía monopolista se le caracteriza por tener una estructura de mercado en la cual solo existe una única empresa que ofrece un bien o servicio, dominando por lo tanto todo el sector. Esta transformación trajo un gran número de cambios en la industria:

- I. Se pasó de la industria ligera a la pesada convirtiéndose en el centro del desarrollo de la economía.
- II. Las materias primas relacionadas con la industria (carbón, minerales...) desplazan a los productos alimenticios y otros víveres imprescindibles para el ser humano.

Con la llegada de los monopolios a la economía, se extienden a todos los sectores: la banca, donde se desarrolla el capital financiero, la producción, compra y venta de víveres para países subdesarrollados...

Debido a los enfrentamientos que se produjeron entre los distintos países capitalistas, estalló la Primera Guerra Mundial en el año 1914. Durante todo este terrible periodo, toda la producción agrícola e industrial quedó de lado para centrarse por completo en la producción de material de guerra (material bélico, munición, alimentos, equipos militares...), provocando una disminución de la producción que estaba centrada en satisfacer todas las necesidades de la población. Esto ocasionó un descenso de la economía, de la población mundial, del desarrollo tecnológico, etc.<sup>3</sup>

El principal país que se benefició de esta situación fue Estados Unidos, que a pesar de no entrar en la guerra hasta el año 1917, se convirtió en el principal suministrador de material de guerra (armamento, transportes, suministros...). Esto le

---

<sup>3</sup> Véase con carácter general, Baripedia (2018), “Nuevos desafíos en el comercio internacional: 1914 – 1929”. Recuperado de: <http://cort.as/-L-mj>

benefició, debido a que, su producción industrial y agraria aumentó provocando un crecimiento de las exportaciones.

Además de Estados Unidos, Japón también se vio beneficiada de esta guerra, al producirse un debilitamiento de las relaciones económicas que tenían los países europeos con extremo oriente, el cual Japón aprovechó aumentando su influencia sobre estos países orientales, lo cual provocó un aumento en su producción industrial.

Una vez terminada la Primera Guerra Mundial, se produjeron grandes cambios entre los principales países capitalistas. Como comentamos anteriormente, Estados Unidos vio cómo su producción crecía aprovechándose de la situación tan delicada que vivía la economía mundial, por lo tanto, el centro de producción que anteriormente se encontraba en Europa se trasladó a América del Norte. Por otra parte, Inglaterra continuó siendo el país con mayor extensión de territorios coloniales y el que más invertía en el extranjero.

Ante el dominio que acaecía Inglaterra, Estados Unidos se vio obligada a centrar todas sus fuerzas en conquistar los territorios ocupados por la corona inglesa, a causa de que eran fuentes muy importantes de materias primas y se encontraban en posiciones muy estratégicas y beneficiosas para su exportación. Su principal objetivo eran aquellos territorios situados en América Latina donde la producción principal era el azúcar y donde la esclavitud era la base de la economía.

Una vez terminada la Primera Guerra Mundial en el año 1918, la economía mundial entró en una profunda crisis entre los años 1929 y 1933 provocando grandes irregularidades en el crecimiento de la economía. También al aumentar la producción de materias primas por parte de los países coloniales, su importancia dentro del mercado mundial creció convirtiéndose en un pilar fundamental en los años posteriores.

Al introducirse en el mercado nuevos países, por consiguiente, se introducen también nuevas mercancías en la red de exportaciones mundial entre las que destacan: productos electrónicos, químicos, medios de transporte, seda artificial, elementos de plástico...

Los años que estuvieron comprendidos entre las dos Guerras Mundiales 1918 – 1939 se caracterizaron por el aumento del proteccionismo y por el uso de nuevos medios agresivos para aumentar las ventas. Además, crecieron los aranceles afectando

negativamente a las importaciones y exportaciones. Una vez terminada la Segunda Guerra Mundial, se aplicaron nuevos cambios al comercio internacional que afectaron gravemente tanto a la economía como a la política mundial. Al final de este periodo, Estados Unidos y Canadá copaban el 52,5% de la exportación mundial, ya que, Alemania, Italia y Japón se habían visto gravemente perjudicadas por las graves consecuencias de la Segunda Guerra Mundial debilitando tanto su economía como su posición en el mercado

internacional.

Durante estos años, concretamente en el año 1936 se van a crear los INCOTERMS gracias a la Cámara de Comercio Internacional cuyo principal objetivo era regular los intercambios de mercancías de manera internacional a través de los distintos medios de transporte que existían.

*Fuente: Blog comercio en la Segunda Guerra Mundial*



*Ilustración 3: Segunda Guerra Mundial*

Se pensaba que con el paso de los años la tensión entre las distintas potencias mundiales iría disminuyendo poco a poco, pero ocurrió todo lo contrario. Estados Unidos e Inglaterra vieron como aumentaba la fricción entre ambas debido a las fuentes de materias primas. Además, se sumó la formación del socialismo lo que agudizó aún más el problema de los mercados apartando en ese momento a varios países de las posiciones cabeceras del mercado.

Con el fin de la Segunda Guerra Mundial surgen nuevos modelos estatales – monopolistas para controlar el comercio exterior. Además, se crean nuevos mecanismos de integración entre los distintos países capitales, entre los que destaca el nacimiento de la Comunidad Económica Europea (CEE). Se trata de una unión de varios países con carácter económico en el año 1957 en el Tratado de Roma. El principal objetivo de esta Comunidad era la de conseguir un mercado común y la unión aduanera entre otros aspectos, estando formado en sus inicios por Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos y Alemania Occidental. En los años posteriores se unirían nuevos países y

otras Comunidades Europeas (CECA, EURATOM). Actualmente esta Comunidad ya no existe, ya que, fue absorbida en el año 2009 por la Unión Europea.<sup>4</sup>

Mientras se creaban todas estas instituciones, los países subdesarrollados quedaban descolgados del resto de potencias teniendo que crear entre ellos sus propias uniones en la década de los años 60, consiguiendo dar un paso adelante, pero obteniendo unos resultados bastante modestos. Ante esta situación de atraso frente a los países desarrollados, comienzan un proceso de renovación y desarrollo industrial, que trajo consigo una reducción de distintos productos manufacturados provenientes de aquellos países desarrollados. Esto provocó un fortalecimiento de estas naciones subdesarrolladas gracias a las exportaciones a los distintos mercados internacionales.

Todos los cambios producidos en el mercado internacional hicieron mella provocando un auge de las medidas proteccionistas: aranceles regulados por el GATT (Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio), que se basaba en realizar reuniones periódicas de los estados que formaban con el fin de realizar negociaciones para poder disminuir los aranceles.

Los últimos años del S. XX destacan por el crecimiento que se produjo en el comercio gracias a los distintos países que desarrollaron la industria entre otros aspectos, no solo por las grandes cantidades de volumen producido, sino por la importancia que se le da a la tecnología, la cual se convertirá en la variable clave para conseguir ser una gran potencia del comercio internacional en los años venideros.

---

<sup>4</sup> Véase con carácter general, DE LA HELGUERA Y GARCIA, Álvaro (2006), "Manual Práctico de la Historia del Comercio", Recuperado de <http://cort.as/-L-p1>

### 3. SITUACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN LA ACTUALIDAD

Fuente: El País

	2017		2018		
	Importe	Var. % s/16	Importe	Var. % s/17	
<b>TOTAL</b>	<b>3.588.696</b>	<b>10,7</b>	<b>3.860.870</b>	<b>7,6</b>	
 Rusia	73.530	9,2	95.916	30,4	
 Reino Unido	95.880	15,3	107.884	12,5	
 Singapur	81.970	9,5	91.952	12,1	
 México	88.566	7,3	99.185	11,9	
 China	511.398	6,3	571.076	11,6	
 Brasil	49.491	15,8	55.050	11,2	
 Canadá	88.652	4,1	98.516	11,1	
 India	64.534	12,3	71.098	10,2	
 Malaisia	48.695	15,8	53.336	9,5	
 Indonesia	37.721	24,4	40.946	8,5	
 Australia	51.860	22,3	56.179	8,3	
 Holanda	142.521	6,3	154.325	8,2	
 EE UU	331.830	5,2	358.672	8,1	
 República Checa	39.006	15,5	40.867	4,7	
 Bélgica	93.489	9,6	97.811	4,6	
 Hong Kong	124.244	4,5	129.498	4,2	
 Francia	113.965	10,4	118.245	3,8	
 Suiza	62.870	-5,4	65.238	3,7	

Ilustración 4: Evolución de las exportaciones mundiales en 2017 y 2018

Estos dos últimos años han venido marcados por la guerra comercial producida entre las dos grandes potencias mundiales, China y Estados Unidos. El gran foco lo han puesto en los aranceles, los cuales, han aumentado en productos clave para el ser humano, como los vehículos o la tecnología. Por esta circunstancia, el mercado se ha visto afectado negativamente, debido a la influencia que tienen ambos países en el resto del mundo.

Si observamos los datos que recoge la tabla, podemos comprobar como Rusia es el país que más ha crecido con un 30,4%, llegando a la cifra de 96.000 millones de euros. Esta mejora en su economía le ha ayudado a recuperarse de la depreciación del rublo del año 2016. Detrás de Rusia, se encuentra Gran Bretaña con un 12,5% de crecimiento en las exportaciones.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Véase con carácter general, MOLINA Carlos (2018). “Ganadores y perdedores de la guerra comercial en el mundo”. *El País*. Recuperado de: [http://cort.as/-KGM\\_](http://cort.as/-KGM_)

A pesar de que no se ha producido un descenso en la venta de bienes por parte de las principales potencias mundiales, si que ha habido una desaceleración de las economías de España, Francia e Italia. En Francia el crecimiento de las exportaciones se redujo en mas de siete puntos, siendo muy similar tanto en Italia como en España. Esta situación se ha producido por todos los problemas causados por los aranceles, pero también por la depreciación del euro frente al dólar. Esto provoca que las ventas fuera de la zona euro sean más caras, perjudicando a aquellos países que importan barriles de petróleo.

Por el contrario, países como EE. UU, Canadá o México se encuentran en un proceso de renovación del tratado de libre comercio. Esto les permite eliminar la oposición de cualquier tipo de arancel. Los tres países tuvieron un crecimiento de las exportaciones cercano al 12%, siendo un poco más bajo en EE. UU.

## 4. LOS INCOTERMS

Los INCOTERMS son un conjunto de términos normalizados que principalmente se utilizan en los contratos de compraventa de manera internacional. Estos elementos sirven para concretar las obligaciones de las partes que forman los contratos internacionales a la hora de entregar las distintas mercancías. Con el uso de estos términos se establece<sup>6</sup>:

- La parte que debe pagar el transporte de la mercancía.
- La parte que debe pagar el seguro por el cual se cubren los posibles daños de la mercancía transportada y de los deterioros durante el transporte.
- Quien debe asumir los gastos aduaneros, portuarios, seguros etc.
- Indicar dónde debe colocar la mercancía el exportador una vez ha llegado al destino deseado.

Antiguamente, (aunque también sucede en la actualidad) las partes que forman el contrato comercial no poseían los conocimientos necesarios que se deben tener para realizar las prácticas comerciales internacionales y nacionales. Por este motivo y para aumentar la seguridad jurídica, la Cámara de Comercio Internacional creó y publicó en el año 1936 un conjunto de reglas internacionales para que se pudieran aplicar a los contratos comerciales. Los INCOTERMS han sido modificados y actualizados durante varios años hasta la actualidad (1953, 1967, 1980, 1990, 2000 y 2010). El principal objetivo es el de mantenerlos actualizados acordes con las prácticas y actividades comerciales internacionales más recientes y que más se usan en la actualidad. En la última actualización en el año 2010, pudimos ver numerosas novedades entre las que destacan:

- Eliminación de cuatro términos existentes para incorporar dos nuevos.
- Nueva clasificación. Para el modelo de transporte “multimodal”, para el transporte marítimo y en vías navegables de interior.
- Se han ampliado las notas explicativas para aumentar la información y evitar posibles errores y confusiones.

---

<sup>6</sup> Véase con carácter general, AFI (2019). “INCOTERMS”, *Afi Guías 19*. Recuperado de: <http://cort.as/-JzAb>



- Se han modificado el punto crítico de transmisión de riesgo del vendedor al comprador para compraventas en el que se den las condiciones FOB, CFR, CIF.
- El punto de entrega queda sustituido en el caso de que las mercancías sobrepasen la borda del buque por “a bordo del buque”.
- Se ha aclarado la distribución entre el comprador y el vendedor con respecto a los costes compartidos, la manipulación de las mercancías, su transporte...

Fuente: tibagroup.com

Estas normas que se establecen entre las dos partes que forman el contrato comercial no son obligatorias de cumplir, es decir, son de aceptación voluntaria. Sin embargo, en los acuerdos internacionales, su uso está generalizado ya que ayuda a establecer las condiciones que deben cumplir las dos partes del contrato para así evitar posibles confusiones y ampliar la seguridad en un terreno tan farragoso y resbaladizo como el de los contratos internacionales. Esencialmente, los INCOTERMS se encargan de regular cuatro aspectos muy importantes:



Ilustración 5: Logo oficial INCOTERMS

- **La entrega de las mercancías:** El momento y la forma de la entrega.
- **Como se transmiten los riesgos:** En qué momento pasan todos los riesgos que puedan causar daños y desperfectos en la mercancía de la parte vendedora a la compradora.
- **El reparto de los gastos:** Quién se encarga de pagar los seguros, el transporte, elementos adicionales, etc.
- **Toda la documentación:** Que parte se encargará de transmitir todos los documentos necesarios para llevar a cabo el contrato (seguros, transportes, contratos legales...)<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Véase en particular, FERIA ONLINE SISTEMAS VIRTUALES (2016), “Comercio Exterior”, *Educa Guía*. Recuperado de: <http://cort.as/-JzAQ>

Los primeros INCOTERMS datan de hace más de 200 años, pero como indicamos anteriormente, los primeros oficiales fueron creados en el año 1936 por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Cuando entran en vigor solo se podían utilizar en 13 países, en la actualidad superan los 140 y se puede consultar en más de 31 lenguas distintas, lo cual nos indica la importancia que poseen actualmente en los mercados internacionales, siendo una pieza clave para el funcionamiento de ellos.

Debido a los innumerables cambios que ha sufrido el comercio en estos últimos 80 años, con la aparición de nuevos medios de transporte, cambios en los contratos de compraventa, cambios provocados por la eliminación de las aduanas o cambios también producidos por la transformación de los medios de información, la ICC ha realizado numerosas revisiones a lo largo del último siglo con el principal objetivo de garantizar que todos los términos creados para un mejor entendimiento en los contratos de compraventa internacionales sigan un ritmo de adaptación a los cambios producidos por la globalización y la economía.

#### a) **INCOTERMS 2010:**

Los INCOTERMS incluidos en la última modificación en el año 2010 eran 11, divididos en dos bloques principales<sup>8</sup>.

A continuación, se muestran aquellos que están diseñados para cualquier tipo de transporte:

- **EXW (En fábrica):** El vendedor cumple con la obligación entregar la mercancía a disposición del comprador en las instalaciones de este o en otro lugar pactado. El vendedor debe notificar al comprador de los horarios de carga del almacén y la fecha de cuando se puede realizar dicho proceso.

En este INCOTERM el vendedor transfiere todos los costes y riesgos de daño o pérdida cuando ha realizado la entrega de la mercancía. En el caso de que no se haya llegado un acuerdo de donde depositar la mercancía en el taller, almacén etc., se elegirá el que mejor le convenga al vendedor.

---

<sup>8</sup> Véase con carácter general, HUIMBER ROMÁN A. Lander, (2010), "Términos internacionales de Comercio", *Procomer*, recuperado de: <http://cort.as/-L-ph>

## INCOTERM EXW



Ilustración 6: EXW

- **FCA (Libre transportista):** El vendedor entrega la mercancía al transportista (designado por el comprador) en las instalaciones del vendedor. Se puede acordar entregar la mercancía en las instalaciones del vendedor si así lo desea la otra parte, teniendo que especificar dirección y lugar de entrega de los productos.

El vendedor transfiere al comprador los costes y riesgos de una posible pérdida o daño de los portes, en el momento en que esta entrega la mercancía al transportista en el lugar y fecha acordada dentro del plazo. Si el lugar elegido pertenece al vendedor, la transferencia se produce cuando la mercancía se ha depositado en el medio de transporte<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Véase con carácter general, Incoterms (2010), *Departamento de Comercio Exterior, Facultad de comercio*, Valladolid.

## INCOTERM FCA



Ilustración 7: FCA

- **CPT (Transporte pagado hasta):** El vendedor está obligado a contratar y pagar los costes y fletes que sean necesarios para transportar la mercancía hasta el lugar acordado. Debe entregar los portes a un transportista u otra persona acordada por el vendedor en un lugar pactado. Se puede llegar a un acuerdo entre ambas partes para que el riesgo del transporte se transmita en una etapa posterior, pero deben notificarlo en el contrato de compraventa realizado.

El vendedor transfiere a la otra parte todos los riesgos que soporta la mercancía en el momento en el que los productos son entregados al transportista. Con respecto a los costes, el vendedor se los entrega al comprador cuando han llegado las mercancías a su destino.

Fuente: Blog Project Materials.

## INCOTERM CPT



Ilustración 8: CPT

- **CIP (Transporte y seguro pagado hasta):** El vendedor está obligado a contratar y pagar todos los costes necesarios para transportar la

mercancía hasta el lugar pactado. La parte vendedora debe entregar los productos al transportista, como sucedía en los casos anteriores en un lugar acordado. Además, también se le exige que contrate un seguro para cubrir posibles daños o pérdida de la mercancía durante el traslado de los portes, no es necesario contratar un seguro a todo riesgo, es suficiente con una cobertura mínima. Tampoco es obligatorio contratar el seguro desde el principio del proceso, si se acordara por ambas partes se podría realizar en otra etapa del traslado de las mercancías, pero para ello se debe aclarar en el contrato.

Como en los anteriores INCOTERMS, los riesgos son transmitidos por el vendedor cuando esta entrega las mercancías al transportista en el lugar pactado. Los costes igualmente son transferidos al comprador por parte del vendedor una vez que los productos han llegado al destino acordado.

*Fuente: Blog Project Materials.*



*Ilustración 9: CIP*

- **DAT (Entregada en terminal):** El vendedor acaba su obligación cuando entrega los productos al comprador, cuando se ha descargado la mercancía del medio de transporte en el puerto, almacén, taller, estación... acordado.

El vendedor traslada todos los costes y riesgos del transporte una vez a entregado la mercancía, la pone a disposición de la parte compradora, en la fecha y lugar que han pactado ambas partes.

## INCOTERM DAT

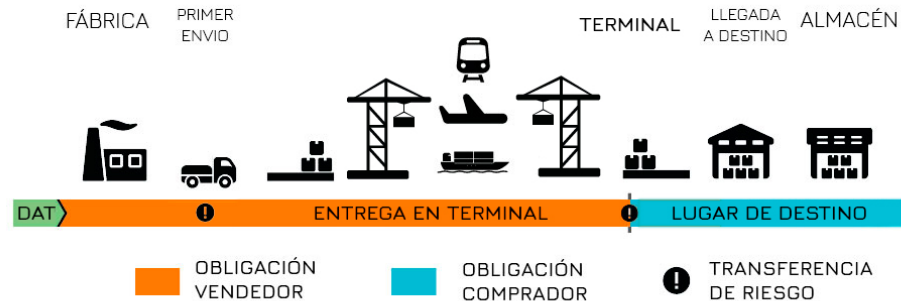


Ilustración 10: DAT

- DAP (Entregada en lugar):** La parte vendedora está obligado a poner a disposición del comprador la mercancía en el medio de transporte de llegada preparado para descargarse en el destino asignado. El vendedor asume todos los riesgos derivados del transporte de los productos hasta el lugar de destino. Las partes pueden pactar que el vendedor despache la mercancía, pague los derechos de importación o realice los trámites aduaneros pertinentes, para ello se deberá utilizar el INCOTERM DDP. El vendedor transfiere los riesgos y costes por pérdida, daño, deterioro... cuando la mercancía se pone a disposición del comprador en los medios de transporte de llegada, en el lugar y fecha designados.

Fuente: Blog Project Materials.

## INCOTERM DAP

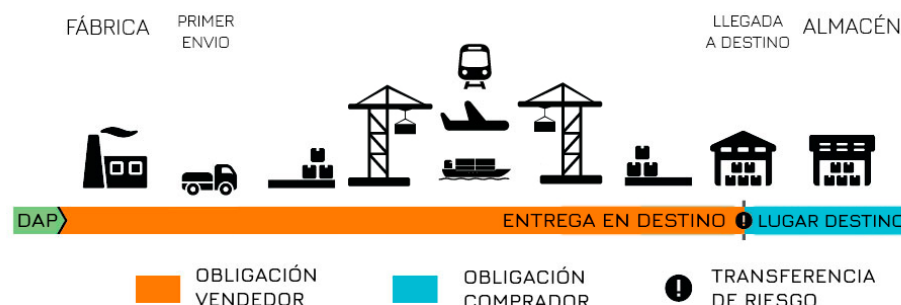
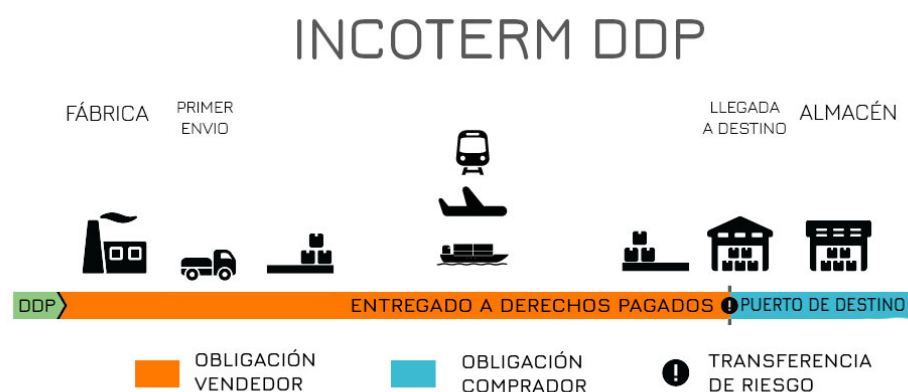


Ilustración 11: DAP

- DDP (Entregada derechos pagados):** El vendedor debe poner la mercancía a disposición del comprador. La carga debe estar despachada para su posterior exportación e importación en el medio de transporte elegido, este debe estar preparado para la posterior descarga de los productos en el lugar pactado. Este INCOTERM es el que exige la máxima obligación a la empresa vendedora. Además, se recomienda no utilizarlo si la parte vendedora no es capaz de conseguir el despacho de importación. Si ambas partes pactan que todos los costes y riesgos los soporte la parte compradora se deberá utilizar el INCOTERM DAP anteriormente mencionado.

El vendedor traslada todos los costes y posibles riesgos de daño de la mercancía cuando deja la mercancía a disposición del comprador en el medio de transporte, lugar y fechas acordados.

*Fuente: Blog Project Materials.*



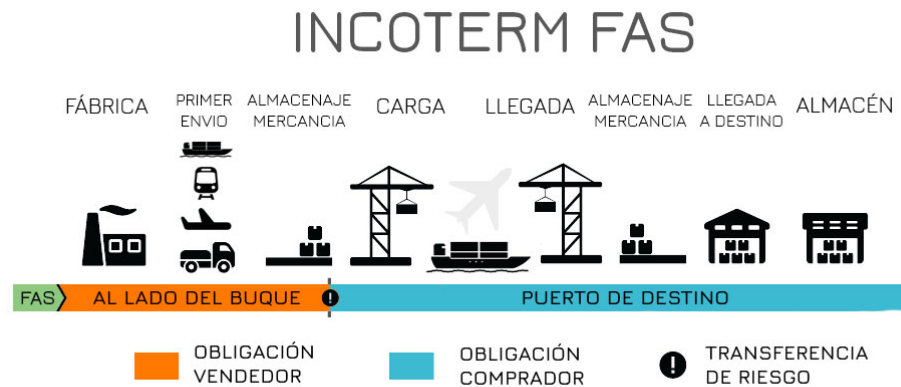
*Ilustración 12: DDP*

Existen 4 INCOTERMS creados exclusivamente para transporte marítimo y vías navegables interiores:

- FAS (Libre a un lado del barco):** El vendedor debe entregar la mercancía depositándola a un costado del buque elegido por la parte compradora (puede ser un muelle, barco...). Además, el comprador de la mercancía debe indicar al vendedor todos los detalles del buque, el punto exacto de carga y en caso de que fuera preciso, el momento de entrega.

El vendedor traslada todos los costes y riesgos que soporta la carga una vez que este ha depositado la mercancía a un lado del buque. También, el vendedor está obligado a entregar los productos en la fecha y forma acordadas en el contrato.

*Fuente: Blog Project Materials.*



*Ilustración 13: FAS*

- FOB (Libre a bordo):** El vendedor, al igual que en el resto de INCOTERMS está obligando a entregar la mercancía. Esta vez debe realizarla en el buque que transportará la carga hasta la parte compradora. El vendedor habrá terminado con su obligación una vez este haya depositado la mercancía a bordo del transporte marítimo indicado por el comprador. Este debe avisar al vendedor de los detalles del barco, el punto exacto de la entrega y en qué momento se realizará. El vendedor traslada todos los costes y riesgos que pueden dañar o perjudicar la mercancía una vez la ha entregado en el buque elegido por el comprador.



## INCOTERM FOB

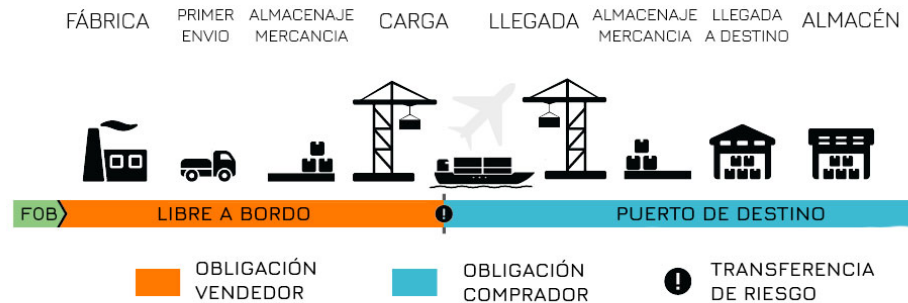


Ilustración 14: FOB

- **CFR (Coste y flete):** A diferencia del resto de INCOTERMS, el vendedor está obligado a contratar un seguro que proteja la mercancía, además debe hacerse cargo de los costes y fletes necesarios para su transporte hacia el puerto designado.

El vendedor transfiere todos los costes y riesgos por daño o pérdida una vez a entregado la mercancía a bordo del barco. Este debe realizar la operación en la fecha y forma que se acordaron previamente.

Fuente: Blog Project Materials.

## INCOTERM CFR

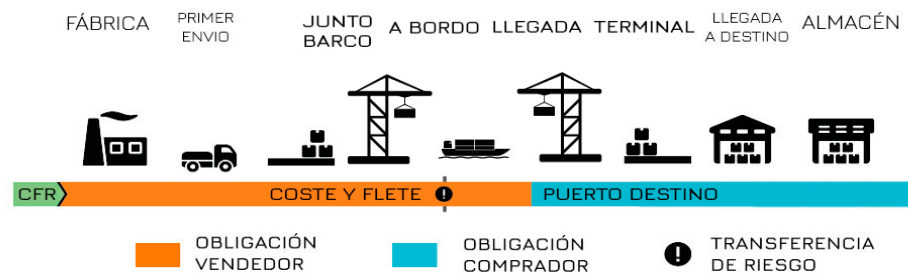


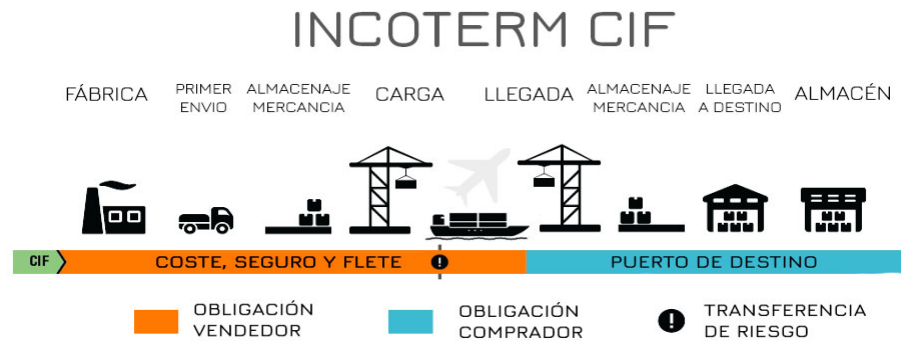
Ilustración 15: CFR

- **CIF (Coste, seguro y flete):** Al igual que en el CFR, el vendedor se encarga de contratar un seguro y pagar los costes y fletes necesarios para transportar la carga hasta el puerto de destino pactado. Habrá cumplido con su obligación una vez haya entregado la mercancía a bordo del buque. Además, si la parte compradora desea tener más seguridad en el traslado

de los productos podrá negociar con el vendedor o por su cuenta el contratar un seguro extra que cubra más daños e imprevistos.

Como sucede en los anteriores INCOTERMS el vendedor habrá transferido los costes y riesgos que soporta la mercancía una vez lo haya entregado a bordo del buque en la fecha y forma acordadas.

*Fuente: Blog Project Materials. 1*



*Ilustración 16: CIF*

## b) Resumen INCOTERMS 2010:













La siguiente tabla, nos muestra las responsabilidades que deben asumir las dos partes que forman los contratos de compraventa internacional.

Podemos comprobar como el INCOTERM más desfavorable para la parte compradora es el EXW (EX Works), ya que lo único que debe cumplir el vendedor es que la mercancía esté en perfectas condiciones para su posterior venta.

Por el contrario, INCOTERMS como son el DDP, DAT o DAP son los más desfavorables para la parte vendedora ya que tiene que asumir prácticamente todas las responsabilidades. Destacan el seguro de la mercancía, los gastos de manipulación, gastos de aduanas...

Por esta serie de razones, los INCOTERMS más utilizados en la importación y exportación de productos son el CIF y el FOB. Son INCOTERMS muy polivalentes que reparten de manera más o menos equitativa las responsabilidades que forman el contrato de compraventa. El CIF (Coste, seguro y flete), el vendedor se encarga de entregar la mercancía cuando sobrepasa la borda del buque en el puerto anteriormente pactado. Además, asume los costes y fletes necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino. En el FOB muy similar al CIF, la responsabilidad del vendedor acaba cuando la

Fuente: Logisber

	 Modalidad de transporte	 Mercancía acondicionada para su venta	 La carga en el almacén del vendedor	 Transporte interior en origen	 Formalidades aduaneras de exportación	 Gastos de manipulación en origen	 Transporte principal	 El seguro de la mercancía	 Gastos de manipulación de destino	 Formalidades aduaneras de importación	 Transporte interior en destino	 Entrega de la mercancía al comprador
EXW Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FCA Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FAS Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FOB Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CPT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CIP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CFR Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CIF Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DDP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

© 2010 Cámara de Comercio Internacional/CCI

■ Vendedor   
 ■ Comprador   
 ■ Vendedor / Comprador

Ilustración 17: Responsabilidades de las partes en los Incoterms 2010

mercancía se traslada al buque en el puerto de embarque.

### **EJEMPLO INCOTERM EXW:**

Una empresa que está especializada en producir un tipo de café en la ciudad mexicana de Veracruz vende a otra situada en la Ciudad de Puebla todos sus productos. Ambas partes pactan la compraventa a través de un INCOTERM EXW.

El término de venta será Avenida 5 Poniente, número 628, Xalapa, Veracruz. Utilizarán el camión como el medio de transporte elegido.

Primeramente, el vendedor se encargará de entregar el café de su empresa cafetera adecuando la mercancía con el embalaje y protección correspondiente. El comprador será el encargado de contratar al transportista. Este será el encargado de recoger toda la mercancía de la empresa vendedora.

El vendedor será el responsable de cubrir todos los riesgos posibles, como son la pérdida o daños que puedan sufrir los productos que se transportan.

En este ejemplo, no será necesario cumplir con las obligaciones aduaneras de exportación e importación, ya que, se trata de una negociación producida dentro del mercado doméstico.

En el caso de que fuera una negociación internacional, será al contrario, siendo el comprador quien asuma todas las responsabilidades del transporte<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Véase con carácter general, GORRIZ LÓPEZ, Carlos (2016), "Las reglas INCOTERMS a través de casos prácticos" Comunidad Portuaria de Gijón, Gijón.

## 5. ¿CÓMO ELEGIR EL INCOTERM CORRECTO?

Para poder escoger el INCOTERM adecuado es necesario tener en cuenta una cantidad considerable de aspectos. Destacan tres principalmente<sup>11</sup>:

- La parte obligatoria de cada INCOTERM.
- El tipo de transporte.
- La forma de entrega.

1º Cuando vamos a escoger el INCOTERM que más se adapta a nuestras necesidades debemos analizar y estudiar la organización empresarial de las partes contratantes. A pesar de que existe una versión que usa el criterio del modelo de transporte, se sigue usando de manera principal la antigua división de los INCOTERMS en cuatro grupos:

Los términos “E”: El vendedor debe solamente poner las mercancías a disposición del comprador. Es el INCOTERM perfecto para aquellos que posean una capacidad exportadora muy escasa, o carezcan de una organización necesaria para realizar dichos trámites.

Los términos “F”: El vendedor tiene la obligación de entregar las mercancías a un porteador y a realizar los trámites necesarios.

Los términos “C”: Son similares a los términos “F”, con la diferencia de que en estos, además, el vendedor debe contratar el transporte y en algunos casos hasta el seguro de la mercancía.

Los términos “D”: En estos INCOTERMS, la situación del vendedor es más compleja, ya que, debe entregar las mercancías en el destino acordado. Por consiguiente, asumirá todos los costes y riesgos del envío. Estos términos son adecuados para aquellas empresas que posean una estructura y organización potentes y avanzadas.

2º Tenemos que analizar los distintos modelos de transporte, y cual se adecua mejor a nuestras necesidades:

Términos marítimos: (FAS, FOB, CFR y CIF) estos INCOTERMS solo se pueden usar cuando se manifieste previamente que se debe transportar a través del mar.

---

<sup>11</sup> Véase con carácter general, CASAS GARCÍA Lenin, “INCOTERMS 2010 – Para mi importación - ¿cuál debo elegir?”. *Logistic Operator*. Recuperado de: <http://cort.as/-L-sf>

Aplicarlos a otros tipos de transporte puede causar graves problemas y confusiones, por lo que no se recomienda.

El resto de los términos: (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP y DDP), se consideran los más neutros, ya que, pueden usarse con cualquier tipo de transporte sin perjudicar el transporte de las mercancías.

3º El tercer aspecto que debemos tener en cuenta es el modo de entrega. Las reglas que poseen los INCOTERMS se pueden dividir en dos tipos:

- Ventas directas: El vendedor se encarga de entregar la mercancía a la parte compradora, de manera que el modo de transporte es prácticamente irrelevante. A este tipo de venta pertenecen los INCOTERMS de los grupos “E” y “D”.
- Ventas indirectas: A diferencia con las anteriores, el vendedor termina con su obligación cuando entrega la mercancía al transportista. Pertenecen los INCOTERMS de tipo “F” y “C”. Dentro de este tipo de ventas, podemos diferenciar dos grupos distintos dependiendo del tipo de entrega:
  - o Entrega al costado del buque: Dependiendo del tipo de barcos que se utilicen, habrá más o menos problemas, puesto que no queda relativamente claro si la entrega de la mercancía se produce en el muelle, junto al barco, o a bordo de él. Por lo tanto, deberá especificarse claramente en el contrato para evitar posibles confusiones.
  - o Entrega a bordo del buque: En los INCOTERMS de tipo “FOB”, “CFR” y “CIF” la entrega quedará satisfecha cuando se produce a bordo del barco. En los INCOTERMS restantes (“FCA”, “CPT” y “CIP”), la entrega queda producida cuando el vendedor se las deja al transportista. Estos últimos términos son más adecuados para el transporte de contenedores, ya que, suele ser una empresa especializada la que se encarga de transportar los contenedores.

Hay que tener en cuenta, que no se tiene que utilizar un INCOTERM porque siempre se haya utilizado, puesto que no tiene por qué ser el más adecuado. Por lo tanto,

a la hora de realizar un contrato de compraventa internacional, que implique el uso de INCOTERMS se tienen que adecuar las relaciones jurídicas con dicho contrato.

La globalización ha hecho que el incremento de la economía y la competitividad, premien los servicios antes que la comodidad. Esto hace que, por ejemplo, sea mejor para las empresas la venta de INCOTERMS CIF sobre los EXW, ya que, se obtiene un mayor número de beneficios y además fidelizamos a los clientes que es el objetivo principal<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Véase con carácter general, GORRIZ LÓPEZ, Carlos (2016), "Las reglas INCOTERMS a través de casos prácticos" Comunidad Portuaria de Gijón, Gijón

## 6. INCOTERMS MÁS UTILIZADOS EN EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Después de estudiar durante varios años el uso de los INCOTERMS del año 2010, se comprobó que los términos más utilizados para exportar eran:

- **EXW (Ex Works – En fábrica):** De todos los existentes es el más simple para el vendedor, debido a que solamente limita la entrega de las mercancías en los lugares pactados.

A pesar de esto, no se recomienda su uso, ya que, no ayuda a la venta de los productos. El comprador asume todos los riesgos del transporte, tiene que contratar seguros y porteadores y debe calcular los costes para saber si es recomendable su uso.

*Fuente: Terzer blog*

- **FOB (Free on board – Mercancía a bordo):** En este término, el vendedor se encarga de entregar la mercancía a bordo del barco en el puerto pactado. Esto conlleva



*Ilustración 18: Buque transportando contenedores*

que no decida ni la empresa naval que lo transporta, al igual que los costes ni el tiempo necesario para realizar todos los servicios necesarios.

Por consiguiente, todo el peso recae sobre la parte compradora, ya que tendrá que hacer frente a todos los costes y riesgos como son la pérdida o daño que puede sufrir la mercancía.

Este INCOTERM se encuentra situado entre los términos CIF y EXW, por lo cual es necesario conocer con exactitud qué ventajas y desventajas tiene cada INCOTERM para las partes que forman el contrato de compraventa,

- **CIF (Cost, insurance & Freight – Coste, Seguro y flete):** Este INCOTERM incluye el transporte y el seguro hasta el lugar pactado. Además, se puede utilizar con cualquier medio de transporte (marítimo, terrestre, aéreo),



aunque solo se usa para transporte marítimo. Como ventajas principales destacan<sup>13</sup>:

- Facilita las ventas, al ser un término sencillo de utilizar debido a que sus trámites son simples al no contratar seguros ni transportes.
- Se puede calcular rápidamente los costes de la mercancía.
- La parte vendedora tiene la opción de escoger el transporte que más confianza le aporte.
- El vendedor puede actuar tranquilamente, ya que puede escoger el seguro que más le convenga.

---

<sup>13</sup> Exportou (2018). “INCOTERMS 2010, ¿Qué son y cuáles son los más utilizados en exportación?”. Recuperado de: <http://cort.as/-KGMX>

## 7. VALOR JURÍDICO DE LOS INCOTERMS COMO LEX CONTRACTUS

### a) Jueces y tribunales estatales

Siempre ha existido un gran dilema, llegando a ser bastante discutida la nueva Lex Mercatoria (Ley de Mercantes que surge en Europa en la Edad Media, formado por un conjunto de normas y principios creados por los comerciantes para regular las relaciones entre ellos). El problema surge en el momento en que los autores atribuyen a los INCOTERMS la característica de normas de un ordenamiento jurídico, mientras que otros autores los consideran simplemente cláusulas contractuales que solo se pueden utilizar como un elemento regulador entre las partes de la relación contractual, sin valor como ordenamiento jurídico. Si se tratase de normas de un ordenamiento jurídico se diría que es la Lex Contractus<sup>14</sup>.

Los INCOTERMS no pueden considerarse normas materiales que regulen el contrato como parte de un ordenamiento general en el caso de que sean los tribunales estatales los que las conozcan.

Debido a que los INCOTERMS no son capaces de regular todas las cuestiones que pueden surgir a la hora de realizar un contrato de compraventa internacional, el tribunal no considera a estos términos como una ley que rige el contrato. En el momento en que se incluyen INCOTERMS en un contrato de compraventa, se está estableciendo cuando debe el vendedor entregar la mercancía, qué parte es la que se encarga del transporte y el seguro, y los costes que se asumen por ambas partes. Todo lo demás que no es recogido por estos términos, debe incluirse de manera explícita en el contrato, como por ejemplo la obligación de pago, o queda a expensas de la regulación de un ordenamiento estatal.

En este sentido, el TJUE (Tribunal de Justicia de la Unión Europea) afirma que el uso de los INCOTERMS sirve para establecer un lugar de entrega. Para los casos en los que, los términos no se incluyan en el contrato y las partes no hayan especificado el lugar de entrega de la mercancía, la entrega se entiende realizada en el destino final de la

---

<sup>14</sup> *Lex Contractus*. De origen latino, significa la ley del contrato. Esta se refiere al principio general del derecho civil, el cual afirma que el contrato es una norma jurídica válida entre las partes que lo forman. El contrato crea una vinculación entre las dos partes.

Véase con carácter general, Wikipedia (2017), "Contractus Lex", recuperado de: <http://cort.as/-L-Yj>

compraventa. Cuando sucede esto, no se puede acudir a la Ley del contrato, yendo esta solución en contra del contenido del art 5.1 b) Reglamento 44/2001<sup>15</sup>. Este artículo viene a decir dónde ha fijado el juez el lugar de entrega, cuando ambas partes han concretado dicho lugar. Si las dos partes no han fijado un punto de entrega de la mercancía, no se podrá determinar el destino de la entrega, incumpliendo por lo tanto una de las obligaciones de los INCOTERMS. Actualmente este artículo ya no está en vigor, siendo sustituido por el art. 593/2008. La validez del pacto que forma el contrato de compraventa la debe otorgar la Lex Contractus, como señaló el TJCE con respecto al Convenio de Bruselas del año 1968.

Cuando la parte vendedora y la parte compradora establecen en el contrato la utilización de los INCOTERMS, se crea una excepción a la aplicación del Derecho material que rige el contrato de compraventa. Este viene determinado por la Convención de Viena de 1980, en los puntos regulados por los INCOTERMS que son incompatibles con la Lex Contractus. Se considera lo más importante establecer el lugar de entrega de la mercancía, y por consiguiente especificar también los riesgos que le transmite el vendedor al comprador.

Sentencia real: En una sentencia dictaminado por el OLG de Karlsruhe, el 20 de noviembre del año 1992, se había realizado un contrato de compraventa, formado por una parte compradora originaria de Alemania y una parte vendedora de origen francés. Se acordó entre ambos que la entrega de la mercancía se realizaría con un envío gratuito, "Frei Haus". Al incluirse esta cláusula en el contrato, quedaba eliminado por completo todo lo contenido en los artículos 31 a 67 de la Convención de Viena. Estos artículos incluían una solución distinta, a lo que les otorga el art. 6 CV<sup>16</sup>.

#### b) Tribunales Arbitrales

Puede resultar totalmente distinto el caso en el que un tribunal arbitral sea quien controle la aplicación de los INCOTERMS como Lex Contractus.

---

<sup>15</sup> Art 5.1. b) Reglamento 44/ 2001. Las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro, en materia contractual, ante el tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirviere de base a la demanda.

<sup>16</sup> Véase con carácter general, CASTELLANOS RUIZ, Esperanza (2012), "El valor de los INCOTERMS para precisar el juez del lugar de entrega", en *Cuadernos de Derecho Transaccional*, Vol.4, nº2, págs. 93-122.

Antes de la publicación de la actualización de los INCOTERMS del año 2000, se procedió a estudiar un total de 80 laudos arbitrales producidos entre los años 1988 y 1999. De todos estos, la mitad contenían términos comerciales internacionales. El 70% de estos laudos que poseían un INCOTERM utilizaban el término FOB. El otro 20% contenía otro tipo de INCOTERM. Estos estudios se presentaron en el año 2006, concluyendo que los INCOTERMS se usaban de manera normalizada en aquellos contratos de compraventa que necesitaban de un transporte marítimo, los INCOTERMS se modificaron para adaptarse a estas circunstancias.

Otro estudio que se realizó entre los años 2000 y 2006 de distintos laudos arbitrales confirmó que los INCOTERMS de manera habitual se usaban indirectamente para determinar el Derecho aplicable al contrato, ya sea para una referencia general o particular y concreta a uno de los INCOTERMS. Por el contrario, también existen otros en los cuales las partes que forman el contrato no mencionan los INCOTERMS por ningún lado, y a pesar de esto, los árbitros de igual manera establecen que son la ley aplicable a dicho contrato.

Como hemos comentado anteriormente, los tribunales arbitrales usan los INCOTERMS para poder determinar el derecho aplicable. Los árbitros entienden que las partes que forman el acuerdo de compraventa quieren que el contrato se establezca a partir de una serie de reglas no estatales en vez de un Derecho estatal. En el momento en que el tribunal establece que la ley que se aplica para determinar la causa es el lugar donde se entrega la mercancía o el lugar más vinculado con el contrato, la referencia a los INCOTERMS es clave por parte de los árbitros para determinar el Derecho aplicable. La entrega se considera el punto central de los INCOTERMS de la que surgen todas las soluciones de estos términos, por lo cual se establece que la ley que controla todo lo relacionado con la entrega de la mercancía es la ley aplicable al contrato de compraventa.

## 8. EL VALOR JURÍDICO DE LOS INCOTERMS PARA DETERMINAR EL LUGAR DE ENTREGA

Una de las principales formas para establecer el lugar de entrega es mediante la utilización de un INCOTERM. Las partes que forman el contrato pueden decidir si usar un INCOTERM preestablecido, tal y como lo define la Cámara Internacional de Comercio, o modificar su contenido. Si se utiliza el primero de los casos, se debe incluir en el contrato la frase “INCOTERMS®” junto con el año en el que nos encontremos de los INCOTERMS, en este caso 2010. De esta manera las dos partes del contrato saben de antemano las obligaciones que van a tener que asumir, ya que, están perfectamente establecidas en los textos oficiales de los INCOTERMS creados por la Cámara de Comercio<sup>17</sup>.

Es necesario que elija de manera correcta el INCOTERM que más se adapta a las condiciones de los interesados, además de la versión del año utilizada. También, como hemos comentado anteriormente en varias ocasiones, se deberá fijar un lugar/ puerto que sea lo más preciso posible para evitar errores o confusiones con el traslado de la mercancía (ej. FAS, Barcelona, España INCOTERM 2010). Si no se realiza esto, el INCOTERM no valdrá para nada. Si establecemos de manera correcta un término en el contrato, los riesgos de que existan posibles problemas se verán disminuidos, además de los costes que conlleva solucionar todos los posibles errores.

No es obligatorio introducir las cláusulas originales de los INCOTERMS, puesto que pueden tratarse de costumbres que cogen de manera prestada alguno de los elementos de los INCOTERMS. Ej: Art. 23.1 c), establece como se pueden realizar los pactos atributivos de competencia judicial. Por lo tanto, las partes contratantes pueden modificar el significado de un INCOTERM para poder adaptarlo de una manera más específica a sus necesidades. A pesar de esto, se recomienda incluir los términos de manera original para evitar posibles problemas de interpretación por parte de los tribunales.

A pesar de que los INCOTERMS regulan una gran cantidad de elementos que forman el contrato, estos no son completos al 100%. Esto se debe a que se centran de manera exclusiva en la entrega y la transmisión de riesgos. Además, hay que añadir que los términos solo se aplican a contratos de compraventa de mercancías, los servicios no

---

<sup>17</sup> Véase con carácter general, CASTELLANOS RUIZ, Esperanza (2012), “El valor de los INCOTERMS para precisar el juez del lugar de entrega”, en *Cuadernos de Derecho Transaccional*, Vol.4, nº2, págs. 93-122.

se incluyen, ya que, es imposible su transporte. También queda prohibido su uso para realizar contratos de transporte y de seguros. Es necesario aclarar que dichos INCOTERMS no se encargan de regular las relaciones entre las partes que forman el contrato, si no ciertos aspectos que han sido previamente definidos por la Cámara de Comercio Internacional.

## 9. INCOTERMS 2020

Durante estos últimos años, la Cámara de Comercio Internacional se encuentra decidiendo y redactando la nueva actualización que sufrirán los INCOTERMS en el año 2020. Las revisiones se realizan el primer año al comienzo de cada década (1990, 2000, 2010) Todavía no hay nada confirmado por parte de la organización de cómo serán estas modificaciones, pero un sinnúmero de blogs, foros, especialistas... coinciden en que incluirá esta serie de correcciones<sup>18</sup>:

- **Eliminación de INCOTERMS EXW y DDP:** Sería un gran cambio, ya que, es un INCOTERM que usan una gran cantidad de empresas con poca experiencia de exportación. El DDP al igual que el anterior, es de uso cotidiano para el envío de mercancías de repuesto o de muestra. La eliminación de estos INCOTERMS por parte de la Cámara de Comercio Internacional se debe a que su uso principal está vinculado a la realización de operaciones domésticas. Además, contradicen el nuevo Código Aduanero de la Unión Europea, debido a que la responsabilidad por ambas partes se produce una vez que se ha realizado el despacho de exportación y de importación. El uso de estos INCOTERMS provoca la creación de numerosos problemas con respecto a la legislación de la prevención de riesgos laborales de los países donde se usan. La persona compradora de la mercancía, que es ajena a la empresa pone la carga en el camión incumpliendo una de las leyes que prohíbe manipular los portes de dicha empresa. El término EXW es antagónico al Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al Contrato de Transporte Internacional por Carretera (Convenio CMR)<sup>19</sup>, al establecer que la carga la realiza el expedidor, mientras que el INCOTERM EXW afirma que la carga la realiza el comprador o su transportista. También es ilógico por parte del importador que sea el encargado de realizar todos los trámites aduaneros necesarios de exportación.
- **Eliminación del INCOTERM FAS:** Es un INCOTERM muy poco utilizado, usado principalmente en transportes marítimos de cargas a granel. El 80%

---

<sup>18</sup> Véase con carácter general, Communication Moldrants (2018), "Cambios a aplicar en los INCOTERMS 2020", *Moldrants*. Recuperado de: <http://cort.as/-L-tr>

<sup>19</sup> Instrumento de adhesión de España, BOE, nº 109, de 7 de mayo de 1974, págs. 9338-9344.

de las toneladas que se transportan a través del mar se realizan mediante grandes buques en los cuales se alquilan los espacios libres de las bodegas. A pesar de todo esto, este INCOTERM se puede sustituir perfectamente por el FCA. El FCA es más completo, ya que, se puede entregar la mercancía en el muelle, como sucede con el FAS. Al ser un término polivalente puede sustituir sin ningún tipo de problema al INCOTERM ya mencionado. En verdad, el FAS solo se usa cuando llevamos a cabo operaciones de comercio exterior relacionadas con los minerales y los cereales. Por esta razón se está planteando crear un INCOTERM específico para este tipo de productos.

Si nos fijamos en los INCOTERMS del año 2010, podemos comprobar como sucedió algo similar cuando se produjo la sustitución del INCOTERM DES por el DAT.

- **División del FCA en dos nuevos INCOTERMS:** Al ser este el más usado de todos los INCOTERMS (40% del total de las operaciones comerciales realizadas), además de por su versatilidad y variedad a la hora de poder elegir el lugar de entrega, la Cámara de Comercio está valorando seriamente el crear dos INCOTERMS FCA para que uno se use únicamente en transportes terrestres, y el otro para transportes marítimos.<sup>20</sup>
- **FOB y CIF adaptados a transporte marítimo en contenedor:** En los INCOTERMS del año 2010, se realizaron varias modificaciones a cerca de que cuando las mercancías viajaban y no lo hacían en contenedores, no se debían usar el FOB y CIF. Debido a esto, se usaban los INCOTERMS FCA y CIP al ser sus homólogos. El problema es que estos INCOTERMS no se usan por parte de los exportadores e importadores, ya que, el FOB y el CIF son muy antiguos llegando a usarse desde finales desde el S.XVIII como sucedía con el FOB. Otra razón por la que no se usan es el poco esfuerzo que ha realizado la Cámara de Comercio Internacional por comunicar adecuadamente esta serie de cambios, lo cual fue un grave error, ya que, en el 80% del comercio mundial se usan los contenedores. Por lo tanto, ante esta situación, la Cámara de Comercio ha decidido

---

<sup>20</sup> Véase con carácter general, MARCO Juan Antonio (2019), "INCOTERMS: Nuevos términos del Comercio Internacional en 2020", *IMF Business School*. Recuperado de: <http://cort.as/-L-uP>



retroceder en este aspecto y volver a la versión del año 2000 para que se puedan volver a usar estos contenedores con los INCOTERMS citados anteriormente.

Muchos expertos cuestionan que se vaya a producir este cambio, pero la incorporación de China en el consejo redactor de los INCOTERMS puede favorecer esta modificación. Esto se debe a que en el país asiático está muy extendida su aplicación cuando intervienen contenedores en las operaciones internacionales.

Si esta modificación se lleva a cabo la CCI puede entrar en graves problemas al favorecer y premiar el uso incorrecto de Los INCOTERMS<sup>21</sup>.

- **Creación del nuevo INCOTERM, CNI:** (Cost and insurance), su objetivo principal sería tapar el hueco existente entre el FCA y el CFR/ CIF. Se diferencia del FCA en el aspecto de que este incluirá el coste del seguro internacional, siendo el responsable la parte vendedora. Como sucede en los INCOTERMS en “C”, este nuevo también sería de llegada, transmitiéndose el riesgo de transporte de la parte vendedora a la compradora en el puerto de salida. Su incorporación cuestionaría que el flete sea pagado por la parte compradora en aquellas operaciones de mercancía a granel.

Este nuevo termino, además serviría para ayudar a controlar la aduana de exportación.

A pesar de su alta probabilidad de incorporación a los nuevos INCOTERMS de 2020, un gran número de expertos cuestionan su entrada debido a ser un INCOTERM muy poco demandado.

- **División del INCOTERM DDP en dos nuevos:** Como previsiblemente sucederá con el FCA, el INCOTERM DDP también se desdoblará en dos distintos. Posee además los mismos problemas de que en los aranceles y gastos de aduana del país importador son pagados por la parte vendedora sin importar donde se entregará la mercancía. El CCI está implantando progresivamente que cada empresa sea la encargada de pagar sus aduanas, es decir, la empresa importadora pagará las aduanas de importación y viceversa. Por estas razones el Comité está valorando

---

<sup>21</sup> Véase con carácter general, J. RODRÍGUEZ, GABRIEL (2018), “INCOTERMS 2020: Conoce todo lo que se espera para la próxima década, *ComercioExterior.la*. Recuperado de <http://cort.as/-L-uw>

seriamente el introducir dos nuevos INCOTERMS a partir del ya existente DDP:

- **DTP (Delivered at Terminal Paid):** El vendedor asume los pagos de los derechos aduaneros en el momento en la mercancía se entrega en un terminal cualquiera (aeropuerto, puerto...).
- **DPP (Delivered at Place Paid):** Es el vendedor quien asume los pagos de los derechos de aduana, en el momento que la mercancía se deja en cualquier lugar que no sea una terminal de transportes, como puede ser por ejemplo el domicilio de la parte compradora.

Con la llegada del comercio electrónico a todos los mercados mundiales y además, con la introducción de los consumidores finales, la creación de estos dos INCOTERMS tendrá un gran sentido debido a que los precios para los ciudadanos siempre son con los impuestos incluidos.

El Comité de Redacción de los INCOTERMS también está valorando y analizando el incluir otros aspectos en la nueva versión que se publicará el año que viene. Destacan la mejora de la seguridad en los transportes, crear una normativa para los distintos tipos de seguro que se utilizan y la relación entre los INCOTERMS y los contratos de compraventa internacional.

En los próximos meses hasta que se presente la nueva versión de Los INCOTERMS, el comité se reuniría de manera periódica para debatir sobre si estos temas se incluirán en esta modificación.

## 10. INCOTERMS 2010 VS INCOTERMS 2020

DIFERENCIAS	SIMILITUDES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los INCOTERMS 2020 no incluyen ni el término EXW ni el DDP, por el contrario, los de 2010 sí que los poseen.</li> <li>- Los INCOTERMS 2010 cuentan con el término FAS, mientras que en los del 2020 este INCOTERM será eliminado.</li> <li>- Los INCOTERMS del 2020 se adaptarán a los avances en las nuevas tecnologías, mientras que los del 2010 están más anticuados.</li> <li>- Los INCOTERMS 2020 incluirán un nuevo término denominado CNI.</li> <li>- Los INCOTERMS del 2020 facilitarán su uso para que todo tipo de comerciantes puedan utilizarlos. Por el contrario, los correspondientes al año 2010 podían llegar a ser bastante complejos y farragosos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantienen los INCOTERMS más usados por los comerciantes.</li> <li>- Las dos versiones continúan con la esencia de ayudar a los vendedores y compradores en los procesos de compraventa.</li> <li>- Los INCOTERMS de ambas versiones siguen adaptándose a todos los modelos de transporte (aéreo, marítimo y terrestre).</li> <li>- Siguen siendo términos sencillos de usar para cualquier tipo de comerciante.</li> </ul>

*Fuente: elaboración propia*

## 11. ADAPTACIÓN DE LOS INCOTERMS 2020 A LAS NUEVAS TENDENCIAS DEL COMERCIO

Nos encontramos en un mundo que se encuentra en un continuo cambio prácticamente día tras día. Esto implica que todas las instituciones, servicios, empresas... deban y tengan que adaptarse a los cambios que se producen en el mercado internacional. Además, los consumidores cada vez son más exigentes como consecuencia de que conocen más los productos y servicios al estar más informados que hace varios años.

Los nuevos INCOTERMS que saldrán a la luz a lo largo de los próximos meses, deben adaptarse a las nuevas “modas” y tendencias que se encuentran en el comercio internacional en la actualidad, entre las que destacan:

- El gran crecimiento de los últimos años del e-commerce, gracias a empresas como Amazon o Alibaba quien han potenciado este sector del comercio llevándolo al más alto nivel. Este tipo de empresas realizan actividades business to consumer (B2C)
- Los *Smart contracts*,<sup>22</sup> se crearon hace pocos años teniendo un ascenso exponencial que ha producido una gran absorción de este tipo de contrato por un gran número de países. Además, la tecnología *Blockchain*<sup>23</sup> aporta mayor seguridad a las operaciones comerciales internacionales, que provoca una reelección de los INCOTERMS.
- Aumento del uso de varios tipos de transporte en una actividad comercial internacional (multimodal). Esto provocará un mayor uso de INCOTERMS

---

<sup>22</sup> Smart Contrats. Aquellos contratos “inteligentes” que son capaces de hacerse cumplir por si solos de manera automática sin ningún tipo de intermediario. Son códigos informáticos, escritos por programadores que contienen en su interior las sentencias en el código utilizado.

Fuente: (2018) Academy by Bit2Me, “Smart Contracts: ¿qué son, como funcionan y que aportan?” Recuperado de: <https://cort.as/-JzCm>

<sup>23</sup> Blockchain. Más conocido como “cadena de bloques”, es una gran base de datos formada por un conjunto de registros enlazados y cifrados al mismo tiempo que sirve para mejorar la seguridad de las transacciones. La peculiaridad de este sistema es que varios usuarios serán los encargados de comprobar y verificar las transacciones que se vayan a producir, para posteriormente agregarlas y registrarlas en la base de datos.

Fuente: PASTOR, Javier (2017). “Que es blockchain: la explicación definitiva para la tecnología más de moda”. *Xataka*. Recuperado de: <http://cort.as/-BplF>

que se puedan usar para varios tipos de transporte dejando de lado aquellos términos exclusivamente marítimos.

- Crecimiento de los servicios dentro del comercio internacional. Esto provocaría que dentro de pocos años la CCI creará unos INCOTERMS especializados en servicios, debido al aumento de su demanda, ya que si nos fijamos en el PIB de distintos países desarrollados vemos como supera el 70%.

Para poder comprender porqué la Cámara de Comercio Internacional tiene pensado realizar las modificaciones comentadas anteriormente en la actualización de 2020, hay que entender previamente varias cuestiones:

- Existen ciertos INCOTERMS que se están utilizando de manera errónea constantemente. Por ejemplo: CIF, CFR, FOB, EXW...
- Dos nuevas incorporaciones en el comité internacional que redacta los nuevos términos de 2020. China y Australia.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Véase con carácter general, PALMÉS Remigi, (2018). “¿Cómo se adaptarán los Incoterms 2020 a las nuevas tendencias del comercio internacional?” *PierNext*. Recuperado de: <http://cort.as/-KeOU>

## 12. CASO PRÁCTICO: ELECTROSTEEL EUROPE SA CONTRA EDIL CENTRO SPA:

Una empresa italiana dedicada a la venta de productos, *Edil Centro*, realizó un contrato de compraventa internacional con otra sociedad francesa, *Electrosteel*. Dentro de este contrato se incluía una cláusula “*Delivered free Ex our business premises*”.

El pleito aparece en el momento en que se produce una acción de pago reclamada por la empresa italiana ante los Tribunales de Justicia de Vicenza. Este era el lugar donde se ubicaba su establecimiento. Según una de las cláusulas del contrato, la mercancía debía entregarse en Italia según una de las cláusulas del contrato la cual intuía la entrega al vendedor “franco sede”, circunstancia la cual la parte vendedora justificaba la competencia juez italiano. Este juez tendrá la duda sobre la competencia, además le planteará al Tribunal de Justicia Europeo una cuestión acerca del lugar de entrega de la mercancía, debido a la existencia de varias posibilidades:

- a. Lugar final de las mercancías.
- b. Lugar en el cual la parte vendedora queda libre de sus obligaciones de entrega.
- c. Otro lugar interpretando algo distinto a lo que afirma el Reglamento 1215/2012

Posteriormente el 9 de junio de 2011 el Tribunal de Justicia Europeo cita el INCOTERM 2000 EX Works afirmando que el vendedor cumple con su obligación de entregar la mercancía en el establecimiento suyo propio.

El juez debe tener en cuenta el lugar en el que se deben trasladar todas las mercancías, además tiene que conocer los usos que ha recopilado las organizaciones profesionales. Los INCOTERMS por lo tanto son esenciales, ya que, codifican ciertos términos y cláusulas que se utilizan de manera habitual en el comercio internacional, teniendo un gran uso práctico.

El Tribunal de Justicia Europeo, partiendo del Reglamento 1215/2012<sup>25</sup>, define tres formas de cómo se pueden realizar los acuerdos atributivos de competencia:

---

<sup>25</sup> Véase con carácter específico, BOE, Reglamento 1215/2012, *del Parlamento Europeo y del Consejo, 12 de diciembre de 2012.*

- a) Escrito o de forma verbal, siempre con confirmación escrita.
- b) De manera que se puedan ajustar a los hábitos de las partes que forman el contrato.
- c) En una forma en la cual, ambas partes estén de acuerdo y conozcan dentro del sector comercial establecido.

El INCOTERM al que se refiere el TJUE es el mencionado anteriormente, el Ex Works. Según la Abogacía general además de regular la transmisión de riesgos y la división de gastos, también indica el lugar de entrega de las mercancías.

Es importante la afirmación que realiza el Tribunal de Justicia de la Unión europea, el cual establece que las partes que forman el contrato pueden elegir libremente cual será el punto de entrega, siempre que no cause ningún tipo de daño o perjuicio. Además, “exige la prohibición de recurrir al Derecho sustantivo aplicable al contrato, según las normas de derecho internacional privado recogidas en el Reglamento Roma I o en la convención de Viena”<sup>26</sup>.

El error más grave se produce cuando el TJUE prohíbe acudir al Derecho material aplicable, ya que copia lo sucedido en el caso “*Car Trim*”.

---

<sup>26</sup> CASTELLANOS RUIZ, Esperanza (2012), “El valor de los INCOTERMS para precisar el juez del lugar de entrega”, en *Cuadernos de Derecho Transaccional*, Vol.4, nº2, págs. 93-122.

### **13. CASO PRÁCTICO SENTENCIA 00124/2017:**

El 23 de febrero de 2017 en la ciudad de Murcia se produce el juicio entre Cesaretti Iribarren Asociados S.A en calidad de recurrente y Bodegas Silvano García S.L en calidad de recurrido.

#### **a) Antecedentes de lo producido:**

El 29 de julio de 2016 el juzgado de instancia dictaminó que desestimaba íntegramente la demanda interpuesta por el representante de Cesaretti Iribarren y Asociados S.A contra Bodegas Silvano García S.L. Además, lo absolvió de la demanda interpuesta en contra del demandado. También afirmó la condena por parte de la empresa Cesaretti Iribarren y Asociados S. A pagar la cantidad de 12.571€ más todos los intereses producidos.

La parte demandante decidió interponer un recurso en contra de la sentencia anteriormente citada para su revocación posterior. Por el contrario, la parte demandada decidió realizar un escrito posicionándose a favor de la sentencia dictaminado por el juez.

#### **b) Fundamentos de derecho:**

La empresa mercantil Cesaretti Iribarren y Asociados S.A impuso una demanda en contra de la empresa Bodegas Silvano García S.L reclamándole 76.630€, reduciéndose esta cantidad de manera posterior a 46.238€. Esta demanda interpuesta por la parte recurrente se produjo debido a la pérdida de la mercancía que había adquirido por una compraventa internacional. Esto se produjo debido a que la mercancía se había empaquetado de manera defectuosa.

La parte demandada justificó su oposición alegando excepciones procesales, es decir, la existencia de defectos en la proposición de la demanda. Además, se negó que la pérdida de la mercancía se produjera por una serie de defectos en el envasado. Por todo esto y por no haber abonado parte del precio de la mercancía suministrada, le reclamó a la parte demandante la cantidad de 12.571€



Una vez celebrado el juicio, el juez dictaminó la desestimación de la demanda inicial interpuesta por Cesaretti Iribarren y Asociados S.A y estimó con costes a la demandada. El juez se basó en el hecho de que al ser un contrato Ex Works regido por las leyes de Los Incoterms en los cuales el comprador asume todos los riesgos hasta que se entrega la mercancía, y la demanda establecía que la mercancía se entregó ya dañada, se estableció que no era competencia del Juzgado Mercantil, si no de la jurisdicción civil ordinaria. Desestimó el hecho de que existiera una excepción en el modo de solicitar la demanda, ya que, la acción realizada es nula por falta de idoneidad del objeto teniendo un plazo de prescripción de quince años.

Por otra parte, no se pudo esclarecer la causa del defecto porque no se pudieron examinar las bolsas donde se encontraba la mercancía que se transportaba.

La actora inicial iniciara un proceso de apelación sustentado por la incompleta grabación de la vista oral. Además, se denunció la falta de motivación y error con respecto al fondo en la valoración de las pruebas. Por todo esto, es de gran interés la revocación de la sentencia de primera instancia, para dictar otra que *“declare resuelto el contrato de compraventa internacional entre las partes por el incumplimiento de su obligación de entrega de la mercancía vendida en condiciones para ser vendida y consumida o, subsidiariamente, por incumplimiento por su entera pasividad de la obligación de saneamiento de vicios ocultos puestos de manifiesto en el lugar de destino de la mercancía, y en consecuencia condene a la empresa demandada... al pago de... 46.238€<sup>n27</sup>”*.

#### **I. Nulidad de las actuaciones:**

A pesar d existir varios testimonios de los representantes de la empresa que fabricaba las bolsas, que, a pesar de no grabarse, carecen de relevancia para la resolución del juicio. El argumento principal que sostuvo a la parte actora fue que el llenado de los envases se realizó de forma incorrecta, y no defectuosos como se defendía. Por lo tanto, se rechazó este motivo de recurso.

---

<sup>27</sup> Sentencia 00124/2007, Audiencia Provincial de Murcia, 23 de febrero de 2017.

## II. Falta de motivación:

En la segunda alegación, la parte alega te realizó un “análisis procesal de la sentencia” para conseguir que se declare que se infringió el derecho a ser oído. Como consecuencia de la poca importancia que se le dio a examinar el fondo del asunto, del cual solo se destinaron dos páginas de valoración de la prueba, la cual justificaba comentando que era extensa y compleja.

## III. Error en la valoración de las pruebas:

Frente a lo que defiende la parte denunciante (defectos en el embalaje de las bolsas que transportaban la mercancía), la parte demandada afirma que no ha quedado demostrado y que las causas pueden estar relacionadas con el transporte utilizados la forma de manipular los objetos transportados. Al estar ante un INCOTERM EXW (Ex Works) se carece de responsabilidad, ya que la responsabilidad del comprador va desde que la mercancía se pone a su disposición, por lo cual la parte que vende los productos no tiene ningún tipo de responsabilidad si las mercancías se dañan o sufren algún tipo de pérdida. Por lo tanto, el momento en sé que produjo el daño en los portes es esencial para la resolución del juicio.

Los correos presentados como prueba tendrán especial relevancia, ya que, se producen entre los representantes de las dos empresas el 24 de julio de 2014 en el cual, a lo largo de una cadena de mails se informan de la existencia de bolsas deterioradas. *“Hoy hemos estado con personal de la empresa de las bolsas y hemos estado viendo posibles causas [...] la causa parece ser una de las pinzas de llenado de nuestra máquina de bag in box”<sup>28</sup>*. De esta manera, queda comprobada la inocencia de la empresa que fabrica las bolsas, ya que el problema se haya en la empresa que rellena dichas bolsas con la mercancía correspondiente.

Por lo tanto no es posible aceptar la explicación que expone la parte demandada sobre si se trata de una aceptación para poder continuar con la relación comercial. En este momento interviene otro correo del 12 de diciembre de 2013, en el cual se confirma que los daños sufridos se producen en la bodega de la parte demandada.

---

<sup>28</sup> Sentencia 00124/2007, Audiencia Provincial de Murcia, 23 de febrero de 2017.

El resto de las pruebas no son concluyentes en sentido opuesto, ya que a pesar de que los precintos del contenedor indicaran que se había abierto, esto es debido a que la mercancía se trasladó hasta el puerto de Veracruz, donde se abre el contenedor para comprobar el estado de los productos, y en ese mismo lugar se precinta de nuevo hasta llevarlo al destino final que era Guadalajara (México). Por lo tanto, es ilógico echar la culpa de la pérdida a una supuesta manipulación de la carga.

El representante de la parte demandada expuso un informe de la máquina que presuntamente presentaba alguna deficiencia. Por el contrario, este informe no es muy convincente, ya que, no se posee ninguna fotografía que demuestre las deficiencias que se comentaban en el caso.

En conclusión, queda demostrado que se ha producido un incumplimiento por parte del vendedor, como consecuencia de que se vendió un producto que no estaba en las correctas condiciones para su venta. En concreto, un defecto en el llenado de las bolsas de los productos.

Se produce un incumplimiento contractual por parte del vendedor, la empresa Bodegas Silvano García S.L. Motivado por la venta de una serie de productos que poseían una serie de defectos y que no estaban en condiciones de ofrecer al público. Es por esto que la parte vendedora debe responder de forma directa frente a la parte compradora de los daños y perjuicios causados durante los dos últimos años de enfrentamiento en los juicios.

#### **IV. Daños y perjuicios causados:**

Se tiene que tener en cuenta el precio que se pagó por adquirir la mercancía por parte de la empresa Cesaretti Iribarren y Asociados S.A, además de los gastos de transporte, impuestos y aduanas correspondientes etc.

Se reclama por parte de la empresa afectada la cantidad de 20.983€ como daños emergentes. Esta cantidad de dinero ya incluye los descuentos por una serie de deudas de la parte demandante por las mercancías protagonistas y otras operaciones anteriores. Muy parecida a esta cantidad es la que se exige por lucro cesante, que se sitúa en 25.294€.

Estas partidas de dinero incluyen los daños causados, el valor del producto que se ha visto perjudicado, los gastos de transporte, gestión, carga y descarga, aduanas... Por

el contrario, la cantidad del lucro cesante se refieren al valor perdido por la parte perjudicada al no ponerse a la venta el producto dañado. Estas cantidades exigidas fueron desestimadas inicialmente, ya que se consideraba un sistema de cálculos muy enrevesado y confuso. Basándose estos cálculos en una serie de operaciones sin precisión.

Por el contrario, la cantidad reclamada por el lucro cesante no puede ser desestimada al no incluir el coste del producto. Esto se trata por tanto de una operación mercantil y debido a la complejidad de la operación, el tiempo necesario, la inversión que conlleva y los riesgos que se deben asumir, la cantidad solicitada es totalmente justificada.

#### **V. Costas procesales:**

Con respecto a las costas de la primera instancia, como se aprobó la primera demanda, se procede a realizar la imposición a la parte demandada, y desestimarse la demanda reconvenicional, se imponen las costas a la parte actora.

Si analizamos la segunda instancia, se produce una no imposición de las costas, todo lo contrario a lo sucedido en la primera demanda.

#### **c) Fallo:**

Una vez estudiados todos los elementos que formaban dicha sentencia por parte del tribunal, se estimó el recurso de apelación que iba en contra de la sentencia del juicio ordinario. Quedó desestimada la oposición al recurso presentada por la representante de la empresa Bodegas Silvano García S.L.

Se estimó la demanda inicial presentada por el representante de la empresa Cesaretti Iribarren y Asociados S.A quedando demostrados los contratos de compraventa de vino que se produjeron en el año 2013, condenando por tanto a la parte demandada, la empresa Bodegas Silvano García S.L a pagar a la parte demandante la cantidad de 25.254€ y por el lucro cesante 46.238€.

Por el contrario, quedó desestimada la demanda que solicitó la representante de la empresa Bodegas Silvano García S.L contra la demandante Cesaretti Iribarren y Asociados S.A.

Mientras que se le devuelve a la parte apelante el capital que tuvo que utilizar para poder recurrir, si nos referimos a las costas que se produjeron en la segunda instancia.<sup>29</sup>

### **OPINIÓN:**

Como podemos observar, los INCOTERMS están prácticamente en todas las operaciones de compraventa internacional, y como sucede en esta sentencia, una operación nacional.

Si analizamos este caso práctico, vemos que los problemas sucedidos entre ambas empresas no habrían desaparecido, ya que, no se puede luchar contra los fallos producidos por terceros. Pero si en vez de usar el INCOTERM EXW (Ex Works), el cual es el más simple de todos los existentes y que no incluye ningún tipo de seguros que proteja la mercancía y se hubiera utilizado uno distinto que si que lo incluyera, se habrían evitado todos los problemas causados y seguramente todos los juicios producidos entre las dos partes implicadas.

Considero que la sentencia que culpa a la empresa Bodegas Silvano García S.L es correcta, debido a que, a pesar de haberse producido el deterioro de la mercancía por causas ajenas a ellos, estos deberían a ver revisado entre otras responsabilidades, la mercancía antes de trasportarla hasta el lugar del comprador.

---

<sup>29</sup> Véase la Sentencia 00124/2017, Audiencia Provincial de Murcia – 23 de febrero de 2017.

## 14. CONCLUSIÓN

Gracias a esta investigación en profundidad acerca de los INCOTERMS que se publicarán en el año 2020, hemos podido aclarar cuáles serán sus principales novedades respecto a los INCOTERMS del año 2010. En esta nueva actualización se eliminarán una serie de términos poco utilizados o confusos, varios de ellos se desdoblaron en dos términos y se incluirán otros nuevos. Además, se adaptarán varios INCOTERMS al uso de transporte marítimo a través de contenedores.

También queda comprobado que la utilización de estas normas es estrictamente necesario en los contratos de compraventa internacional, debido a la gran ayuda que proporciona a las dos partes que participan en dicha actividad comercial, al evitar confusiones, errores y posibles fraudes que pueden aparecer en cualquier momento de la actividad comercial.

Estos nuevos INCOTERMS deberán adaptarse a las tendencias del mercado que priman en la actualidad, unido al avance en las nuevas tecnologías. Esto será vital, ya que es algo esencial en todos los mercados mundiales en los cuales, la tecnología se usa prácticamente para todo tipo de actividades comerciales. Esta actualización es necesaria y vital para el comercio mundial, debido a que trae consigo la modernización de estos nuevos términos.

Posiblemente con el paso de los años, las actualizaciones de los INCOTERMS irán acortándose en el tiempo gracias a la rapidez con la que el mercado cambia y se desarrolla trayendo consigo un sinfín de novedades. Esto provocará que los INCOTERMS y todo lo relacionado con el comercio mundial tenga que actualizarse cada pocos años para no quedarse anticuados.

Habrà que comprobar dentro de unas décadas si los INCOTERMS acaban desapareciendo debido al desarrollo tecnológico. Esto puede ocurrir si aparecen distintos mecanismos que permitan realizar las mismas funciones que desempeñan los términos, de una manera mucho más segura y rápida que en la actualidad.

## 15. BIBLIOGRAFÍA

Academy y Bit2me (2018). Smart Contracts: *¿qué son, como funcionan y que aportan?* Recuperado el 15/4/19, de: <https://cort.as/-JzCm>

AFI.(2016). *Incoterms*. Afi Guías 19. Recuperado el 12/4/19 de: <http://cort.as/-JzAb>

Baripedia (2018), “Nuevos desafíos en el comercio internacional: 1914 – 1929”. Recuperado el 15/6/19, de: <http://cort.as/-L-mj>

Barja Lorena (2019). *La revolución industrial: Causas desarrollo y consecuencias*. Sobre historia, recuperado el 25/3/19, de: <http://cort.as/-FQyq>

BOE. *Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, 22 de diciembre de 2000. Relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*. Recuperado el 4/5/19, de: <http://cort.as/-KGLY>

CASAS GARCÍA Lenin, “INCOTERMS 2010 – Para mi importación - ¿cuál debo elegir?”. *Logistic Operator*. Recuperado el 20/6/19, de: <http://cort.as/-L-sf>

CASTELLANOS RUIZ, Esperanza, (9/6/2012). *El valor de los Incoterms para precisar el juez del lugar de entrega*. Recuperado el 14/4/19

Communication Moldrtrans (2018), “Cambios a aplicar en los INCOTERMS 2020”, *Moldrans*. Recuperado el 29/6/19, de: <http://cort.as/-L-tr>

DE LA HELGUERA Y GARCIA, Álvaro (2006), “Manual Práctico de la Historia del Comercio”, Recuperado el 30/6/19, de <http://cort.as/-L-p1>

Exportou (2018). *Incoterms 2010, ¿Qué son y cuáles son los más utilizados en exportación?* Recuperado el 7/5/19, de: <http://cort.as/-KGMX>

Feria Online Sistemas virtuales. *Comercio Exterior*. Educa Guía. Recuperado el 29/3/19, de: <http://cort.as/-JzAQ>

GORRIZ LÓPEZ, Carlos (2016) – profesor titular de Derecho Mercantil. Universidad Autónoma de Barcelona. *Las reglas incoterms a través de casos prácticos*. Comunidad Portuaria de Gijón. Recuperado el 4/5/19.

HUIMBER ROMÁN A. Lander, (2010), “Términos internacionales de Comercio”, *Procomer*, recuperado el 26/6/19, de: <http://cort.as/-L-ph>

IContainers (2018). *La historia de los incoterms* –Infografía. Recuperado el 19/3/19, de: <http://cort.as/-JzAQ>

J. RODRÍGUEZ, GABRIEL (2018), "INCOTERMS 2020: Conoce todo lo que se espera para la próxima década, *ComercioExterior.la*. Recuperado el 19/6/19, de <http://cort.as/-L-uw>

LAGUARDIA MARTÍNEZ Jacqueline (2013). *Evolución histórica del comercio internacional, del siglo XV al XX*. Monografías. Recuperado el 22/5/19, de: <http://cort.as/-JzAx>

LAMY, Pascal (2013), "La gran transformación del comercio internacional", *Estudios de política exterior*. Recuperado el 1/7/19, de: <http://cort.as/-L-mP>

LIANG MO (2013). *La economía española en el siglo XVI*. El comercio en los siglos XV y XVI. Recuperado el 12/3/19, de: <http://cort.as/-KGLn>

LLAMAZARES GARCÍA – LOMAS, Olegario (2018). *Incoterms 2020: Principales cambios*. Global Negotiator Blog. Recuperado el 18/4/19, de: <http://cort.as/-JzBi>

Logycom (2019). *Incoterms más utilizados para importar*. Logística y comercio exterior. Recuperado el 11/5/19, de: <http://cort.as/-KGM2>

MARCO Juan Antonio (2019), "INCOTERMS: Nuevos términos del Comercio Internacional en 2020", *IMF Business School*. Recuperado el 2/7/19, de: <http://cort.as/-L-uP>

Mingta (2015). *¿Los Incoterms más usados y en qué consisten?*, Terzer Blog. Recuperado el 15/6/19, de: <http://cort.as/-KGNc>

MOLINA Carlos (2018). *Ganadores y perdedores de la guerra comercial en el mundo*. Cinco días, El País. Recuperado el 20/5/19, de: <http://cort.as/-KGM>

Otra empresa. *Incoterms: Conoce las reglas del comercio internacional*. Recuperado el 9/4/19, de: <http://cort.as/-JzBY>

PALMÉS Remigi, (2018). *¿Cómo se adaptarán los Incoterms 2020 a las nuevas tendencias del comercio internacional?* PierNext. Recuperado el 22/5/19, de: <http://cort.as/-KeOU>

PASTOR, Javier (2017). *Que es blockchain: la explicación definitiva para la tecnología más de moda*. Xataka. Recuperado el 27/3/19, de: <http://cort.as/-BplF>

Pesteve, (2016). *Guía rápida de los Incoterms*, Tiba México. Recuperado el 15/4/19, de: <http://cort.as/-KGP3>

Projectmaterials (2017). *Incoterms 2010: FCA, DAP, EX-WORKS, CIF, FOB*. Recuperado el 28/3/19, de: <http://cort.as/-KGLj>

*Sentencia 00124/2017, Audiencia Provincial de Murcia – 23 de febrero de 2017*. Recuperado el 12/4/19



Tweb84 (martes 9 de abril de 2013). *El capitalismo liberal (Pre monopolista)*. Blog de Tim Walter Espinoza. Recuperado el 1/4/19, de: <http://cort.as/-JzB0>

Unknown (2013). *Comercio en la Segunda Guerra Mundial*, Blog Comercio en la Segunda Guerra Mundial. Recuperado el 30/5/19, de: <http://cort.as/-KGOS>

Unkown (2016). *¿Que esperábamos de los incoterms 2020?* Aduanero – Internacional y Logística. Recuperado el 1/6/19, de: <http://cort.as/-KGLf>

Wikipedia (2019). *Convenio CMR*. Recuperado el 25/4/19 de: <http://cort.as/-JzFH>

