



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE DERECHO
GRADO EN DERECHO
CONVOCATORIA: 2023- 2024

INCOTERMS 2020

TUTOR: VICENTE BLANCO, DÁMASO FRANCISCO J.

AUTORA: DA SILVA PRIZO, BEATRIZ ARAUJO

RESUMEN

Los INCOTERMS son términos comerciales cuyo propósito es facilitar la comprensión de todo el proceso de las transacciones comerciales internacionales, especificando las obligaciones, gastos, responsabilidades y riesgos involucrados en un contrato comercial. Los INCOTERMS se clasifican como normas de Derecho Internacional Privado y también son considerados un conjunto de reglas de *Lex Mercatoria*, reglas independientes creadas ya sea por empresas o por la propia Cámara de Comercio Internacional - ICC, con el objetivo de regular las transacciones que involucren comercio exterior, no estando subordinadas a ninguna legislación nacional o supranacional. Este Trabajo de Fin de Grado tiene como objetivo demostrar la aplicabilidad de los INCOTERMS y además de presentar el Arbitraje Internacional - un mecanismo ampliamente utilizado en el comercio internacional para la resolución de conflictos contractuales, en una alternativa camino a la no judicialización. Para ello, se abordará el caso ARAMCO con un gran ejemplo del uso del arbitraje internacional en el comercio internacional. Concluimos que los desarrollos tecnológicos que aumentan las compras y ventas en el comercio internacional impulsado por la globalización generan una necesidad más recurrente de revisar los términos comerciales internacionales en un tiempo mucho menor a 10 años, con el objetivo de mantenerse al día con los avances tecnológicos.

Palabras llaves: INCOTERMS; Arbitraje internacional; ARAMCO.

ABSTRACT

INCOTERMS are commercial terms whose purpose is to facilitate the understanding of the entire process of international commercial transactions, specifying the obligations, expenses, responsibilities and risks involved in a commercial contract. INCOTERMS are classified as norms of Private International Law and are also considered a set of *Lex Mercatoria* rules, independent rules created either by companies or by the International Chamber of Commerce - ICC itself, with the objective of regulating transactions involving trade. external, not being subordinated to any national or supranational legislation. This Final Degree Project aims to demonstrate the applicability of INCOTERMS and also present International Arbitration - a mechanism widely used in international trade for the resolution of contractual conflicts, in an alternative to non-judicialization. To do this, the ARAMCO case will be addressed with a great example of the use of international arbitration in international trade. We conclude that technological developments that increase buying and selling in international trade driven by globalization generate a more recurrent need to review international commercial terms in a time much shorter than 10 years, with the aim of keeping up with technological advances.

Keywords: INCOTERMS; International arbitration; ARAMCO.

LISTA DE ABREVIACIONES

C&F (Cost and Freight)
CFR (Cost And Freight)
CIF (Cost Insurance And Freight)
CIP (Carriage And Insurance Paid To)
CPT (Carriage Paid To)
DAF (Delivered in Frontier)
DAP (Delivery at Frontier)
DAT (Delivered at Terminal)
DCP (Delivered Cost Paid)
DDP (Delivery in Country of Destination)
DDU (Delivered Duty Unpaid)
DDU: Delivered Duty Unpaid
DEQ (Delivered Ex Quay)
DES (Delivered Ex Ship)
DPU (Delivered At Place Unloaded)
EX QUAY (named port of destination)
EXSHIP (named port of destination)
EXW (Ex Works)
FAS (Free Alongside Ship)
FCA (Free Carrier)
FCR (Free Carrier)
FOB (Free On Board)
FOL (Free on Rail)
FOR (Free on Rail)
FOT (Free on Truck)
ICC (Cámara de Comercio Internacional)
INCOTERMS (Internacional Commercial Terms)
IPRD (particularista, nacionalista o individualista)
KSA (*Sharia Law*)
MIGA (Convenio Constitutivo del Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones)
THC (Terminal Handling Charges) - Gastos por manipulación en la terminal

CONTENIDO

RESUMEN.....	02
ABSTRACT.....	03
LISTA DE ABREVIACIONES.....	04
INTRODUCCIÓN.....	06
I. APARICIÓN DE INCOTERMS.....	09
I.I HISTORIA Y ASPECTOS DE LA CREACIÓN DE INCOTERM.....	09
II. FUNCIONALIDAD DE LOS INCONTERMS.....	15
II.I INCOTERMS	15
II.II PRINCIPALES DIFERENCIAS ENTRE LOS INCOTERMS DE 2010 Y 2020.....	25
III. ARBITRAJE.....	30
III.I ARBITRAJE EN COMERCIO INTERNACIONAL.....	30
III.II CASO ARAMCO.....	38
CONCLUSIONES.....	48
BIBLIOGRAFÍA	50

INTRODUCCIÓN

El comercio es una acción humana milenaria que se inició incluso antes de la creación de las monedas, el trueque como medio de intercambio para garantizar una mercancía. Las interacciones comerciales evolucionaron y se expandieron, especialmente en Europa en el siglo XV, donde las expediciones marítimas iban en busca de especias de la India, tejidos e incluso el comercio de esclavos. Estas navegaciones marítimas crearon nuevas formaciones sociales basadas en colonias, y el surgimiento de nuevas ciudades se movió puramente exploratorias con el propósito de expandir el comercio marítimo internacional.

Con el advenimiento de ciertos contextos históricos, económicos y sociales, la revolución industrial creó la idea de libre mercado fomentada por la industria, incrementó el nivel de explotación de la mano de obra barata y consecuentemente, sentó las premisas del derecho comercial que profundiza sus especializaciones en materia de contratos mercantil. Debido a esta evolución histórica surgen los INCOTERMS (Términos Comerciales Internacionales), que es el objeto principal de este Trabajo de Fin de Grado.

Los INCOTERMS son términos comerciales cuyo propósito es facilitar la comprensión de todo el proceso de las transacciones comerciales internacionales, especificando las obligaciones, gastos, responsabilidades y riesgos involucrados en un contrato comercial. Los términos comerciales derivados de los INCOTERMS se basan en la comprensión y simplificación de los contratos comerciales. Utilizando únicamente sus siglas para identificar el término comercial propio aplicado en cada transacción comercial, no teniendo necesidad de ser traducidos ya que tienen una universalidad de comprensión mundial, poseyendo notorio conocimiento internacional.

Los INCOTERMS se clasifican como normas de Derecho Internacional Privado, que se basan en el *Principio de autonomía de las partes* para estipular sus acuerdos, así como en el *Principio de buena fe* que presuponen una conducta leal entre las partes en el cumplimiento del contrato. Los términos de los INCOTERMS son considerados un conjunto de reglas de *Lex Mercatoria*, reglas independientes creadas ya sea por empresas o por la propia Cámara de Comercio Internacional - ICC, con el objetivo de regular las transacciones que involucren comercio exterior, no estando subordinadas a ninguna legislación nacional o supranacional.

Este tema es relevante porque la globalización actual hace de las relaciones internacionales un mecanismo fundamental para el desarrollo del comercio, el cual no se limita a las fronteras nacionales de un país. En consecuencia, los temas relacionados con los contratos de compraventa internacional constituyen un tema de gran relevancia, con foco en presentar los INCOTERMS como medio de apaciguamiento de posibles controversias jurídicas derivadas de las transacciones comerciales internacionales.

Los INCOTERMS no son obligatorios en su cumplimiento ya que no tienen carácter de Ley. La aplicabilidad de los INCOTERMS sólo estará dada por la voluntad libre y espontánea de los firmantes del contrato de compraventa, quienes son responsables de preparar las condiciones pactadas en el contrato. Los términos de los INCOTERMS son normas contractuales ampliamente conocidas, con más de 90 años de historia y frecuentemente utilizadas por los distintos agentes que intervienen en una transacción comercial (importador, exportador, empresa de transporte, transitorio, aseguradoras, etc.)

La utilidad de los términos INCOTERMS deriva de su alto nivel de conocimiento en el ámbito global, ayudando tanto al exportador como al importador a llegar a un acuerdo relacionado con operaciones internacionales. Las cláusulas comerciales pueden entenderse como cláusulas contractuales generales preestablecidas cuya función principal es eliminar cualquier duplicidad de costes o posibles discrepancias contractuales en materia de negociación, contratación, documentación, transporte, seguros y fiscalidad.

Este Trabajo de Fin de Grado tiene como objetivo demostrar la aplicabilidad de los INCOTERMS - términos contractuales que involucran transacciones comerciales internacionales transfronterizas, y además de presentar el Arbitraje Internacional - un mecanismo ampliamente utilizado en el comercio internacional para la resolución de conflictos contractuales, en una alternativa camino a la no judicialización de la controversia asociado con el comercio internacional.

Estas materias son ampliamente debatidas tanto en el ámbito del Derecho Mercantil como del Derecho Internacional Privado, ya que los contratos de compraventa internacional involucran tres elementos fundamentales de estas materias: (i) El tránsito de bienes o servicios; (ii) partes establecidas en diferentes domicilios/países (iii) o involucrando elementos internacionales.

En un principio, el proyecto de Fin de Grado se dividirá en tres capítulos: el primer capítulo aborda el contexto histórico del surgimiento de INCOTERMS; el segundo capítulo presenta las principales características de los INCOTERMS 2020 y 2010 señalando sus mayores diferencias; el tercer y último capítulo aclara el Arbitraje, como principal mecanismo de resolución de conflictos utilizado en el Comercio Internacional, abordando el caso ARAMCO, gran ejemplo del uso del Arbitraje Internacional, entre Arabia Saudita vs. Arabia Compañía petrolera estadounidense.

La metodología científica utilizada en esta investigación será cualitativa de carácter básico, con un objetivo exploratorio, presentando los INCOTERMS, así como demostrando cómo se utiliza el Arbitraje Internacional como mecanismo de resolución de conflictos internacionales. Para lograr una comprensión científica de la propuesta de este trabajo de Fin de Grado se utilizarán procedimientos metodológicos tales como: investigación bibliográfica, investigación documental, entre artículos científicos, libros, publicaciones periódicas, disertaciones y el acervo bibliotecario disponible en la Universidad de Derecho de Valladolid.

I. APARICIÓN DE LOS INCOTERMS

En el capítulo I de este trabajo se presentará el surgimiento histórico de los INCOTERMS a principios del siglo XX, así como todas sus evoluciones desde 1936 hasta el 2020 a través de las 8 actualizaciones, elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional, con el objetivo principal de ayudar a compradores y vendedores en transacciones comerciales internacionales, siguiendo el progreso de la globalización y el avance de las tecnologías.

I.I HISTORIA Y ASPECTOS DE LA CREACIÓN DE INCOTERMS

Los INCOTERMS se resumen en los diferentes términos contractuales del comercio internacional, derivados de las relaciones de exportación e importación en las transacciones internacionales, extendiéndose su aplicación a todo el transporte y logística de mercancías en territorios nacionales, hasta la efectiva llegada de las mercancías a su destino final. Los términos contractuales del comercio internacional sirven de facilitador entre las relaciones contractuales del exportador y el importador, teniendo un amplio y notorio reconocimiento a nivel mundial.

Por ello, se hace imprescindible presentar todo el contenido histórico desde su creación hasta su difusión y publicidad a nivel mundial. La primera publicación de los INCOTERMS fue en 1936 por la Cámara de Comercio Internacional con sede en París, marcada por una sociedad europea “que acababa de salir de la Primera Guerra Mundial defendiendo el libre comercio en un marco de reglas justas y competencia leal”¹ con el objetivo de reestructurar toda Europa.

Para la elaboración de los primeros términos del comercio internacional, la CCI elaboró un primer estudio (1923), con el objetivo de analizar las relaciones entre vendedores y compradores involucrando a 13 países, destacando así las disparidades contractuales en las transacciones comerciales internacionales, como conclusión de este primer estudio se presentaron seis términos contractuales del comercio internacional.

En 1928, el CCI profundizó los análisis del primer estudio ya elaborado, realizando una revisión con el objetivo de aclarar y ampliar la interpretación de los

¹ Cfr. PRADOS GÓMEZ, Miguel. “Pasado, presente e hipótesis de evolución de los INCOTERMS 2020 en el Comercio Internacional”. *Revista Crítica de Historia de las relaciones laborales y de la política social*. Nº. 13 (marzo-diciembre), 2020, pp. 37-78.

términos comerciales, eliminando las contradicciones encontradas en el primer estudio, abarcando y expandiendo su aplicabilidad a más de 30 países.

Después de completar estos dos estudios, “en 1936, se publicaron los Incoterms por primera vez. Se fijaron 6 términos que se concretaron en: FAS, FOB, C&F, CIF, EXSHIP y EX QUAY. Y su publicación se hizo en 3 idiomas: inglés, francés y alemán”². Teniendo como función principal:

“El propósito de las presentes Reglas es severamente práctico. el Comité de Términos Comerciales buscó brindar un servicio a las empresas ofreciendo a los comerciantes que no están en condiciones de consultar los contratos estándar o las condiciones generales de venta de cualquier rama comercial en particular, un medio de adoptar voluntaria y rápidamente en sus contratos un conjunto de reglas que servirán para eliminar de antemano muchas de las dificultades que pueden surgir cuando los contratos se celebran entre empresas de diferentes países sobre la base de algún término comercial o abreviatura bien conocido, aunque tal vez menos entendido.”³ (INCOTERMS, 1936)

Debido a la Segunda Guerra Mundial, la CCI suspendió sus actividades. Después del final de la guerra “la Cámara de Comercio Internacional sobrevivió a la segunda guerra mundial, pese a los múltiples obstáculos que encontró. En este contexto, la paz y la estabilidad no solo eran considerados deseables para los gobiernos, la diplomacia y los políticos, sino también un factor necesario en la práctica diaria de los negocios que mueven el capital y la industria.”⁴

Durante ocho largos años desde el final de la segunda guerra mundial, la CCI vuelve a sus actividades en 1953. Presenta una nueva revisión de las reglas contractuales INCOTERM (1936) debatidas en el Congreso de Viena, insertando nuevos términos

² Cfr. FRONT, Xavier. “Historia de los Incoterms. Desde 1923, los incoterms han regulado el comercio internacional”. Master's in International Management (MIM). *Esci News*. Publ. 27 de diciembre de 2019.

³ Incoterms 1936. Publicación ICC.

⁴ Cfr. CAVALLER VERGÉS, Misericordia. *El valor jurídico de los Inconterms en el contrato de compra y venta internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial Internacional*. Tesis doctorañ. Univerdad de Barcelona. 2019

contractuales para todo “el transporte ferroviario estaba en pleno apogeo, por ello, se añaden tres términos relacionados con el comercio”⁵ ferrocarril:

- FOL (*Free on Rail*): Libre transporte en tren
- FOT (*Free on Truck*): Libre transporte en camión.
- DCP (*Delivered Cost Paid*): Costo entregados y pagados.

En 1967, la CCI publica su tercera revisión sobre los términos contractuales del comercio internacional, incluyendo nuevas reglas para modificar posibles errores de interpretación en las reglas INCOTERMS (1953), incluyendo los nuevos términos:

- DAP (*Delivery at Frontier*): Entrega Fronteriza
- DDP (*Delivery in Country of Destination*): Entrega en el País del Destino.

Debido a la mayor utilización del transporte aéreo de mercancías, la CCI en 1976 presenta un anexo que incluye el término contractual FOB para definir y regular las prácticas de envío de mercancías por vía aérea. Antes de la modificación de 1976 del término FOB “tenía una serie de connotaciones marítimas que era preciso acomodar a la situación aeroportuaria y a la práctica operativa de las compañías aéreas internacionales en relación a las cargas y su forma de proceder en el servicio aéreo.”⁶

En 1980, surgió la necesidad de una nueva revisión de los términos contractuales previstos en INCOTERMS (1976), debido a la expansión del transporte de mercancías por contenedor y la creación de nuevos procedimientos documentales. En consecuencia, se introduce un nuevo término contractual, el FCR (*Free Carrier*).

En 1990, la CCI preparó una revisión mucho más completa de los términos contractuales, reflejando el escenario actual de las transacciones comerciales internacionales en la época contemporánea con el uso frecuente del transporte internacional. La revisión de 1990 “simplificó el término *Free Carrier* al eliminar las reglas para modos de transporte específicos, es decir, FOR (*Free on Rail*), FOT (*Free on Truck*) y FOB *Airport* (*Free on Board Airport*). Se consideró suficiente usar el término

⁵ PRADOS GÓMEZ. *Op. Cit.*, p. 38.

⁶ Cfr. ALVARENGA KALIXTO, Omar. CORTEZ RODRÍGUEZ RAFAEL, Vicente. *Términos internacionales de comercio internacional y su relación en los contratos de compraventa para importar o internar mercancías a el salvador que apliquen al sector ferretero del área metropolitana de San Salvador. Universidad de el Salvador. 2009. p.03*

general FCA (*Free Carrier*) y especificando el nombre del punto de entrega de la mercancía.”⁷

En el año 2000, la CCI, observando el advenimiento del uso de nuevas tecnologías en las transacciones comerciales, a través de un sistema de base de datos electrónica, decidió realizar una nueva revisión, principalmente sobre las siglas de los términos contractuales INCOTERMS, trayendo más racionalidad.

- DDU: *Delivered Duty Unpaid*, se incluye este nuevo término contractual.
- “Los precedentes términos FOR y FOT (*Free on rail* = libre sobre vagón de ferrocarril y *Free on truck* = libre sobre camión) desaparecen de la nomenclatura de 1990 y son reemplazados por el referente FCA (*Free Carrier* = Franco porteador).”⁸
- Adaptar los INCOTERMS al transporte multimodal como “el transporte puede efectuarse tanto de forma unimodal (carretera, ferro-carril, aire o mar) como mediante el transporte multimodal, entendido éste como aquel sistema en que se combina más de un modo de transporte en un sólo contrato o instrumento jurídico.”⁹
- FOB *Airport*, introducido en los INCOTERMS 1990 se elimina como término contractual.

La actualización de 2010 entró en vigor el 1 de enero de 2011, “tenido en cuenta un aumento continuo de zonas francas, el uso creciente de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales, la intensificada preocupación sobre la seguridad en la circulación de mercancías y los cambios en los usos del transporte.”¹⁰ Fortificado, el Grupo de la categoría D - (*Delivered*) el exportador corre con todos los gastos (transporte, documentación, seguro y flete) hasta la llegada al destino final.

- Agrupando los términos DAP (*Delivered at Place*) y DAT (*Delivered at Terminal*)
- Eliminados: DAF (*Delivered in Frontier*), DES (*Delivered Ex Ship*), DEQ (*Delivered Ex Quay*) y DDU (*Delivered Duty Unpaid*)

⁷ FRONT. *op.cit.*

⁸ ALVARENGA & CORTEZ. *op.cit.*p. 04

⁹ Cfr. BAIRROS, Pablo Lizarreta. “El transporte multimodal de mercancías em la regulación unimodal”. Universidad de Deusto • ISSN 0423-4847 • ISSN-e 2386-9062, Vol. 65/1, Enero-Junio 2017, págs. 363-400.

¹⁰ Cfr. HUAMÁN SIALER, Marco Antonio. “Principales cambios en los incoterms 2020”. *Lex: Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Universidad Alas Peruanas*. Vol. 18, n° 26, 2020, pp. 109.

INCOTERMS 2020

La última versión aún vigente de los INCOTERMS comenzó a aplicarse el 1 de enero de 2020, mediante la cual el término DAT (*Delivered at Terminal*) cambió las siglas a DPU (*Delivered at Place Unloaded*); incluye diferentes coberturas de seguro obligatorias para (CIP – ICC-A) y (CIF – ICC-C); “*Notas explicativas*” para cada término contractual INCOTERMS, facilitando a los vendedores y compradores la comprensión de los 11 términos contractuales de la siguiente manera:

1. EXW – *Ex Works* – En el origen (lugar de entrega designado)
2. FCA – *Free Carrier* – Libre en el Transportista (lugar de entrega designado)
3. FAS – *Free Alongside Ship* – Puerto de salida designado)
4. FOB – *Free On Board* – Franco a bordo (puerto de salida designado)
5. CPT – *Carriage Paid To* – Transporte Pagado hasta (lugar de destino designado)
6. CIP – *Carriage And Insurance Paid To* – Transporte y Seguro Pagados hasta (lugar de destino designado)
7. CFR – *Cost And Freight* – Costo y Flete (puerto de destino designado)
8. CIF – *Cost Insurance And Freight* – Costo, Seguro y Flete (puerto de destino designado)
9. DAP – *Delivered At Place* – Entregado en Lugar (lugar de destino designado)
10. DPU – *Delivered At Place Unloaded* – Entregado en el Lugar Desembarcado (Lugar de destino designado)
11. DDP – *Delivered Duty Paid* – Entregado con Derecho Pagados (lugar de destino designado).

➤ Permití el uso de medios de transporte propios en diferentes INCOTERMS, como se muestra en la siguiente tabla:

SIGLA	INCOTERMS 2020	Tipo de Transporte
EXW	<i>Ex Works</i>	Multimodal
FCA	<i>Free Carrier</i>	Multimodal
FAS	<i>Free Alongside Ship</i>	Marítimo
FOB	<i>Free On Board</i>	Marítimo
CFR	<i>Cost And Freight</i>	Marítimo
CIF	Cost Insurance And Freight	Marítimo
CPT	<i>Carriage Paid To</i>	Multimodal
CIP	<i>Carriage And Insurance Paid To</i>	Multimodal
DAP	<i>Delivered At Place</i>	Multimodal
DPU	<i>Delivered At Place Unloaded</i>	Multimodal
DDP	<i>Delivered Duty Paid</i>	Multimodal

Las revisiones y términos adicionales agregados a los INCOTERMS, desde la creación del texto inicial en 1936, tienen como objetivo adaptar los términos contractuales del comercio internacional, en línea con las evoluciones que implica toda transacción comercial en la actualidad. “Cámara de Comercio internacional, que los renueva cada “X” años en virtud de las nuevas que los métodos de hoy en día no son los mismos que los de hace cincuenta años, incluso podríamos decir que, a la velocidad a la que avanzamos, no son los mismos ni a los de hace diez años.”¹¹ Actualmente, los INCOTERMS han sufrido 8 revisiones desde su creación, correspondientes a los años 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 y la última revisión del año 2020, la cual se encuentra en uso al momento de redactar este trabajo.

¹¹ PRADOS GÓMEZ. *Op. Cit.*, p. 38.

II. FUNCIONALIDAD DE LOS INCOTERMS

El Capítulo II de este trabajo presentará los INCOTERMS en el concepto jurídico dado una perspectiva de Derecho Internacional Privado. Así como las principales diferencias entre los INCOTERMS 2010 y 2020.

II.I INCOTERMS

Los INCOTERMS – Términos Comerciales Internacionales, fueron creados por la Cámara de Comercio Internacional, que desde 1926 sistematiza las prácticas y usos de los operadores de comercio internacional. Los INCOTERMS, sirven de base a un contrato de compraventa en el que las partes incorporan por referencia, las soluciones materiales preestablecidas que se ofrecen en cada una de las cláusulas de los INCOTERMS.

El contrato de compraventa internacional que tienen algunas de las cláusulas INCOTERMS, tiene como objetivo determinar los costos, riesgos y responsabilidades de importación tanto para el comprador como para el vendedor. En el área del derecho comercial internacional, la globalización ligada directamente a las nuevas tecnologías, implica adaptaciones al comercio internacional en los contratos de compraventa.

Una vez comprobado que no existe la posibilidad de que las normas sean obligatorias para regularizar el comercio internacional, para resolver los probables conflictos derivados de estas transacciones comerciales internacionales, surge la *Lex Mercatoria* como un derecho con un conjunto de procedimientos creados por los comerciantes, para posibilitar soluciones adecuadas, sin necesidad de tener una aplicación directa de las normas estatales. Por lo tanto, la *Lex Mercatoria*, no son normas de un determinado estado, es un derecho autónomo que trata en lo posible de evitar conflictos con la legislación local.

Los comerciantes gobiernan sus propias costumbres internacionales aplicando “la *Lex Mercatoria* como fuente de Derecho propia del comercio, es un ordenamiento que engloba una serie de usos y costumbres, sin embargo también le confiere en muchas ocasiones validez a instrumentos creados por organismos internacionales que expresan o plasman en su contenidos”¹² como es el caso de los INCOTERMS.

¹² Cfr. CALDERÓN MARENCO, Eduardo. “Los incoterms como instrumento de Derecho suave (*soft law*)”. *Revista e-Mercatoria*, vol. 17 n.º 1, enero-junio/2018, pp. 47-85.

Por lo tanto, se entiende que la costumbre internacional del comercio internacional - *Lex Mercatoria*, a lo largo de los años, pasó de buenas prácticas que involucran actividades de compra y venta, a un proceso de codificación regido por organismos internacionales, como la Cámara de Comercio Internacional.

Es claramente consuetudinaria “están incorporados a los contratos, pese a ser considerados usos interpretativos no podemos obviar que sus particularidades les confieren un carácter atípico que les diferencian de las habituales cláusulas contractuales.”¹³ Por lo tanto, es una norma informal, que se autorregula, otorgando las necesidades de adaptación del comercio internacional, frente al fenómeno de la globalización.

Los INCOTERMS tienen una aplicabilidad neutra y equitativa, que armoniza con los ordenamientos jurídicos estatales, ya que los INCOTERMS son normas legitimadas mediante el reconocimiento de normas jurídicas de carácter material que regulan las transacciones comerciales internacionales. “La consecuencia de la incorporación de las reglas Incoterms al contrato de compraventa como usos comerciales supone que se convertirán en reglas obligatorias y desplazarán de forma parcial y tácita la legislación aplicable en las materias reguladas por los Incoterms.”¹⁴ Cabe señalar que los INCOTERMS tienen una limitación de aplicabilidad material, junto con los contratos de compraventa, sólo atendiendo a:

- Entrega da la mercancía.
- Transferencia de riesgos y responsabilidad.
- Distribución de gastos.
- Formalización de documentación en el *pais de origen/pais de destino*.

Sin embargo, el contrato de compraventa internacional tiene un carácter expansivo, que no se limita a los cuatro aspectos materiales que abordan los INCOTERMS. Teniendo por tanto la inclusión de las operaciones secundarias conexas (contrato de transportista, contrato de seguro, contrato con transitorio, contrato con

¹³ Cfr. CAVALLER VERGÉS, Misericordia. *El valor jurídico de los Inconterms en el contrato de compra y venta internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial Internacional*. Tesis doctorañ. Univerdad de Barcelona. 2019.

¹⁴ *Idem*. CAVALLER VERGÉS.

medios de pago internacionales bancarios - cheque bancario, orden de pago documentaria, remesas, crédito documentario etc...).

Las transacciones que se dan en una compraventa internacional se realizan mediante contratos internacionales, anualizados y regularizados por el Derecho Internacional Privado, basados en el principio de autonomía de la voluntad - Libre albedrío de las partes para celebrar un contrato, creando derechos subjetivos generadores de efectos con fuerza obligatoria del contrato ya pactado.

ARAÚJO, establece que el derecho europeo entiende el principio de autonomía de la voluntad por dos conceptos:

- “*Concepción subjetivista*: la designación de la ley aplicable depende exclusivamente de la voluntad de los contratantes. En ausencia de una elección de ley, debe buscarse la “voluntad hipotética” de las partes.
- *Concepción objetivista*: la ley no puede ser objeto de estipulaciones contractuales porque la prerrogativa de las partes no es adoptar una ley, sino someterse a ella. Las partes no pueden apartarse de ciertas normas aplicables a un contrato o redactar un contrato que escape a las disposiciones legales.”¹⁵

Las partes de un contrato de compraventa internacional tienen una relación jurídica peculiar, ya que no se puede imponer el uso de las leyes internas de cada país para resolver las controversias derivadas de los contratos de compraventa internacional. Para ello, el Derecho Internacional Privado desde la Edad Media ha ido creando métodos normativos para resolver los conflictos jurídicos:

- I. *Método de subordinación del conflicto de leyes al conflictos de jurisdicción*. Método más primitivo de solución de conflictos de leyes, usado en la edad medieval hasta el siglo XII. El príncipe medieval – el propio legislador de la época, pensaba que cuando hay un conflicto entre estatutos, entre reinos o feudos, lo primero que tiene que saber es que juez es competente para conocer el caso jurídico, segundo establecer criterios de competencia judicial, se

¹⁵ Cfr. ARAÚJO, Nadia de. *Contratos internacionais: autonomia da vontade, Mercosul e convenções internacionais*. 3 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

considera que es competente aplicará su derecho y si considera que no es competente el juez se reprimí.

- II. *Método unilateral*: A partir de la construcción teórica clásica del Derecho Internacional Privado del siglo XIX, se hizo necesario encontrar soluciones más adecuadas para mejorar los conflictos de tráfico jurídico externo. Pronto aparecen las codificaciones jurídicas nacionales (Código Civil Prusiano de 1794 y Código Civil Francés de 1804), por lo que la “IPRD con fuerte influencia de las leyes nacionales –en particular la gran codificación civil– puede denominarse IPRD unilateral (particularista, nacionalista o individualista), pues se fundamenta en normas nacionales que regulan los hechos transnacionales, en medio de la afirmación de la independencia de los Estados en la época.”¹⁶ Por lo tanto, el método unilateral consiste en delimitar cual es alcance de las propias leyes de derecho privado, y permite hacer el mismo razonamiento con el derecho extranjero. Esto significa decir, que el método unilateral es un método de auto atribución del derecho del territorio que determina unilateralmente su alcance legal.
- III. *Método indirecto o de la norma de conflicto de leyes*. El método clásico más utilizado en el siglo XIX, consagrado por Savigny, que es idéntico al criterio de localización del supuesto hecho. El “foco de este método es la relación jurídica, cuyas características y naturaleza señalarían a su sede, siendo la ley del lugar de la sede la ley más adecuada para regular tal relación. Es indispensable, para el método conflictivo, asignar a cada categoría jurídica un asiento determinado, lo que exige la investigación de los elementos existentes en cada relación jurídica, como por ejemplo, el lugar de situación de un bien, el lugar de cumplimiento de un obligación, etc.”¹⁷ El método indirecto no trae solución jurídica a la cuestión plateadas, sino que utiliza un criterio de remisión para que sea el ordenamiento jurídico al que remite el que resuelva la cuestión.
- IV. *Método conflictual*. El legislador entiende que en muchos casos tiene que dar una solución directa distinta de la solución nacional, una solución distinta a la que se da en los supuestos de tráfico externo.

¹⁶ Cfr. RAMOS, André de Carvalho. Evolução Histórica do Direito Internacional Privado e a Consagração do Conflitualismo. *Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión*. Año 3, N° 5, 2015.

¹⁷ *Idem*, RAMOS.

V. *Normas imperativas*. “El proceso de evolución señalado ha llevado a la consagración de la existencia de normas imperativas del Derecho Internacional general (*ius cogens*), como un mínimo de normas que, por tutelar un interés general cuya protección incumbe a la Comunidad Internacional en su conjunto, excluyen toda posibilidad de derogación.”¹⁸ En algunos casos excepcional el legislador piensa que su propio ordenamiento jurídico debe ser aplicado en cualquier caso de modo inmediato o imperativo, por el juez o autoridad que conoce del litigio para solucionarlo como un medio de defensa de valores fundamentáis o constitucionales del ordenamiento jurídico, la principal idea de protección de los valores fundamentales en ámbito del Derecho Internacional Privado.

No existe un único método utilizado por todos los países para resolver los conflictos jurídicos internacionales, sino un pluralismo metodológico acorde a las diversas técnicas que se pueden aplicar para resolver los conflictos internacionales entre particulares.

Por su parte, la Unión Europea establece en su concepto de modelo contractual unificado, previsto en el Convenio de Roma de 1980, por el que define las leyes aplicables y las obligaciones contractuales, haciendo uso del método de normas uniformes de conflicto de leyes derivadas directamente del Derecho Internacional Privado. “Dichas técnicas presuponen la diversidad de los “Derechos nacionales” y su función es gestionar esta diversidad mediante la adopción de normas uniformes de conflicto de leyes para determinar el Derecho aplicable a los contratos dentro de los ordenamientos “estatales” en presencia.”¹⁹

En contrapartida, en la década de 1960, los estadounidenses dejaron de lado el método conflictivo y comenzaron a crear su propia doctrina, construyendo un método unilateral de “análisis de los intereses gubernamentales y la doctrina del *fórum non conveniens*” basado en el derecho anglosajón método *Common Law*. En EE.UU la unión no tiene propiamente normas de Derecho Internacional Privado ya que la competencia en

¹⁸ Cfr. FRIEDRICH, Tatyana Scheila. *Norma imperativa: A conexão dos direitos humanos com o direito internacional privado*. Universidade Federal do Paraná. Tese mestrado de direito, 2005.

¹⁹ Cfr. FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos. “Alternativa conflictual o material e la búsqueda de un Derecho contractual europeo más coherente”. *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, nº 2, 2005, pp. 1442-1450.

materia de Derecho Privado la tiene cada un de los estados Americanos, aunque el Tribunal Superior de EE.UU puede llegar a dictar sentencias y reglas de Derecho Internacional Privado.

Debido a que no existe unanimidad en la aplicación de un método para resolver casos de conflicto de leyes que involucran tráfico jurídico externo, donde se utilice el uso de las costumbres internacionales y la práctica de la *Lex Mercatoria* como fuente de derecho aplicable a la resolución de conflictos comerciales internacionales. Por lo tanto se vuelve fundamental que abordemos los aspectos regulados por los INCOTERMS, en las transacciones comerciales internacionales.

En la versión actual de los términos contractuales de 2020, comprende 10 obligaciones, que asumen la parte vendedora y la parte compradora en función de las distintas reglas del INCOTERMS acordado entre las parte en un contrato de compraventa, como sigue la tabla de abajo:

Obligaciones del Vendedor	Obligaciones del Comprador
<p>A1. Obligaciones generales y básicas del vendedor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suministrar la mercancía • Factura comercial • Documentación de prueba de conformidad. • Y cualquier otra documentación pactada en el contrato de compraventa. 	<p>B1. Obligaciones generales y básicas del comprador.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abonar el precio acordado por la mercancía.
<p>A2. Entrega de la mercancía</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relación directa con la transferencia del riesgo del transporte de la mercancía (A3). • Determinar el lugar y forma de entrega de la mercancía. 	<p>B2. Recepción de la mercancía</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relación directa con la transferencia del riesgo del transporte de la mercancía (A3). • Recibir la mercancía de acuerdo con la forma de entrega (A2). • También relacionadas con la obligaciones (A10)
<p>A3. Transmisión de riesgos Concretar en que punto del transporte de la mercancía se transmite el riesgo de daños de acuerdo con cada regla del INCOTERMS, “coincide con el lugar hasta</p>	<p>B3. Transmisión de resgo Coinciden con el punto de entrega/transmisión de las obligaciones (A2/B2)</p>

<p>el cual el vendedor debe asumir los costos de transporte.”²⁰</p>	
<p>A4. Transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definición de la contratación del Porteador; o • Medios propios, la empresa del vendedora tenga flota propia de transporte. 	<p>B4. Transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definición de la contratación del Porteador; o • Medios propios, la empresa del comprador tenga flota propia de transporte.
<p>A5. Seguro Obligación de contratar un seguro que cubra los riesgos del transporte de la mercancía.</p> <ul style="list-style-type: none"> • CIP – ICC-A • CIF- ICC-C 	<p>B5. Seguro</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda al comprador contratar un seguro aunque no esté especificado en los INCOTERMS elegidos. • EXW- el comprador corre con todos los gastos y riesgo de transporte.
<p>A6. Documentación que sirve de prueba de la entrega de mercancía. Documentación que sirve de prueba que el cumple con requisitos contractual como transporte pagado.</p>	<p>B6. Documentación que sirve de prueba de la entrega de mercancía. Documentación que sirve de prueba que el cumple con requisitos contractual como transporte pagado.</p>
<p>A7. Despacho de exportación/importación</p>	<p>B7. Despacho de exportación/importación</p>
<p>A8. Comprobación/ embalaje/ marcado</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar que la mercancía cumple con los requisitos (calidad, medidas, peso etc..) • Marcar y embalar la mercancía de manera adecuada para su transporte. 	<p>B8. Comprobación/ embalaje/ marcado Es recomendable que los aspectos específico de mercancía (envase y embalaje) sean expresamente pactados en el contrato de compraventa.</p>
<p>A9. Reparto de costos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hasta el punto de entrega • Transporte • Carga y descarga • Seguro • Trámites aduaneros 	<p>B9. Reparto de costos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hasta el punto de entrega • Transporte • Carga y descarga • Seguro • Trámites aduaneros.
<p>A10. Transmisión de información por Notificación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Notificación de la entrega de mercancía • Notificación del Porteador designado. • Notificación de hecho cargo de la mercancía. • Notificación de la empresa transportista 	<p>B10. Transmisión de información por Notificación.</p> <p>“Fundamental que exista una adecuada transmisión de información entre las partes para gestionar de forma adecuada y eficiente.”²¹</p>

²⁰ Cfr. CABRERA CÁNOVAS, Alfonso. *Manual de uso de las reglas Incoterms 2020*. Barcelona: Marge Books, 1ra edición, 2020. p. 68

²¹ *Idem*. CABRERA CÁNOVAS. p. 73.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Notificación modo de transporte (camión, tren, avión o marítimo).• Respecto el plazo de entrega | |
|--|--|

De acuerdo con la orden de asignación de gestiones y costos siguiendo el INCOTERMS elegido para la transacción de comercial internacional, hasta llegar en el destino final.

1. Envase y embalaje.
2. Coste de exportación: Documentación, certificado etc...
3. Carga de la mercancía en el vehículo de transporte inicial
4. Despacho de exportación
5. Transporte inicial
6. Transporte hasta terminal.
7. Costos en terminal de origen: THC, Tasa y otros.
8. Carga a bordo
9. Transporte principal
10. Seguro de transporte
11. Descarga en terminal
12. Costes en terminal de destino: THC, Tasa y otros.
13. Despacho de importación
14. Transporte de terminal a destino final.
15. Descarga de la mercancía del vehículo de transporte final.

Aspectos no regulados por los INCOTERMS: consisten en una parte del contrato de compraventa internacional que tiene sus condiciones regidas por la libre negociación pactada en el acuerdo entre vendedor y comprador, no estando estas predeterminadas en los INCOTERMS, ellas son:

- Las partes que intervienen en un contrato de compraventa pueden acordar libremente la ley aplicable y la jurisdicción competente. Si esto no ha sido previsto previamente en el contrato de compraventa, podemos encontrarnos en dos situaciones:
 - 1) *Países que han ratificado el Convenio de Viena 1980:* Aplica cuando los países que celebran el contrato de compraventa son signatarios del marco legal

de la Convención de Viena, ratificado por la gran mayoría de los países importadores. Las “operaciones entre empresas domiciliadas en ellos, habitualmente será el marco jurídico que regule lo no especificado expresamente en el contrato de compraventa.”²²

2) *Países que no han ratificado el Convenio de Viena 1980*: “Si la operación no se realiza entre compañías de dos países firmantes del Convenio de Viena, será aplicable dicho Convenio cuando lo indique el Derecho Internacional Privado, rama del derecho dedicada a resolver los conflictos de jurisdicción internacionales.”²³

➤ Medio y plazo de pagos internaciones: Los INCOTERMS no regulan los medios o términos de pago internacional en un contrato de compraventa internacional, quedando a criterio de las partes adoptar la mejor forma de pago que les convenga, en cada transacción específica, a continuación se presenta una tabla de las más comunes medios de pago utilizados en transacciones internacionales:

INCOTERMS	MEDIO DE PAGO
EXW	<p>Transferencia</p> <p>Una remesa internacional es el envío de dinero, vía transferencia electrónica, de un país a otro. Ya que, para llevar a cabo esta acción, es necesario intercambiar las monedas de origen y destino, antes de ejecutar la transferencia en sí.</p>
FCA	<p>Remesa Simple</p> <p>“La denominación remesa simple (<i>clean collection</i>) significa el cobro de documentos financieros no acompañados de documentos comerciales.”²⁴</p>
FAS	
FOB	
CPT	<p>Remesa Documentaria</p> <p>“La de remesa documentaria (<i>documentary collection</i>) el cobro de la remesa mediante la entrega de documentos financieros</p>
CIP	
CFR	

²² *Idem.* CABRERA CÁNOVAS. p. 74.

²³ *Idem.* CABRERA CÁNOVAS. p. 74.

²⁴ Cfr. HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ DE QUIJANO, Luis & FERNÁNDEZ-BERNAL, Raúl Sánchez. *Diploma de Experto Profesional em Comercio Internacional. Tomo II: Financiación y medios de pago internacionales. Negociación.* UNED, Madrid 2018. p. 84

CIF	acompañados de documentos comerciales o de documentos comerciales solamente.” ²⁵
DAP	<p>Crédito Documentario</p> <p>“Convenio en virtud del cual un banco (banco emisor), a petición de un cliente (ordenante) y de conformidad con sus instrucciones, se obliga irrevocablemente a efectuar un pago a un tercero (beneficiario) o autoriza a otro Banco (banco avisador o confirmador) a efectuar dicho pago, aceptación o negociación, contra presentación de los documentos exigidos dentro del plazo establecido.”²⁶</p>
DPU	
DDP	

- Calidad y plazo de entrega de la mercancías: Solo las reglas A1 presentan las obligaciones del vendedor (debe proporcionar la mercancía + factura comercial). Sin embargo, las características específicas de los bienes, así como la vida útil, fecha de vencimiento, garantía de tiempo de entrega de los bienes, no son temas relevantes y previstos en los INCOTERMS, por ello es muy importante que estos temas sean muy bien detallado en el contrato de compraventa, principalmente para los casos que requieran algún tipo de compensación.
- Comercio de servicio: “Las reglas INCOTERMS son únicamente aplicables a las compraventas de productos tangibles, por lo que el comercio de servicios queda fuera de su alcance.”²⁷

²⁵ *Idem.* HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ DE QUIJANO & FERNÁNDEZ-BERNAL. p.84

²⁶ *Idem.* HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ DE QUIJANO & FERNÁNDEZ-BERNAL. p.92

²⁷ CABRERA CÁNOVAS. *op.cit.*,p.77.

II.II PRINCIPALES DIFERENCIAS ENTRE LOS INCOTERMS 2010 Y 2020

Los INCOTERMS 2020 trajeron cambios significativos con respecto a la versión 2010, sin embargo los temas principales y elementales de la versión 2010 quedaron en los INCOTERMS 2020, es decir, las revisiones de los términos contractuales sirven para mejorar y ajustar constantemente los cambios que involucran las transacciones de compraventa internacional, no renunciando a mantener las reglas bien ejecutadas previstas en INCOTERMS anteriores, pero también armonizando constantemente al contexto internacional actual.

En consecuencia, cabe señalar que en los INCOTERMS 2020 “se introdujeron varias diferencias con respecto a la versión inicial que conviene mencionar, a saber, el documento de transporte y la regla FCA; los diferentes niveles de cobertura del seguro en la regla CIF y CIP; la organización del transporte con medios de transporte propios del comprador o del vendedor, en las normas FCA, DAP, DPU y DDP; el cambio del término DAT a DPU; y la inclusión de requisitos relacionados con la seguridad en las obligaciones y costos de transporte.”²⁸

OLEGARIO LLAMAZARES dividió los cambios entre los INCOTERMS de 2010 y 2020, entre *Cambios Generales* - Se refiere a las formas, y aplicabilidad práctica de los INCOTERMS, con el objetivo de facilitar la comprensión y uso por parte de todos aquellos interesados en conocer los nuevos términos contractuales de comercio Internacional; *Cambios Específicos* - afectan directamente todo el contenido de un término contractual previamente establecido y en consecuencia influyen en las responsabilidades asignadas a vendedores y compradores. A continuación se muestran los cambios generales y específicos:

Cambios Generales: Afectan necesariamente a la forma y lenguaje de los términos contractuales, en un intento de simplificar la comprensión de las obligaciones previstas en cada INCOTERMS, principalmente para quienes tienen su primer contacto con los términos contractuales.

- *Lenguaje con mucho menos términos jurídicos:* Cambio del lenguaje jurídica previsto en los INCOTERMS 2010, a un lenguaje más sencillo

²⁸ Cfr. PINHEIRO, Luís de Lima, “Incoterms – Introdução e traços fundamentais”, *Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional*, Almedina, 2006, pps. 387-406.

habitualmente utilizado en el comercio internacional en el área de la logística, contribuyendo a las más de 26 traducciones que se realizan de los INCOTERMS.

- *Más contenido explicativo.* Las *Notas explicativas* que se introdujeron en los INCOTERMS 2020, sirven para facilitar al exportador y importador seleccionar el mejor término contractual para cada operación de compraventa específica. Las *Notas Explicativas* se componen de un contenido lingüístico de fácil comprensión, y con gráficos explicativos, una verdadera guía práctica que sirve también para ayudar a los jueces, árbitros en los conflictos derivados de estas transacciones comerciales.
- *Mayor desglose en el reparto de costes.* Las reglas del artículo A6/B6 de INCOTERMS 2010, se convirtieron en las reglas del artículo A9/B9 de asignación de costos, por lo que la versión actual es más extensa ya que los costos de los términos contractuales se explican individualmente. “El propósito de este cambio es facilitar a la parte vendedora y compradora contar con una lista de costos única, de modo que las partes puedan ubicar en una sola cláusula, todos los costos a que están obligados acorde con la regla Incoterms pactada en una operación concreta y específica.”²⁹
- *Relación entre los Incoterms y los contratos de comercio internacional.* Los contratos de compraventa según los términos contractuales previstos en los INCOTERMS no obligan/vinculan a las partes (comprador y vendedor) a celebrar contratos de transporte, seguros, etc... Los INCOTERMS deben entenderse como un momento de conexión, entre los demás contratos necesarios, para la formación de las condiciones idóneas en la efectiva entrega de los bienes.
- *Comparativa de obligaciones entre los 11 INCOTERMS.* “La versión 2020 ofrece al final de su redacción una presentación transversal en la que aparecen especificadas cada una de las 10 obligaciones (entrega, transporte, etc) a cumplir por cada parte (vendedora o compradora). Esta presentación expone de forma clara como cada parte va modificando

²⁹ HUAMÁN SIALER. *op.cit.*, p. 114

(ampliando o reduciendo) sus cometidos respecto al cumplimiento de cada una de las obligaciones.”³⁰

Cambios Específicos: Afectan específicamente al contenido de las normas de cada término contractual y en particular a las obligaciones del vendedor y del comprador.

- *Conocimiento de embarque con la mención “a bordo” regla específica de INCOTERMS FCA:* Con el fin de solucionar los problemas que surjan cuando el vendedor haya cumplido con su obligación de entregar la mercancía al transportista contratado por el comprador, liberando al vendedor de responsabilidad. Es necesario que el vendedor, antes de embarcar la carga/mercancía, emita el conocimiento de embarque - “a bordo” que compruebe que el transportista ha recibido la carga/mercancía.
- *Disposición del transporte con los medios propios del vendedor o del comprador en FCA, DAP, DPU y DDP.* Normalmente, las reglas INCOTERMS entendían que en una transacción comercial de compraventa, el transporte de las mercancías siempre estaba a cargo de un (*carrier*), el cual podía ser contratado por el vendedor o por el comprador, según el término contractual elegido. Sin embargo, los INCOTERMS 2020 dieron notable relevancia a la posibilidad de que el vendedor o el comprador cuenten con las condiciones y medios de transporte de mercancías en el comercio internacional, fijando FCA (transporte interno) país de salida, o país de destino de entrega de las mercancías con términos contractuales DAP, DPU y DDP.
- *Diferentes niveles de cobertura de seguro CIP y CIF:* “En las reglas de los Incoterms 2010, el artículo A3 tanto del CIF como CIP imponían al vendedor la obligación de obtener a sus propias expensas un seguro de la carga que cumpla al menos con la cobertura mínima dispuesta por la cláusulas (C) [...] o otras similares; estas cláusulas cubren todos los riesgos.”³¹ Ahora en INCOTERMS 2020 el término contractual CIP el vendedor se encarga de hacer una cláusula de seguro (A), si así lo acuerdan las partes.

³⁰ Cfr. CABRERA CÁNOVAS, Alfonso. *Manual de uso de las reglas Incoterms 2020*. Barcelona: Marge Books, 1ra edición, 2020.

³¹ Cfr. ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso. *Guía práctica de contratación internacional*. Ed 4. Esic editorial. 2022.

- *Inclusión de requisitos relacionados con la seguridad en las obligaciones y costos de transporte:* “Los Incoterms 2020 se ha añadido la asignación expresa de las obligaciones relacionadas con la seguridad en los artículos A4 y A7 de cada regla Incoterms”³² hacerse cargo de los gastos derivados de este requisito (desglose de costes del artículo A9/B9) en un intento de dar una mayor transparencia en la comprensión del desglose de cada obligación. A9- El vendedor es responsable de pagar todos los costos hasta la entrega de los bienes de acuerdo con el artículo A2.
B9- “reembolsar todos los costos y gastos en que haya incurrido el vendedor al prestar ayuda o información según lo estipulado en A4, A5 o A6 y A7(b).”³³
- *Cambio en las tres iniciales DAT A DPU:* El cambio más evidente de INCOTERMS 2020, en término DAT – *Delivered at Terminal*, se convierte en DPU – *Delivered at Place Unloaded*. Entretanto a responsabilidades de vendedor se mantienen con los riesgos y costo a cargo de vendedor até a descarga de mercancía no punto acordado con el comprador. “Se considera importante este cambio de denominación, dado que implica que el vendedor no solamente tiene que gestionar el transporte desde el punto de origen hasta el destino convenido para el comprador, sino que además tiene que encargarse de descargar esa mercancía desde el transporte principal.”³⁴ El término DPU es el único INCOTERMS que las mercancías son descargadas y entregadas al destino final.
- *Despachos de aduaneros, exportación, tránsito y importación:* División específica y mucho más precisa, de la responsabilidad costo/riesgo del vendedor y del comprador, relacionada con la documentación (aduanas de exportación y importación).

INCOTERMS	País que se transmite los costes/riesgo	Responsabilidad de despacho aduanero
EXW, FCA, FAZ, FOB, CPT, CFR, CIP, CIP.	Vendedor	Comprador
DAP, DPU y DDP	Comprador	Vendedor

³² *Idem.* ORTEGA GIMÉNEZ.

³³ HUAMÁN SIALER. *op.cit.*, p. 124

³⁴ HUAMÁN SIALER. *op.cit.*, p. 122

- *Requisitos de seguridad en el coste de transporte:* “Mayor precisión la responsabilidad sobre seguridad en dos circunstancias: el transporte desde el país de origen al de destino [...] Durante el transporte de la mercancías la responsabilidad en la seguridad la asume la parte que realiza el contrato de transporte: vendedor (CPT, CFR, CIP, CIF, DAP, DPU y DDP) o comprador (EXW, FCA, FAS, y FOB)”³⁵

Las nuevas actualizaciones de INCOTERMS 2020 en comparación con las de 2010 trajeron una visión más simplificada, eliminando términos contractuales que antes eran confusos y poco utilizados, adaptándose mejor al seguimiento del transporte marítimo multimodal por contenedores, externalizando la modernización al comercio internacional que se espera para la situación actual del mercado mundial.

El uso de los estándares INCOTERMS 2020 es estrictamente necesario para se “evitar confusiones, errores y posibles fraudes que pueden aparecer en cualquier momento de la actividad comercial.”³⁶ En un mundo globalizado, los cambios ocurren constantemente, desde 1980 los INCOTERMS sufren actualizaciones importantes cada 10 años. Sin embargo, cabe señalar que con los frecuentes avances en el uso de tecnologías automatizadas en la compra y venta de bienes en línea, posiblemente con el paso de los años las actualizaciones en los INCOTERMS hayan sido más cortas que en la actualidad.

³⁵Cfr. LLAMAZARES, Olegario. *Guía práctica de los INCOTERMS 2020*. Global Marketing Strategies, Madrid, 2020.

³⁶ Cfr. PÉREZ GONZÁLEZ, Santiago. *Evolución del comercio exterior INCOTERMS 2020*. Trabajo de fin de Grado, dirigido por Dámaso F. Javier Vicente Blanco e Irene Merino Calle, Facultad de Comercio, Universidad de Valladolid. 2018.

III. ARBITRAJE

En el capítulo III de este trabajo se abordará el mecanismo de resolución de conflictos ampliamente utilizado en el Comercio Internacional, el arbitraje. Además, explicar los conceptos principales, de este mecanismo no judicial de resolución de conflictos. Haré un breve resumen de uno de los casos de arbitraje internacional más grandes jamás vistos, el caso ARAMCO y su importancia para la difusión del arbitraje internacional, en el ámbito del Derecho Comercial y el Derecho Internacional Privado.

III. I ARBITRAJE EN COMERCIO INTERNACIONAL

El arbitraje es “una forma de resolver disputas, mediante la aplicación de reglas adjetivas y sustantivas elegidas por las partes, por jueces no gubernamentales designados por ellas, cuyas decisiones están sujetas a ejecución forzosa, utilizando el poder de coerción de los jueces o tribunales gubernamentales.”³⁷ Por tanto, el arbitraje es un medio no judicial para resolver disputas, que pueden surgir principalmente entre contratos con grandes empresas cuando nos referimos al comercio internacional. El arbitraje debe ser consecuencia de un acuerdo de libre disposición entre las partes, surgiendo un derecho dispositivo en relación con las reglas de obligado cumplimiento para las partes.

Cabe resaltar la importancia de diferenciar modalidades de arbitraje, las cuales ya están muy consolidadas en el comercio internacional, son estos:

- **Arbitraje *as hoc*:** “Se llama arbitraje *ad hoc* al que se lleva a cabo por árbitros designados por las partes, de acuerdo con las leyes y reglas elegidas por ellas, y dichas reglas pueden ser las de una institución arbitral, o las normas vigentes en el lugar donde se realiza el arbitraje, o, además, se dejará el asunto a la discreción del tribunal arbitral.”³⁸ Pero al tener que regular todos los aspectos del arbitraje se puede incurrir en errores que puede finalizar el arbitraje, como por ejemplo: si una de las partes incurrir en obstaculizar el desarrollo del procedimiento arbitral, lo que significa que hubo una mala articulación del procedimiento arbitral por parte de las partes, lo que llevó a que el arbitraje no se llevara a cabo.

³⁷ Cfr. De SILVEIRA LOBO, Carlos Augusto. *Uma introdução à arbitragem comercial internacional*. Lobo & Lira advogados, 2003.

³⁸ PASCHOAL, Luiz Maurício Machado. “Arbitragem Comercial Internacional”. *Revista de Ciência Política*, vol. 25 n° 1, 1982, pp. 54-63.

- **Arbitraje institucionalizada:** De acuerdo a las solicitudes de las partes, se opta por sistemas institucionalizados ya especializados en arbitraje, y con las reglas ya preestablecidas por estos establecimientos, ofreciendo un alto nivel de seguridad jurídica, evitando las lagunas normativas. “Entre las ventajas destacadas respecto del uso del arbitraje institucional, destacamos la mayor facilidad para constituir el tribunal arbitral, mayores posibilidades de realizar acciones en los casos en que la parte adversa se muestra recalcitrante o utiliza medios dilatorios, y la posibilidad de designar árbitros altamente especializados, por su experiencia y conocimiento de las instituciones arbitrales.”³⁹

El convenio arbitral es un instrumento de libre autonomía de las partes en someter las materias donde existe alguna controversia, haciendo uso del arbitraje, como medio decisivo para la resolución definitiva de un litigio determinado. Solo hay un caso en que no está de acuerdo de voluntad de las parte y qué se aplica el arbitraje, que es el supuesto de arbitraje forzoso instaurado por el heredero legítimo fallecido, entre los herederos no forzosos.

El arbitraje comercial aparece como brazo jurisdiccional del orden jurídico transnacional, con función resolutive de la sociedad internacional de comerciantes. Las prácticas del comercio internacional han intentado constituir un ordenamiento jurídico privado con las *Lex mercatoria*, alternativo al ordenamiento jurídico estatal, es una idea de un espacio jurídico no contaminado por el derecho estatal.

Estamos ante a un sistemas que eluden la aplicación de las normas de los estados, el arbitraje en el contexto del comercio internacional es un instrumento jurisdiccional, con sus propias instituciones “*parajurisdiccionales*” que serían los Tribunales arbitrales del comercio internacional, creando un verdadero orden jurídico ajeno a los órdenes estatales.

El arbitraje no es un instrumento neutro, y si un instrumento alternativo a la jurisdicción al espacio jurídico estatal. Es un espacio jurídico de las empresas multinacionales que pueden constituir un poder autosuficiente, ya que el derecho en el comercio internacional es la legitimidad por la coacción. Una vez que, en el mundo de las

³⁹ *Idem.* PASCHOAL. p. 57

sociedades comerciantes si no cumple con el laudo arbitral te echarán del mercado. La ejecutividad del laudo arbitral deriva del propio sistema comercial internacional, ya que es un sistema social muy coercitivo generado por medio de sanciones sociales.

Es “por esta razón, la autonomía de la voluntad, como principio elemental en la construcción de la regulación sustantiva y procesal de relaciones privadas de comercio internacional, justifica la inclinación de partes elegir el derecho material y el procedimiento que debe guiar soluciones a disputas.”⁴⁰ La *Lex Mercatoria* se ha ido configurando como un *Tertius genus* ⁴¹ frente al derecho estatal y al derecho internacional como un espacio normativo propio, una fuente normativa de derecho cuya aplicabilidad puede ser debatida, pero no cabe dudar su carácter jurídico y normativo. En que las prácticas del comercio internacional son fuente directas del Derecho Internacional Privado.

Los costumbres son fuentes de derecho espontaneo que se establece por una colectividad sobre la prácticas en su mayoría comerciales, para satisfacer sus intereses particulares. Importante destacar, que el uso y práctica del mercantil internacional siempre van a estar subordinadas las reglas de la *Lex Mercatoria* a un derecho estatal, salvo que la norma estatal diga lo contrario.

Aspectos importantes de la conducta del comercio internacional en las *Lex Mercatoria*:

1. No pertenece al Derecho Internacional Público, la costumbre internacional son elaborados por los comerciantes internacionales, que no son los sujetos de Derecho Internacional.
2. No es un Derecho Nacional, por lo tanto no puede ser equiparable.
3. Es un costumbre transfronterizo, organizado por los operadores jurídicos del Derecho Internacional.

⁴⁰ Cfr. POLIDO, Fabrício Bertini Pasquot. “Agenda global da arbitragem comercial internacional e sua conformacao institucional”. En *Arbitragem comercial, Princípios, Instituicoes e procedimentos. A prática no CAM-CCBC*. Organizadores: Maristela Basso y Fabrício Bertini Pasquot Polido, Marcial Pons/ CAM-CCBC, Madrid/Sao Paulo, 2013.

⁴¹ *TERTIUS GENUS: Gral. 'Tercer género'. Se usa esta locución para referirse a una tercera posibilidad distinta de las dos más comunes. «[...] de ahí que se hiciese necesario para determinar el objeto del contrato y, por ende, precisar si la vendedora cumplió su obligación de entregar lo pactado, proceder a la calificación del contrato como compraventa por unidad de medida o número o, por el contrario, como compraventa “a precio alzado” o “de cuerpo cierto”, sin que exista un tertius genus»*

4. Fuente de Derecho Internacional Privado.

En el caso de cumplimiento de los laudos arbitrales extrajeras en España, se sustancia según el procedimiento del proceso civil español, para los laudo arbitral dictadas por los tribunales extranjero, haciendo una remisión al Convenio de Nueva York de 1958, sin perjuicio de lo que establezca otros Convenios internacionales, según el artículo 46 de la Ley 60/2003 como sigue abajo:

Ley 60/2003 de 23 de diciembre, de arbitraje:

Artículo 46. *Carácter extranjero del laudo. Normas aplicables.*

1. Se entiende por laudo extranjero el pronunciado fuera del territorio español.
2. El exequátur de laudos extranjeros se regirá por el Convenio sobre reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, hecho en Nueva York, el 10 de junio de 1958, sin perjuicio de lo dispuesto en otros convenios internacionales más favorables a su concesión, y se sustanciará según el procedimiento establecido en el ordenamiento procesal

“Es difícil encontrar un convenio internacional en el área comercial que haya suscitado más adhesiones que la Convención sobre Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras hecha en Nueva York en 1958 («Convenio de Nueva York de 1958»). En el momento de escribir estas líneas, 137 Estados lo habían ratificado [...] objetivo inmediato que pretendía, facilitar el reconocimiento y ejecución de laudos, sino que sus soluciones representan un mínimo común denominador a escala mundial.”⁴² El Convenio de Nueva York afirma que cada uno de los estados contratantes debe de reconocer la autoridad del laudo arbitral de acuerdo con las normas de procedimiento vigentes en el tiempo, donde el laudo arbitral sea invocado, de acuerdo con las condiciones que se establecen en el propio convenio.

El ámbito de aplicación del Convenio de Nueva York (1958):

⁴² Cfr. VIRGÓS SORIANO, Miguel. “Arbitraje comercial internacional y convenio de Nueva York de 1958”. *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, nº 2, 2007, pp. 1682-1691

1. Erga omnes: “aplican el Convenio de Nueva York de 1958 *erga omnes*, es decir, con alcance universal frente al resto del mundo, sin limitar su operación a arbitrajes vinculados a otros Estados parte de ese Convenio. Esta aplicación *erga omnes* o universal tiene un efecto multiplicador evidente.”⁴³ Esto significa, decir que afecta a todos los laudos arbitrales que provenga de donde provenga.
2. Principio de aplicación de la regla más favorable: “Esto significa que las normas del Convenio «ceden» ante otras normas, de origen nacional o internacional, que permitan en el Estado donde se pretenda la efectividad del laudo, un régimen de reconocimiento y ejecución más favorable que el régimen del CNY 1958.”⁴⁴
3. Remitir a las normas del país en que se solicita reconocimiento: “el juez debe remitir a las partes al arbitraje, «a menos que se compruebe que dicho acuerdo es nulo, ineficaz, o de ejecución imposible».”⁴⁵

El lado arbitral necesita ser ejecutado de modo usual y principalmente en ámbito del comercio internacional, cuando no se aplica el laudo voluntariamente, la modalidad coactiva se aplica, a través del estado ratificando del Convenio de Nueva York. Por cuenta de eso, el estado pone su sistema jurisdiccional al servicio del sistema arbitral internacional para que tenga efecto, reconocimiento y ejecución de los laudos arbitrales de acuerdo con el Convenio de Nueva York.

Importante resaltar las causas de denegación del procedimiento y ejecución del laudo arbitral, el Convenio de Nueva York tiene un alcance universal sobre los laudos arbitrales, aplicando una presunción a favor del reconocimiento y ejecución de los laudos arbitrales extranjeros. El “laudo vinculante pronunciado en un Estado contratante debe ser reconocido y ejecutado en los demás Estados contratantes, salvo que ese laudo haya sido anulado o sus efectos suspendidos en el Estado de origen. Esto significa, positivamente, que el laudo válidamente emitido valdrá en los demás Estados contratantes y, negativamente, que si es anulado o suspendido, no lo hará.”⁴⁶

⁴³ *Idem.* VIRGÓS SORIANO. p. 483

⁴⁴ *Idem.* VIRGÓS SORIANO. p. 500

⁴⁵ *Idem.* VIRGÓS SORIANO. p. 497

⁴⁶ *Idem.* VIRGÓS SORIANO. p. 493

Por lo tanto, cabe resaltar que existen 7 causas de denegación del procedimiento y ejecución del laudo arbitral, Dividido en 5 motivos formales y 2 motivos estimables de oficio, como sigue debajo de la explicación más detallada:

Motivos formales: causas que van a ser alegables de parte, necesita la parte probar ante la autoridad competente una de las cinco causas. El juez no podrá entrar a valorar la respuesta que ha dado el árbitro al litigio, el juez estatal tiene vedado entrar en el fondo.

1. La Invalidez del acuerdo arbitral.
2. Violación del derecho a la tutela efectiva.
3. Inconsistencia del laudo arbitral.
4. Errores en el desarrollo del procedimiento.
5. Falta de firmeza del laudo arbitral que se quiere reconocer.

Motivos estimables de oficio: por la autoridad (juez) del país donde se pide el reconocimiento, tenderá la competencia por oficio de hacer las verificaciones.

6. Si de acuerdo con la ley del país el objeto de la diferencia no es susceptible de solución por vía arbitraria.
7. La ejecución/reconocimiento del laudo arbitral son contrarios al orden público de ese país.

“En resumen, la regla general consiste en limitar la intervención judicial, es decir, velar por la independencia del procedimiento arbitral excluyendo lo máximo posible a la justicia ordinaria de las actuaciones arbitrales, sin embargo, existen situaciones en las cuales se hace necesario el auxilio del ordenamiento judicial, por ser este último el único que tiene facultad para la realización de determinadas actuaciones.”⁴⁷

En el caso de “los Incoterms que fueron creados por la Cámara de Comercio Internacional con la finalidad de interpretar los principales términos comerciales empleados en los contratos de compraventa internacional a fin de prevenir y evitar las controversias”⁴⁸ que podría llegar a los tribunales nacionales. Sin embargo, los

⁴⁷ Cfr. SOLÍS ZELAYA, Román. El papel del juez en la Arbitraje Comercio Internacional. Marco Legal del Arbitraje Comercial Internacional en Costa Rica. Arbitraje Comercio Internacional, Reconocimiento y Ejecución de sentencia y Laudo Arbitrales Extranjeros. Organización de los Estados Americanos. pg 130.

⁴⁸ CAVALLER VERGÉS. *op.cit.* p. 366

INCOTERMS no previenen por completo la aparición de conflictos, que pueden surgir dentro del ámbito mercantil, por cuenta de eso el arbitraje es un medio más rápido para resolver estas controversias, que pueden ser o no de origen contractual, mediante el cual las partes someten su litigio a uno o varios árbitros aceptando el cumplimiento del laudo arbitral de modo libre y espontánea voluntad de las partes.

En el ejercicio mercantiles internacional el arbitraje es un mecanismo extrajudicial, muy útiles para resolución de conflictos en ámbito de conflictos que son generados por las relaciones Comerciales, frente a los tribunales de justicia nacionales, las principales ventajas de este sistema extrajudicial son:

1. Especialización y experiencia: Los árbitros suelen ser expertos en el campo relacionado con el conflicto. Esto asegura que las decisiones se tomen con un alto grado de conocimiento y experiencia en el área específica.
2. Simplicidad y flexibilidad: El proceso de arbitraje puede ser menos formal y más ágil que los procedimientos judiciales, lo que puede resultar en una resolución más rápida del conflicto. Además, las partes pueden acordar las reglas y procedimientos, lo que brinda una mayor flexibilidad para adaptarse a las necesidades específicas del caso.
3. Costes controlados: Aunque el arbitraje puede implicar algunos costes, estos son generalmente más predecibles y controlables en comparación con los litigios en tribunales. No hay gastos sorpresa y las tarifas de los árbitros y otros costos suelen estar establecidos de antemano.
4. Neutralidad y confidencialidad: El proceso de arbitraje puede llevarse a cabo en un lugar neutral, lo que puede ser importante en disputas internacionales. Además, las audiencias y documentos asociados pueden mantenerse confidenciales, lo que puede ser crucial para proteger información sensible o estratégica de las partes.
5. Ejecución global de la sentencia: La Convención de Nueva York sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras facilita el reconocimiento y ejecución de los laudos arbitrales en más de 160 países, lo que brinda a las partes una mayor seguridad y predictibilidad en cuanto a la ejecución de la decisión.

El arbitraje en el comercio internacional es crucial, ya que los árbitros son seleccionados por ambas partes, lo que ayuda a garantizar un alto nivel de imparcialidad y neutralidad en los laudos arbitrales. Estos procedimientos arbitrales dispone de ser más rápidos que los procedimientos en los tribunales judiciales nacionales, lo que es esencial para el mundo de los negocios internacionales. El proceso de arbitraje tiende a ser, menos adversarial que el litigio jurídico, lo que puede auxiliar en la manutención de las relaciones comerciales globales, trayendo más confianza y estabilidad para todo el mercado.

III.II CASO ARAMCO

El caso ARAMCO fue la primera disputa derivada de un contrato de concesión de petróleo y gas resuelta mediante arbitraje internacional. El contexto histórico del caso ARAMCO destaca por su complejidad, si consideramos que al momento de la proclamación del laudo arbitral no existían los principales pilares de sustento del arbitraje internacional, tales como:

- Convención de Nueva York de 1948: garantiza la ratificación/ejecución de los laudos arbitrales a nivel internacional.
- Convenio de Washington D.C. 1965: Creación del Centro de Solución de Controversias de Inversores (CIADI). El objetivo de la Convención de Washington es resolver controversias que surjan entre los estados miembros y el gobierno nacional de otro estado, por las inversiones que el particular hubiera realizado en el primero de los estados, mediante arbitraje.
- Organización de las Naciones Unidas - Reglamento de Arbitraje de la UNCITRAL 1966: "El Reglamento de Arbitraje de la UNCITRAL ha demostrado ser fundamental para la resolución efectiva de disputas transfronterizas, comerciales, de tratados de inversión e interestatales".⁴⁹ Teniendo como objetivo promover la unificación progresiva del derecho mercantil internacional.
- Convenio de Seúl 1985: Este convenio fue la respuesta del banco mundial a la crisis de la deuda y de la inversión de 1981, es un Organismo multilateral de garantía de inversiones con carácter financiero, que tiene como finalidad el movimiento de inversiones en los países en desarrollo, el MIGA utiliza dos medios para protección de las inversiones.

“Reino de Arabia Saudita, en 1938 el país experimentó un gran crecimiento económico con el descubrimiento de petróleo en su territorio.”⁵⁰ Sin embargo, esta historia comenzó en 1933 cuando el gobierno de Arabia Saudita otorgó una concesión de

⁴⁹ Cfr. PAULSSON, Jan; PETROCHILOS, Georgios. *UNCITRAL arbitration*. Kluwer Law International BV, 2016.

⁵⁰ Cfr. LEAO, Augusto Veloso. “Saudi Arabia: A kingdom in perfil from Paul Aarts and Carolien Roelants (Resenha)”. *Malala*, Sao Paulo. V.4, n.6. jul.2016.

exploración para buscar petróleo a la empresa estadounidense Standard Oil Company de California-ARAMCO.

El contenido que involucra la concesión de territorio de Arabia Saudita a la empresa ARAMCO establece:

- ✓ Plazo de concesión de 60 años
- ✓ El derecho exclusivo de ARAMCO para;
 - Explorar
 - Buscar
 - Extraer
 - Manipular
 - Fabricar
 - Manejar
 - Transportar
 - Exportar petróleo y sus derivados.

En 1939, la Compañía ARAMCO realizó la primera comercialización de su producción de petróleo y se expandió por todo el mundo. Después de más de 20 años de pactado el contrato de concesión, el gobierno saudita en 1954, firmó un acuerdo exclusivo para el transporte marítimo del petróleo exportado desde Arabia Saudita en favor de la empresa Onassis por un periodo 30 años.

Para darle mayor autoridad al contrato firmado con la empresa Onassis, el gobierno saudita declaró este acuerdo como un acuerdo real, con fuerza de ley en el territorio de Arabia Saudita. Por lo tanto, la empresa ARAMCO necesariamente debería hacer cumplir esta ley.

La empresa ARAMCO se negó inmediatamente a aplicar el real decreto que concede el derecho de transporte exclusivo a la empresa Onassis, argumentó que la concesión territorial otorgada en 1933 le dio el debido derecho a elegir unilateralmente tanto el medio de transporte del petróleo exportado, como la elección de los tipos de buques petroleros que realizarían este transporte. Por cuenta de eso, el gobierno de Arabia Saudita no podría tomar ninguna decisión sobre el transporte de petróleo.

Las partes no llegaron a un acuerdo por voluntad propia y el gobierno de Arabia Saudita sugirió llevar las disputas a un arbitraje internacional, lo que la empresa ARAMCO aceptó. El “caso emblemático que involucra el consorcio ARAMCO, Arabia Saudí y la empresa de transporte del millonario griego Aristóteles Onassis. La complejidad del hecho que involucra a las tres partes se produjo por la cantidad de dinero involucrado, así como la duda sobre cuál se aplicaría la ley para resolver la disputa.”⁵¹

Un año después del inicio del conflicto (1955), tras negociaciones se estableció una nueva cláusula arbitral, un compromiso de cumplimiento del laudo arbitral, necesaria porque era un instrumento de acuerdo en el que ya estaba en marcha toda la controversia jurídica.

Las divergencias también surgieron del contrato inicial que establecía el arbitraje internacional como solución de conflictos, sin embargo esta cláusula contractual no especificaba las normas de arbitraje aplicables. Como consecuencia, las partes por su propia voluntad acordaron un arbitraje internacional *ad hoc*, con sede en Suiza- Ginebra, en que la ley aplicable se dividió en:

- Cuestiones relacionadas con la jurisdicción de Arabia Saudita- la ley aplicable era de Arabia Saudita – *Sharia Law*⁵².
- Cuestiones que no involucraban la jurisdicción de Arabia Saudita- la ley aplicable fue la que el tribunal consideró relevante para el caso. A falta de estipulación de la ley aplicable (silencio de las partes), hizo con que el tribunal arbitral en el caso ARAMCO tenía total libertad para elegir la ley aplicable, a estas cuestiones que no involucran la jurisdicción del gobierno saudí.

Propuestas preestablecidas por las partes, respetando el Principio de autonomía de la voluntad, en relación con la constitución del Tribunal Arbitral:

⁵¹ Cfr. SALLES, Denise, LEITE, Icaro. *Direito Internacional, Comunidade e Relacoes Internacionais*. Editora Multifoco. Rio de Janeiro. 2007. p. 18

⁵² *SHARIA LAW* (Oxford Leanguages): *Ley canónica islámica basada en las enseñanzas del Corán y las tradiciones del Profeta (Hadith y Sunna), que prescribe deberes tanto religiosos como seculares y, en ocasiones, sanciones retributivas por infracción de la ley. En general, se ha complementado con legislación adaptada a las condiciones de la época, aunque la forma en que debería aplicarse en los estados modernos es un tema de disputa entre tradicionalistas y reformistas musulmanes.*

1. Analizar el tipo de interpretación del contrato de concesión, entre expansivo y restrictivo;
2. Declarar si la empresa ARAMCO podría negarse a aplicar el Real Decreto establecido por el gobierno saudí, que concedía preferencia al transporte marítimo de petróleo establecido a favor de la empresa Onassis;
3. Que el laudo arbitral no podrá tener carácter pecuniario;
4. Que ninguna de las partes solicitaría indemnización por daños y perjuicios.

Las decisiones (3 y 4) tomadas entre ambas partes, derivaron de una excelente relación comercial en la concesión territorial exploratoria, que en su momento ya llevaba más de 20 años. Basado en la buena fe entre las partes, con una clara voluntad de mantener relaciones comerciales amistosas incluso después del resultado del arbitraje.

Alegaciones del gobierno de Arabia Saudita:

* Que la interpretación del contrato de concesión se entienda de forma más restringida. Ya que el cuerpo del contrato de concesión no incluía el transporte marítimo. Por tanto, el contrato de concesión otorgado a la empresa ARAMCO fue una delimitación territorial. Esto significa que, según el argumento del gobierno saudí, la disposición legal contractual sólo se refería al transporte interno de petróleo y sus derivados dentro del territorio de Arabia Saudita y no a su exportación por vía marítima.

* Que el acuerdo de transporte marítimo pactado con la empresa Onassis era jerárquicamente superior, al tratarse de un real decreto con carácter jurídico, materia exclusiva de la soberanía nacional del gobierno de Arabia Saudita. En consecuencia, el contrato de concesión con la empresa ARAMCO era jerárquicamente inferior al real decreto. Por lo tanto, la empresa ARAMCO estaba obligada a cumplir la legislación saudita.

* Que la empresa ARAMCO en realidad no había ejercido el supuesto derecho marítimo de exportar el petróleo, ya que la empresa no cuenta con una flota de buques petroleros para el transporte marítimo. La empresa acordó con sus compradores que el transporte de la carga de petróleo se realizará por vía marítima y la responsabilidad exclusiva del comprador. Por lo tanto, el importador sería responsable de enviar el buque a Arabia Saudita para ser abastecido, y

posteriormente transportado por vía marítima hasta el destino final elegido por el importador. El gobierno de Arabia Saudita caracterizó este derecho como un *nominal right*, lo que significa que no es un derecho inmaterializable, y por tanto inexigible, por parte de la empresa ARAMCO. De modo que un *nominal right* se caracteriza: “en la situación anterior a la violación, un derecho es exigible si el beneficiario cree racionalmente que está presente la probabilidad necesaria de preferencia o indiferencia. En la situación posterior a una infracción, un derecho es exigible si el monto de la compensación y el castigo disponibles son moralmente significativos. Un derecho que es exigible bajo la prueba apropiada es un derecho genuino; un derecho inexigible es un *nominal right*”⁵³

Alegación de la empresa ARAMCO.

* La empresa ARAMCO argumentó que el contrato de concesión tenía carácter jurídico entre las partes, haciendo referencia al *Principio pacta sunt servanda*. “Es el principio de fuerza imperativa, según el cual el contrato establece derecho entre las partes. Así, se puede decir que *pacta servanda* es el principio según el cual el contrato obliga a las partes dentro de los límites de la ley.”⁵⁴ Por esta razón, no podrá ser acordado ni contradicho por leyes posteriores. Esto significa que el gobierno de Arabia Saudita no podría acordar con ninguna otra empresa, un contrato en materia de transporte de petróleo por vía marítima, por haber establecido de antemano este derecho al otorgar el contrato de concesión.

* En relación con el transporte marítimo de petróleo, la empresa ARAMCO argumentó que se trataba de un derecho exclusivo y estricto, derivado del contrato de concesión, que ya tenía una vigencia de más de 20 años, caracterizándose en sí mismo un derecho adquirido.

* El contrato de concesión entre la empresa ARAMCO y Arabia Saudita era un contrato internacional y debían aplicarse los principios generales del derecho reconocidos por los países civilizados. Importado del art 38. *Statute of the International Court of Justice*.

⁵³ Cfr. REIFF, MARK R. *Punishment, Compensation, and Law. A Theory of Enforceability*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005, pp. 234 – 242.

⁵⁴ Cfr. ZUNINO NETO, Nelson. “Pacta sunt servanda x rebus sic stantibus: uma breve abordagem”. Zunino advogados. 22 de junio de 2021.

Capítulo II competencia del tribunal.

Artículo 38

1. El Tribunal, cuya función es decidir en conformidad con el derecho internacional, tales disputas que le sean presentados, se aplicarán:

a. convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establezcan normas expresamente reconocido por los estados contendientes;

b. costumbre internacional, como prueba de una práctica general aceptada como ley;

c. los principios generales del derecho reconocidos por naciones civilizadas;

d. sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 59, decisiones judiciales y las enseñanzas de los más publicistas altamente calificados de las distintas naciones, como medio subsidiario para la determinación de las normas de derecho.

2. Esta disposición no perjudicará la facultad de la Corte para decidir un caso ex aequo et bono, si las partes lo acuerdan.

La primera audiencia de arbitraje tuvo lugar en 1956 en Suiza - Ginebra, y después de 2 años en 1958 se emitió el laudo arbitral, que concluyó:

* Que la empresa ARAMCO poseía el derecho original adquirido del contrato de concesión, y que el Gobierno de Arabia Saudita no podía negar/retirar o transferir este derecho a otra empresa, en este caso la empresa (Onassis).

* Que la interpretación restrictiva alegada por el gobierno de Arabia Saudita no estaría acorde con la intención real de las partes al momento de acordarse el contrato de concesión en 1933. Además, no estaría en línea con la intención del comercio.

* Que en relación con la soberanía nacional del gobierno saudita, el Tribunal Arbitral concluyó, que la cláusula arbitral daba facultades para analizar si el contrato de transporte marítimo de petróleo suscrito con la empresa Onassis infringía los derechos de la empresa ARAMCO.

* El Tribunal arbitral negó el argumento de que los actos del gobierno de Arabia Saudita no podían ser objeto de análisis por el Tribunal de Arbitraje, ya que se trataba de una cuestión de soberanía nacional.

* “Además, aunque las partes acordaron mutuamente regirse por los principios de Sharia de acuerdo con la interpretación de la escuela Hanbali, el panel confirmó. La posición de ARAMCO al decidir no aplicar la ley KSA [...] La ley aplicable en este caso sólo podría ser la ley saudita. Sin embargo, el panel aún se negó a aplicarlo a esta diferencia basándose en que no existían regulaciones legales que rige las concesiones petroleras en Arabia Saudita. Este contrato de concesión fue firmado entre un Estado y una empresa privada y por lo tanto no podría aplicarse bajo las normas del derecho internacional público, ya que esto se aplica exclusivamente a disputas entre Estados.”⁵⁵

La decisión del tribunal arbitral en el caso ARAMCO fue muy crítica, porque había un notorio rastro de colonialismo derivado de los comentarios del laudo arbitral, en los que afirmaban la insuficiencia del uso de la *Sharia Law*. “Esta decisión demuestra una clara falta de conocimiento de los principios de la *Sharia*, que contienen reglas que rigen todo tipo de acuerdos. Aunque la escuela Hanbali no tenía norma sobre contratos de concesión, la ley islámica es mayor que la interpretación ofrecida por una escuela de pensamiento y tiene el método Qiyas que permite recurrir a otras escuelas islámicas [...] Esto podría considerarse discriminación contra el Reino de Arabia Saudita, así como un juicio erróneo de los principios de la ley islámica. La negativa del tribunal a aplicar la ley KSA parece injusta porque no se puede considerar que ninguna ley distinta de la saudí tenga conexión alguna con las partes del acuerdo.”⁵⁶

En un contexto, en el que las propias partes optaron por su propia voluntad aplicar la ley islámica a cuestiones que involucraban la jurisdicción saudita, y a cuestiones que no involucraban la jurisdicción de Arabia Saudita el tribunal arbitral quedó libre de elegir la ley aplicable. Aún así, al final del laudo arbitral, la ley islámica no era aplicable, por

⁵⁵ Cfr. ALOTAIBI, Abdulkarim Saud. *The Development of an Arbitration system attractive to international commerce: Analysing the new Saudi law of arbitration 1433H (2012)*. Thesis submitted in fulfilment of the requirements for a Doctor of Philosophy (PhD) Degree in Law University of Warwick, School of Law. April 2019. p. 121-122.

⁵⁶ *Idem*. ALOTAIBI. p. 119

considerarse subdesarrollada y sin elementos jurídicos fundamentales para interpretar los contratos de comercio internacional de petróleo.

Resumen del Laudo arbitral	
Cuestiones jurídicas	Derecho aplicable
Aplicación de la <i>Sharia Law</i>	No hubo aplicación de la <i>Sharia Law</i> , sino más bien la aplicación de los derechos y principios internacionales.
Efecto del contrato de concesión	Derecho marítimo y costumbres del comercio internacional de petróleo.
Transporte de petróleo en alta mar	Derecho Internacional Privado
Ley de procedimiento procesal arbitral	<p>Protocolo de Ginebra 24 de septiembre de 1923 (relativo a la cláusula de arbitraje).</p> <p>Art. 2: El proceso de arbitraje, incluida la constitución del tribunal arbitral, se regirá por la voluntad de las partes y por la ley del país en cuyo territorio se desarrolle el arbitraje.</p>

“En el caso ARAMCO, el tribunal arbitral, “basándose en consideraciones objetivas”, determinó que “el derecho rector debe coincidir con el entorno económico donde debe realizarse la operación, por lo que decidió aplicar a la parte de la controversia

no sujeta a la ley saudí “costumbre y práctica saudíes predominantes en el mercado internacional del petróleo y el derecho internacional público.”⁵⁷

Este caso emblemático tuvo su gran relevancia en la creación de la *Lex petrolea*. La “*Lex petrolea* entendida como la normalización de las prácticas internacionales consuetudinarias de la industria petrolera derivadas de la *Lex mercatoria*”⁵⁸. La idea es, crear un sistema autónomo en el que, las controversias generadas por empresas y países productores de petróleo se debatieran por derechos distintos al derecho nacional.

La no aplicación de la ley islámica por parte del Tribunal de Arbitraje al concluir el Informe de Arbitraje generó cambios legislativos internos con el objetivo de asegurar la aplicación exclusiva de la ley islámica a cualquier contrato con empresas nacionales sauditas. Además, el gobierno saudí teme en el futuro no aplicar la ley islámica en un posible arbitraje. Prohibió a cualquier entidad y agencia del gobierno saudí utilizar el arbitraje para resolver conflictos.

“Tras el caso ARAMCO, en 1963 el Consejo de Ministros emitió una resolución que prohibía la gobierno o sus agencias a recurrir al arbitraje (Consejo de Ministros Resolución No. 58 de 1963). En 1979 se publicó una circular del Ministerio de Comercio para complementar la resolución de 1963, que impone limitaciones al reconocimiento del arbitraje acuerdos y cláusulas. La circular de 1979 afirmaba que cualquier empresa nacional inclusión de una cláusula en sus estatutos que prevea el arbitraje fuera del KSA será inequívocamente nula. Fue incluso más allá, rechazando cualquier aprobación o registro de un contrato de empresa si incluía dicha cláusula (Ministerio de Comercio, 1979).”⁵⁹

El caso ARAMCO sirve como una aplicación de los INCOTERMS condiciona necesariamente a la actuación del estado de Arabia Saudita y la modificación interna de su legislación, por que el buen resultado de un contrato depende de la aplicación de los INCOTERMS. “Podemos ver la creación de una nueva forma de aplicar la Ley, esta vez involucrando al área petroquímica de normas y principios generales del Derecho

⁵⁷ Cfr. LEW, Julian D. M. *The choice of the applicable law in international commercial arbitration: a study in decided arbitration awards*, Université Catholique de Louvain, 1977.

⁵⁸ Cfr. OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende & SOUZA, Lucas Carvalho. “Aspectos controversos da arbitralidade objetiva nos contratos de concessão de petróleo e gás natural”. *R.Bras. Al. Dis. Res. – RBADR* | Belo Horizonte, ano 02, n° 4, jun./dez. 2020, pp. 233-254.

⁵⁹ ALOTAIBI. *op.cit.*, p. 121

Internacional. La creación de la *Lex petrolea* influyó en varias otras sentencias posteriores, proporcionando mayor celeridad y ayudando a lograr seguridad jurídica en casos controvertidos que involucraban a compañías petroleras.”⁶⁰

⁶⁰ *Idem.* SALLES & LEITE. p.19

CONCLUSIONES

Los INCOTERMS, o términos internacionales de comercio, son un conjunto de reglas establecidas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) que definen las responsabilidades y obligaciones del comprador y el vendedor en las transacciones internacionales de mercancías. Son utilizados para determinar quién asume los costos, riesgos y tareas logísticas en diferentes etapas del proceso de envío de mercancías.

Los INCOTERMS proporcionan un lenguaje común y claro para las partes involucradas en una transacción internacional. Además, especifican quién es responsable de los costos asociados con el transporte, el seguro y los trámites aduaneros en cada etapa del proceso de envío disminuido los riesgos de las transiciones comerciales internacionales.

Que proporciona un marco, estándar para las transacciones internacionales, simplifican el proceso de compra y venta de mercancías entre diferentes países y culturas, permitiendo una planificación logística más eficiente, una mejor gestión de los recursos y otorgar un servicio más claro y confiable a exportadores e importadores, nivelando los aspectos legales de la responsabilidad del comercio.

La globalización junto con el advenimiento de nuevas tecnologías están facilitando la compra y venta internacional a través de plataformas digitales, creando nuevos desafíos para las CCI. Cabe destacar que los crecientes avances en el intercambio de bienes internacionales van acompañados de innovaciones constantes como: nuevos mecanismos de pago, nuevas formas de transporte de mercancías, como la contenedorización de mercancías.

El avance de la tecnología y la globalización debe ser un factor de gran relevancia para CCI, reduciendo el tiempo de espera para una nueva revisión de los INCOTERMS, aumentando la frecuencia de las revisiones de acuerdo con los cambios recurrentes en el ámbito comercial internacional. Congruentemente el progreso tecnológico está directamente vinculado, al aumento del comercio internacional impulsado por la globalización.

Los términos comerciales internacionales, son fundamentales para el funcionamiento efectivo del comercio internacional, ya que establecen un marco claro y uniforme para las transacciones de mercancías entre partes de diferentes países. Su

correcta aplicación puede contribuir a la eficiencia, la claridad y la seguridad en las operaciones comerciales internacionales.

Pero los INCOTERMS no evita divergencias en aspectos contractuales o extracontractuales en las negociaciones derivadas del comercio internacional, y es en este aspecto donde el arbitraje internacional cobra gran relevancia en el sector mercantil, para la resolución de conflictos en el mundo empresarial.

El arbitraje es un medio no judicial para resolver disputas, que pueden surgir principalmente cuando nos referimos al comercio internacional. El arbitraje debe ser consecuencia de un acuerdo de libre disposición entre las partes, surgiendo un derecho dispositivo en relación con las reglas de obligado cumplimiento para las partes.

El arbitraje internacional ofrece un mecanismo eficiente y especializado para resolver disputas entre partes de diferentes países. Permite a las partes elegir árbitros con experiencia en el campo específico del conflicto, en el que los procedimientos de arbitraje se diferencian de los procedimientos judiciales de los tribunales nacionales, creando un ambiente más confidencial en la divulgación de datos importantes para las empresas involucradas.

Hay una reducción considerable de la carga en los tribunales estatales, al resolver las disputas de modo privado y sin la necesidades de recurrir a procedimientos judiciales largos y costosos. Las partes en un arbitraje internacional tienen la libertad de elegir el lugar y el idioma del arbitraje, así como de determinar el procedimiento y las reglas aplicables. Esto proporciona flexibilidad para adaptar el proceso a las necesidades y preferencias de las partes involucradas, con la ejecución de sentencia arbitral reconocida en más de 160 países, derivado de la gran adhesión a la Convención de Nueva York de 1958, que brinda a las partes una forma efectiva de hacer cumplir sus derechos en jurisdicciones extranjeras.

Por lo tanto, el arbitraje internacional desempeña un papel crucial en el comercio internacional, muy bien demostrado en el caso ARAMCO discutido en este trabajo, al proporcionar un mecanismo eficiente, confidencial y flexible para resolver disputas entre partes de diferentes países, lo que contribuye a la promoción de la confianza y la estabilidad en el entorno comercial global.

BIBLIOGRAFIA

ALOTAIBI, Abdulkarim Saud. *The Development of an Arbitration system attractive to international commerce: Analysing the new Saudi law of arbitration 1433H (2012)*. Thesis submitted in fulfilment of the requirements for a Doctor of Philosophy (PhD) Degree in Law University of Warwick, School of Law. April 2019.

ALVARENGA KALIXTO, Omar. CORTEZ RODRÍGUEZ RAFAEL, Vicente. *Términos internacionales de comercio internacional y su relación en los contratos de compraventa para importar o internar mercancías a el salvador que apliquen al sector ferretero del área metropolitana de San Salvador*. Universidad de el Salvador. 2009.

ARAÚJO, Nadia de. *Contratos internacionais: autonomia da vontade, Mercosul e convenções internacionais*. 3 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

CABRERA CÁNOVAS, Alfonso. *Manual de uso de las reglas Incoterms 2020*. Barcelona: Marge Books, 1ra edición, 2020.

CALDERÓN MARENCO, Eduardo. “Los INCOTERMS como instrumento de Derecho suave (*soft law*)”. *Revista e-Mercatoria*, vol. 17 n° 1, enero-junio/2018, pp. 47-85.

CAVALLER VERGÉS, Misericordia. *El valor jurídico de los Inconeterms en el contrato de compra y venta internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial Internacional*. Tesis doctorañ. Univerdad de Barcelona. 2019. En <https://www.tdx.cat/handle/10803/668111#page=1>

De SILVEIRA LOBO, Carlos Augusto. *Uma introdução à arbitragem comercial internacional*. Lobo & Lira advogados, 2003. <https://www.loboelira.com.br/uma-introducao-a-arbitragem-comercial-internacional-2/>

FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos. “Alternativa conflictual o material e la búsqueda de un Derecho contractual europeo más coherente”. *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, n° 2, 2005, pp. 1442-1450.

FRIEDRICH, Tatyana Scheila. *Norma imperativa: A conexão dos direitos humanos com o direito internacional privado*. Universidade Federal do Paraná. Tese mestrado de direito, 2005.

FRONT, Xavier. “Historia de los Incoterms. Desde 1923, los incoterms han regulado el comercio internacional”. Master's in International Management (MIM). *Esci News*. Publ. 27 de diciembre de 2019. <https://www.esciupfnews.com/2019/12/27/historia-incoterms/>

HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ DE QUIJANO, Luis & FERNÁNDEZ-BERNAL, Raúl Sánchez. *Diploma de Experto Profesional em Comercio Internacional. Tomo II: Financiación y medios de pago internacionales. Negociación*. UNED, Madrid 2018.

HUAMÁN SIALER, Marco Antonio. “Principales cambios en los incoterms 2020”. *Lex: Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Universidad Alas Peruanas*. Vol. 18, n° 26, 2020, pp. 103-138.

LEAO, Augusto Veloso. “Saudi Arabia: A kingdom in perfil from Paul Aarts and Carolien Roelants (Resenha)”. *Malala*, Sao Paulo. V.4, n.6. jul.2016.

LEW, Julian D. M. *The choice of the applicable law in international commercial arbitration: a study in decided arbitration awards*, Université Catholique de Louvain, 1977, en <https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:157967>.

LLAMAZARES, Olegario. *Guía práctica de los INCOTERMS 2020*. Global Marketing Strategies, Madrid, 2020.

OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende & SOUZA, Lucas Carvalho. “Aspectos controversos da arbitralidade objetiva nos contratos de concessao de petroleo e gas natural”. *R.Bras. Al. Dis. Res. – RBADR* | Belo Horizonte, ano 02, n° 4, jun./dez. 2020, pp. 233-254.

INCOTERMS 2020

ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso. *Guía práctica de contratación internacional*. Ed 4. Esic editorial. 2022.

PASCHOAL, Luiz Maurício Machado. “Arbitragem Comercial Internacional”. *Revista de Ciência Política*, vol. 25 n° 1, 1982, pp. 54-63, <https://periodicos.fgv.br/rcp/article/view/60061/58380>

PAULSSON, Jan; PETROCHILLOS, Georgios. *UNCITRAL arbitration*. Kluwer Law International BV, 2016.

PÉREZ GONZÁLEZ, Santiago. *Evolución del comercio exterior INCOTERMS 2020*. Trabajo de fin de Grado, dirigido por Dámaso F. Javier Vicente Blanco e Irene Merino Calle, Facultad de Comercio, Universidad de Valladolid. 2018.

PINHEIRO, Luís de Lima, “Incoterms – Introdução e traços fundamentais”, *Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional*, Almedina, 2006, pp. 387-406.

POLIDO, Fabrício Bertini Pasquot. “Agenda global da arbitragem comercial internacional e sua conformacao institucional”. En *Arbitragem comercial, Princípios, Instituicoes e procedimentos. A prática no CAM-CCBC*. Organizadores: Maristela Basso y Fabrício Bertini Pasquot Polido, Marcial Pons/ CAM-CCBC, Madrid/Sao Paulo, 2013.

PRADOS GÓMEZ, Miguel. “Pasado, presente e hipótesis de evolución de los INCOTERMS 2020 en el Comercio Internacional”. *Revista Crítica de Historia de las relaciones laborales y de la política social*. N°. 13 (marzo-diciembre), 2020, pp. 37-78.

RAMOS, André de Carvalho. “Evolução histórica do Direito Internacional Privado e a consagração do conflictualismo”. *Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión*. Año 3, n° 5, 2015.

REIFF, MARK R. *Punishment, Compensation, and Law. A Theory of Enforceability*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005, pp. 234 – 242.

SALLES, Denise, LEITE, Icaro. *Direito Internacional, Comunidade e Relacoes Internacionais*. Editora Multifoco. Rio de Janeiro. 2007.

SOLÍS ZELAYA, Román. El papel del juez en la Arbitraje Comercio Internacional. Marco Legal del Arbitraje Comercial Internacional en costa Rica. Arbitraje Comercio Internacional, Reconocimiento y Ejecución de sentencia y Laudo Arbitrales Extranjeros. Organización de los Estados Americanos. pg 130.

VIRGÓS SORIANO, Miguel. “Arbitraje comercial internacional y convenio de Nueva York de 1958”. *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, n° 2, 2007, pp. 1682-1691

ZUNINO NETO, Nelson. “Pacta sunt servanda x rebus sic stantibus: uma breve abordagem”. *Zunino advogados*. 22 de junio de 2021. En <https://www.zunino.adv.br/post/pacta-subt-x-rebus-sic-stantibus-umabreve-abordagem>