

Contratación internacional: normativa y usos.

Caso práctico

A **Juan Suárez** le llegó la hora de firmar varios contratos internacionales.



Tras su presencia en una Misión Comercial en Londres y con la visita de los marroquíes a la feria, que tuvo lugar en Madrid en la que jugó un papel crucial, fueron varios los negocios que se fraguaron.

Además de con Inglaterra y con Marruecos, **Juan** tuvo la oportunidad de ampliar su mercado y consiguió clientes potenciales en Suiza y en Egipto.

Juan, como es normal, estaba entusiasmado y quería cerrar los negocios cuanto antes y firmar los contratos de compraventa.

Juan le comentaba emocionado a **Pedro Domínguez**, su mano derecha:

-**Pedro** ¿han llegado ya los contratos de los suizos?, es para firmarlos, dijeron que los enviarían esta semana y hoy es ya jueves.

-Pues ahora mismo lo vuelvo a comprobar, pero de todas formas el tema de la firma no es tan inmediato -advertía serenando **Pedro**- , antes de firmar deberemos analizar muy bien muchas cosas.

-¿A qué te refieres? el precio de la mercancía y la forma de pago ya están fijados.

-Me refiero a todas las cláusulas de armonización -explicaba **Pedro**-, normas y usos que se pactan en contrato y que nos pueden afectar en muchos aspectos a la hora de realizar la exportación.

Pedro tiene razón y con el fin de armonizar y unificar las reglas, usos y normas que afectan al contrato de compraventa internacional, existen varias formas, de añadir en las cláusulas de los contratos, condiciones internacionalmente conocidas y aceptadas que pueden variar mucho las circunstancias de la exportación.

Juan insistía:

-¡Ah, bueno!, ¿te refieres a esas siglas que se usan para las condiciones de entrega de la mercancía? Eso lo vemos sobre la marcha, hombre.

-¿Sobre la marcha?, yo creo que esto hay que estudiarlo detenidamente -explicaba **Pedro** -, hay muchos mecanismos de armonización que afectan directamente a las responsabilidades que asume el exportador y el importador -seguía argumentando **Pedro a Juan-**, y el negocio, sobre todo en caso de problemas o conflictos, puede verse muy perjudicado.

-Me estoy refiriendo a la lex mercatoria, a los principios Unidroit, a los convenios internacionales, a las reglas de la Cámara de Comercio Internacional, y esas siglas que tú mencionas son los Incoterms.

-¿Todo eso afecta a los contratos de compraventa internacionales, **Pedro** -preguntaba **Juan**-?, pues sí que tendremos que analizar cosas antes de firmar.

-Todo esto son normas, usos y reglas que pueden emplearse en los contratos de compraventa internacionales, y además nos ha pillado el último cambio de los Incoterms -decía **Pedro**- , creo que han salido unos nuevos.

Efectivamente existen numerosos criterios a tomar a la hora de fijar las responsabilidades de las partes de un contrato de compraventa y así es, los nuevos Incoterms han entrado en vigor el 1 de enero del 2011.

A **Pedro** le conviene estudiar detenidamente todas las posibilidades y pactar la que más pueda interesarle.



Materiales formativos de FP Online propiedad del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

[Aviso Legal](#)

1.- La compraventa internacional.

Caso práctico

Juan no terminaba de convencerse de la complejidad que puede contener un contrato de compraventa internacional.



-**Pedro** y ¿no podríamos redactar nosotros mismos el contrato y usar de modelo el que hicimos con la empresa extremeña hace poco y cambiarle los nombres y cuatro cosas, como la mercancía es parecida -preguntaba **Juan**-?

-No **Juan**, no podemos, hay muchas diferencias, estamos hablando de empresas que residen en distintos países, que tienen distintas monedas, distintas legislaciones...esto es distinto **Juan**, no podemos usar el de los extremeños de modelo.

En primer lugar, para abordar este tema, es importante que sepas qué es una compraventa internacional.

Es una operación mercantil entre una persona que vive en un lugar determinado y otra que no, es decir, entre un residente y un no residente, por la que una de las partes, el vendedor, queda obligado a entregar un bien o prestar un servicio, a cambio de que la otra parte, el comprador, le haga entrega de dinero, siendo éste moneda nacional, o divisa o documento representativo, como letra de cambio, cheque, etc.



¿Quién dirige las operaciones de compraventa internacionales?

La norma más importante que actualmente regula el contrato de compraventa internacional es La Convención de las Naciones Unidas sobre contratos de compraventa internacional que se firmó en Viena en 1980.

También existen otras convenciones que complementan su regulación, como son la Convención de la Haya y la de Roma.

En el convenio de La Haya se comenzó con la normalización y regulación de los documentos públicos internacionales y los de Viena y Roma continuaron regulando y armonizando las normas de conflicto de leyes relativas a las obligaciones

contractuales.

Autoevaluación

El Convenio de Roma no afecta en nada a un contrato de compraventa internacional.

- Verdadero.
- Falso.

Incorrecta, el Convenio de Roma regula y armoniza las leyes de conflicto relativas a las obligaciones contractuales.

Correcto. Creo que te falta poner más atención. Despéjate primero, e inténtalo luego.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

2.- Instrumentos de armonización: LEX MERCATUM.

Caso práctico

-¡Hola **Pedro!**, acabo de leer un artículo sobre la Lex Mercatoria -irrupía **Juan** en el despacho de **Pedro**-, tenías razón hay muchas cosas que contemplar en un contrato internacional.



-¿Y que has averiguado de esta ley, yo la desconozco- preguntaba **Pedro** a **Juan**-?

-Pues fíjate, me ha llamado mucho la atención, surgió en la época de los romanos y tras ir adaptándose y evolucionando a lo largo de la historia hoy día sigue existiendo y vigente -explicaba **Juan** a **Pedro**-, ¿no es increíble?

Efectivamente **Juan** tiene razón, es una de las leyes más antiguas basada en el estudio de los usos y costumbres y que busca armonizar los intereses de los compradores y los vendedores.

Al estudiar este apartado de la unidad hemos de remontarnos históricamente a la Época Medieval y con ello al uso del latín, este término "lex mercatum", del latín, ley del mercado, o también, "lex mercatum", ley del mercante o comerciante, es el término que se empleaba para denominar la ley utilizada entonces por los mercaderes para llegar a acuerdos y velar por sus intereses.

La lex mercatum eran un conjunto de normas y principios fijados por lo propios comerciantes de la Europa medieval con el fin de regular sus relaciones.



¿Cómo surge la lex mercatum?

Esta ley no surge por orden de una autoridad competente, sino por los usos y costumbres de los comerciantes europeos que estaban muy extendidos de forma homogénea por toda Europa y con muy pocas diferencias entre las localidades, terminando por convertirse en normas y principios.

El objetivo de esta ley era buscar la correspondencia entre los intereses de los compradores y los de los vendedores, es decir buscar la armonía.

El progreso y el desarrollo del comercio internacional, sobre todo a partir del término de la Segunda Guerra Mundial, hace que la ley *lex mercatum* tenga que adaptarse a los nuevos cambios y necesidades surgiendo la La Nueva *lex mercatum*.

La nueva *lex mercatum* trata de adaptarse a los nuevos usos y costumbres, a un espacio sin fronteras transnacionales, y a empresas y partes contratantes también transnacionales.

Esta nueva población no homogénea, transnacional y multicultural, necesita y demanda la autodeterminación y la autonomía en cuanto a normas y esto queda resuelto con el surgimiento del Derecho transnacional cuyo máximo exponente es la nueva *lex mercatum* con sus correspondientes órganos de adjudicación que son los tribunales arbitrales.

3.- Principios UNIDROIT.

Caso práctico

Además de la Lex Mercatoria, la compraventa internacional, cuenta con más instrumentos para fijar las condiciones y resolver los posibles conflictos que pueda haber entre las partes, acordados y conocidos a nivel internacional.



Pedro acude a **Alberto**, es experto en Comercio Exterior y conoce muy bien estos principios.

-**Alberto** ¿sabes que existen unos principios a los que se pueden acoger las partes de un contrato internacional,

y que se aplican como reglas generales en caso de que las partes no hayan acordado el derecho aplicable al contrato -Pregunta **Pedro** a **Alberto**-?

-Sí **Pedro** los conozco, forman parte de unas reglas de la CCI y la verdad es que vienen muy bien, atan muchos cabos que en un momento podrían quedar sueltos.

Antes de dar comienzo al desarrollo de este punto de la unidad, lo primero que debes saber es **qué es o significa UNIDROIT**.

Es el **Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado**.

Este Instituto está formado por un Consejo de Dirección, representado por 24 países de todo el mundo y presidido por Bernardino Libonati, y por un grupo de trabajo, constituido para la creación de los principios, formado por prestigiosos juristas de los cinco continentes.



La primera edición de los principios UNIDROIT tuvo lugar en 1994 y diez años después aparece la segunda edición sobre los Contratos Comerciales Internacionales.

¿Quieres saber qué función tienen estos principios?

Estos principios recogen conceptos de numerosos o casi todos los sistemas jurídicos, teniendo como finalidad fijar una serie de reglas para que sean utilizadas en todo el mundo, con independencia de las específicas tradiciones jurídicas y condiciones económicas y políticas de los países en que se apliquen.

Estos principios establecen reglas generales que pueden ser aplicadas a los contratos mercantiles internacionales según determinadas circunstancias.

¿Quieres saber qué circunstancias pueden ser éstas?

Los principios podrán ser aplicados cuando las partes:

- ✓ Hayan acordado que su contrato se rija por ellos.
- ✓ No hayan elegido el derecho aplicable al contrato.
- ✓ Quieran usarlos para interpretar o completar instrumentos internacionales de derecho uniforme o el derecho nacional.
- ✓ Y o quieran emplearlos como modelo para los legisladores nacionales e internacionales.

Para saber más

En este enlace podrás encontrar información para estudiar con más profundidad los principios UNIDROIT.

[Visita este enlace y conoce los principios Unidroit.](#) (0.10 MB)

4.- Convenio de Viena.

Caso práctico

Pedro y **Alberto** siguen investigando los principios de armonización que regulan los contratos de compraventa.

-**Alberto** ¿sabes que además de esos principios del artículo que me hablaste, existen dos convenios internacionales también con acuerdos que afectan a los contratos internacionales?



-Sí los conozco y si te parece bien te pasaré un archivo con el de Viena para que lo vayas estudiando tu, yo me ocupo, si te parece, de el de Roma, que es el otro, y luego nos contamos -repartía el trabajo **Alberto**-, ¿vale?

-Me parece perfecto -concluyó **Pedro**-.

¿Qué es el Convenio de Viena?

Es el **acuerdo** que resulta de la Convención de Viena **sobre los contratos de compraventa internacionales de mercaderías**.

Este acuerdo es aplicable a los contratos de compraventa de mercaderías entre partes cuyos negocios pertenezcan a Estados distintos, cuando esos Estados sean contratantes, o cuando las normas de



derecho internacional privado dispongan la aplicación de la norma de un Estado contratante.

¿Cuándo tuvo lugar esta **Convención** y qué finalidad tiene?

La **Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados** fue suscrita en Viena (Austria) el 23 de mayo de 1969 y entró en vigencia 27 de enero de 1980 y su finalidad es disponer un régimen moderno y uniforme para los contratos de compraventa internacionales de mercancías, ayudando a la seguridad jurídica y al

intercambio comercial.

¿Por qué es necesario este convenio?

Se hace preciso la regulación de la contratación internacional de mercancías porque el **contrato de compraventa** es el principio base del comercio internacional con independencia de la tradición jurídica o desarrollo de los países.

¿Para qué y para quién es este convenio?

Este convenio es para acoplar los intereses del comprador y los del vendedor y va dirigido a los contratos de compraventa internacional de mercancía entre empresas privadas, exceptuando las de los consumidores y las de servicios.

En la convención también queda regulada la formación de los contratos y las obligaciones de las partes contratantes estableciendo reglas comunes sobre las vías de recurso a aplicar, en caso de incumplimiento de contrato.

Además de estos aspectos, es conveniente que sepas, que en el convenio existen las llamadas disposiciones suplementarias, donde quedan regulados también aspectos como la transmisión del riesgo, el incumplimiento previo del contrato, los daños y perjuicios y la exención de la obligación de cumplir el contrato.

La Convención, en cuanto tal **no** posee efecto retroactivo, pues sólo se aplica a los tratados celebrados después de su entrada en vigor y no a los celebrados con anterioridad (sin perjuicio de la aplicación de cualesquiera normas enunciadas en ella a las que estén sometidos los tratados en virtud del derecho internacional independientemente de la Convención). Cuando las Naciones Unidas firmaron la Convención de Viena previeron que era importante hacer valer los derechos que contiene, por lo que en varios artículos difusos (es decir que no hay un capítulo que los contenga en orden), establecen las acciones, los recursos ante juez o árbitro.

Para saber más

Si quieres saber más, te recomendamos que visites el siguiente documento que te informa sobre el Convención de Viena:

[Convención de Viena sobre el derecho de los tratados.](#)

Autoevaluación

El Convenio de Viena se acordó para los contratos de compraventa internacionales.

- Verdadero.
- Falso.

Esta era sencilla, ¿verdad?...

Creo que te falta poner más atención. Despéjate primero, e inténtalo luego.

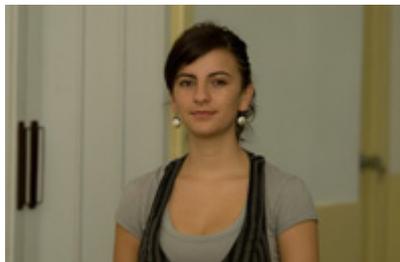
Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

5.- Convenio de Roma.

Caso práctico

Ana García también está contratada en prácticas en Eurasia y es experta en Comercio Exterior. **Alberto** solicita su colaboración.



-¡Buenos días **Ana** –saluda **Alberto** a **Ana García**! Me han llamado los suizos y dicen que tienen ya prácticamente el contrato preparado, que han convenido añadir a nuestra propuesta de contrato algunas cláusulas contempladas en el convenio de Roma.

-Tu conoces el convenio de Roma, que has trabajado con él en otras ocasiones ¿verdad -pregunta **Alberto**-?.

-Sí **Alberto** es sobre las obligaciones contractuales, veré que es lo que quieren añadir de este acuerdo a nuestro contrato, a ver si nos interesa.

-Gracias **Ana**.

Menos mal que nuestros amigos forman un buen equipo de trabajo y no dan ningún paso en falso. Hacen bien en analizar el apartado del convenio de Roma al que hacen referencia los suizos para su contrato y estudiar todo muy detenidamente.

El **convenio de Roma** es un pacto que se firma en Roma en 1980, constituyendo **un tratado de la Comunidad Económica Europea, actual Unión Europea, sobre las obligaciones contractuales.**



La finalidad de este tratado es **unificar las normas que establecen los compromisos adquiridos por las partes que intervienen en un contrato cuando se ha firmado entre dos Estados distintos.**

¿Quieres saber para quién se firma este convenio y para qué sirve?

Pues este convenio o tratado se firmó para los ocho países miembros que por entonces formaban la Comunidad Europea y lo que buscaba era un sustento

legal común en el que apoyarse en situaciones que implicasen conflictos legales a la hora de definir las obligaciones contractuales, incluyendo también aquellos casos en los que la ley designada es la de un Estado no contratante.

Este convenio entró en vigor el 1 de abril de 1991 y trataba de resolver situaciones con dificultades contractuales, excluyendo algunos casos.

De este tratado quedaban excluidas materias referidas al estado civil o la capacidad de las personas físicas, a los testamentos, los regímenes matrimoniales y otras relaciones familiares. También se excluían las derivadas de letras de cambio, cheques, pagarés así como los convenios de arbitraje y elección de tribunal. Tampoco se contempló en este convenio temas relacionados con Derecho de sociedades, asociaciones y personas jurídicas ni otros relacionados con los contratos de seguro de riegos ubicados en los Estados miembros.

Las partes de un contrato podrán designar la **ley aplicable** a la totalidad o solamente a una parte del contrato, así como el tribunal competente en caso de litigio. De común acuerdo, podrán cambiar la ley aplicable al contrato cuando lo deseen (*principio de autonomía de la voluntad*).

Si las partes no hubieran elegido explícitamente la ley aplicable, el contrato se regirá por la **ley del país con el que presente los vínculos más estrechos según el principio de proximidad** (lugar de la residencia habitual o de la administración central del prestador de servicios, lugar del establecimiento principal o del establecimiento que realiza la prestación, etc.). No obstante, se aplican normas específicas en dos casos:

1. Cuando el contrato se refiera a un **bien inmueble**, la ley aplicable por defecto será la del país en que estuviera situado el inmueble
2. Para el **transporte de mercancías**, se determinará en función del lugar de carga o de descarga o del establecimiento principal del expedidor.

Para proteger los derechos de los **consumidores**, el suministro de bienes muebles corporales o de servicios a una persona se beneficia de disposiciones adecuadas de acuerdo con el principio de la protección de la parte débil. Estos contratos se regirán por la ley del país donde el consumidor tenga su residencia habitual, salvo si las partes deciden lo contrario. En cualquier caso, la ley elegida no podrá perjudicar al consumidor y privarlo de la protección que le garantice la ley de su país de residencia si le es más favorable. Estas normas **no se aplicarán** ni a contratos de transporte ni a los de suministro de servicios en un país distinto de aquel en el que tenga su residencia habitual el consumidor.

Este convenio de Roma sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales **quedó** derogado por el Reglamento 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, pero, sin duda, fue una gran base para la armonización de la legislatura internacional en materia contractual.

Para saber más

Si quieres conocer más sobre este Reglamento que derogó al Tratado de Roma te invito a visites este enlace:

[Reglamento 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.](#) (0.10

MB)

6.- Leyes modelo.

Caso práctico

Ana García comenta con sus compañeros.

-He estado este fin de semana en unas conferencias sobre Comercio Internacional y me he vuelto loca, éste es el mundo de las siglas.



-¿Por que lo dices -se interesaba **María Dolores**-?, otra compañera también contratada en prácticas por Eurasia.

-En esta conferencia de las que os hablo no os podéis hacer una idea -explicaba **Ana**-, por ejemplo, las que recuerdo ahora y que mencionaron repetidas veces, fueron unas referidas a un órgano de las Naciones Unidas que elabora las leyes modelo.

Ana se está refiriendo a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y efectivamente es quien elabora las Leyes Modelo, otro de los instrumentos de armonización empleado en la legislación que regula la compraventa internacional. Aunque las siglas le hayan asustado un poco, ha captado bien el mensaje de la conferencia.

Hasta ahora, hemos estamos viendo con qué instrumentos contamos para regular la contratación internacional, hemos visto lo que era la Lex Mercatoria, los Principios Unidroit, los Convenios de Roma y de Viena, todos ellos son instrumentos legales que buscan armonizar y facilitar el uso de los contratos internacionales para favorecer el comercio internacional.



Las Leyes modelo, como bien te estarás imaginando son otro **instrumento de armonización del Derecho internacional**.

Estas leyes se constituyen para apoyar a los Estados a modernizar el derecho mercantil y es la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) la que las elabora.

¿Y qué son las leyes modelo?

La **CNUDMI**, es un órgano subsidiario de la Asamblea General de las Naciones Unidas o **UNCITRAL**, por su siglas en inglés *United Nations Commission for the Unification of International Trade Law*; en francés *Commission des Nations unies pour le droit commercial international* (CNUDCI) fue creada por la Asamblea General de las Naciones Unidas mediante la Resolución 2205 (XXI) del 17 de diciembre de 1966, cuya función es **promover la progresiva armonización y unificación del derecho mercantil internacional** y **elabora dos tipos de textos**; unos legislativos internacionales, encargados de ayudar a los Estados a actualizar el derecho mercantil, y otros textos no legislativos, encargados de facilitar las negociaciones entre las partes, en operaciones comerciales.

La CNUDMI lleva a cabo su función mediante sesiones anuales celebradas alternativamente en Nueva York y Viena

Las leyes modelo, son uno de los tipos de textos legislativos internacionales para la ayuda de la actualización del derecho mercantil. Son unos prototipos de leyes preparadas para que los legisladores convengan incorporarlos o no a su legislación interna.

Y ahora, vamos a ver qué leyes modelo hay.

Las leyes modelos de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, sobre Contratación Pública de Bienes, Obras y Servicios, sobre Transferencias Internacionales de Crédito y sobre Comercio Electrónico.

Reflexiona

¿Sabes por qué se creo? Pues vas a entenderlo...

Cuando el mundo empezó a expandirse en la década de 1960, los gobiernos nacionales se dieron cuenta de que hacía falta una serie de estándares y reglas para armonizar la legislación nacional y regional, que hasta ese momento imperaba en el comercio internacional. La Naciones Unidas en 1966 reconocieron la necesidad de jugar un papel más activo en el flujo del comercio internacional y crearon la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional (CNUDMI). Desde entonces, la CNUDMI se ha convertido en el cuerpo legal del sistema de la ONU en el campo del derecho internacional.

La mayoría de las relaciones comerciales internacionales que se llevan a cabo hoy en día se basa en consultas efectuadas a la CNUDMI. Su finalidad es reducir los obstáculos legales que impiden el flujo del comercio internacional y armonizar las leyes mercantiles.

7.- Unificación del derecho.

Caso práctico

Pedro se interesó por las conferencias a las que asistió **Ana**.

-**Ana**, de qué más trató las conferencias de la semana pasada, ¿estuvieron bien?



-Si estuvieron muy bien, trataron sobre la unificación del derecho y lo importante que es para las relaciones comerciales internacionales.

-Te estoy enviando un correo con el programa de otras que también parecen interesantes, creo que alguien del departamento de Comercio Exterior debería asistir -explicaba **Pedro**-, precisamente vuelven a hablar, entre otras cosas, de esto, de la unificación del derecho.

Antes de comenzar a desarrollar este apartado de la unidad, sería conveniente que te planteases una cuestión,

¿Por qué es tan importante unificar el derecho?

En esta unidad estamos tratando las diferentes formas que los organismos internacionales emplean en su empeño por armonizar y en definitiva unificar el derecho internacional. Esta necesidad surge a raíz de observar que las diferencias en las normas o usos y costumbres impedían o dificultaban el tránsito comercial.

Los romanos ya la detectaron e iniciaron la unificación del derecho, en la edad media se continuó con este esfuerzo como hemos visto con la Lex Mercatoria, y en la actualidad, aún seguimos con la armonización.

Reflexiona

¿Por que crees que es tan importante unificar el derecho internacional?

Mostrar retroalimentación

Por que es la forma de hacer que las relaciones comerciales a nivel internacional fluyan sin conflictos, lo que supone además de un enriquecimiento económico, una mejora de las relaciones entre los países.

En la actualidad existen varios órganos encargados de unificar el derecho, ahora te los voy a presentar y vamos a ver cómo lo hacen.

Estos órganos son:

El Consejo de Europa, que entre otras, una de sus misiones es promover la estabilidad democrática en Europa apoyando reformas legislativas, constitucionales y políticas.

La Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, cuya misión es promover la unificación paulatina de las normas de Derecho internacional privado sirviéndose para ello de las negociaciones, los tratados multilaterales y los convenios.

El Instituto Internacional para la Unificación de Derecho Privado, UNIDROIT, cuya función es buscar la forma de armonizar y coordinar el derecho privado de los Estados y para ello, elabora leyes modelo y a veces convenios.

La Comisión Internacional del Estado Civil, CIEC, que también entre sus misiones tiene la de contribuir a la armonización y la unificación, en este caso, del estado civil y del Derecho de familia para lo que establece convenios internacionales.

Y Las Naciones Unidas, concretamente, la **Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, CNUDCI**, que por orden de la Asamblea General, ya hemos visto que tiene como misión fomentar la armonización y unificación del Derecho mercantil internacional para lo que elabora convenios Internacionales, leyes modelo y leyes uniformes.



Autoevaluación

La Comisión Internacional del Estado Civil es la que establece los

principios UNIDROIT.

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, es falso, vuelve a repasar... a ver que significa UNIDROIT.

Pues claro que es falso. Era muy facilita, ¿verdad?

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

8.- Convenios Internacionales.

Caso práctico

Nuestros amigos por fin han recopilado la información sobre los Convenios de Viena y de Roma.

-**Alberto** ya tengo claro lo que los suizos intentan añadir en las cláusulas de nuestro contrato referido al convenio de Roma -comenta **Pedro**-, pero me parecen que no va a poder ser.



-Yo también he terminado con mi estudio sobre el convenio de Viena y la verdad que el acuerdo es importante y recoge cuestiones fundamentales para la negociación internacional -respondía **Juan**-. Además, ahora mismo estaba leyendo un artículo sobre convenios internacionales y acabo de tener claro los tipos que hay.

Hemos hablado en más de una ocasión de convenio, pero, vamos a ver lo que es.

Un convenio es un acuerdo celebrado por escrito entre Estados, que normalmente se produce para tratar aspectos Económicos y Comerciales y que incumbe de forma general a los miembros de la Comunidad Internacional.



¿Y, quieres saber que tipos de convenios hay?

Los **Convenios Bilaterales**, se firman entre dos Estados y suelen ser para facilitar las relaciones comerciales.

Los **Convenios Multilaterales**, se firman entre más de dos Estados y lo que suelen tratar son aspectos relativos al Derecho Internacional.

Dentro de los Convenios Internacionales, hay tres que especialmente afectan al Comercio Internacional. Para conocerlos desplaza el cursor del ratón por cada uno de ellos.

[Resumen textual alternativo](#)

Para saber más

Si quieres ver más tratados y convenios internacionales te invito a que entres en esta página.

[Relación de Tratados y convenios internacionales.](#)

9.- Reglas CCI sobre contratación internacional.

Caso práctico

Además de los Convenios Internacionales será interesante que **Juan y Pedro** analicen todas las Reglas de la CCI.



Ya conocen algunas de ellas, como los principios Unidroit, pero también existen otras, referidas a los cobros, a los créditos documentarios y para las garantías contractuales que pueden venirles muy bien para la concreción de todos sus contratos.

-**Pedro**, entonces ¿qué reglas de la CCI estamos obligados a cumplir con los egipcios -preguntaba **Juan**-?

-Pues las que nosotros agreguemos como cláusula al contrato.

-De acuerdo, pues habrá que estudiarlas detenidamente -apuntaba **Juan**-, parece ser que ellos como norma añaden una relativa a la entrega de la carga y los riesgos del transporte que se conoce como DDP.

Seguro que has oído hablar muchas veces de la Cámara de Comercio Internacional, pero ahora vamos a profundizar un poquito en su definición.

La **Cámara de Comercio Internacional** es una organización empresarial con personalidad propia y de naturaleza jurídica asociativa que representa a los intereses empresariales del mundo.

¿Cuándo y dónde se constituyó?

La CCI (Cámara de Comercio Internacional o ICC: International Chamber of Commerce) surgió en el año 1919 en París donde sigue teniendo su sede social.

Su misión principal es actuar a favor de un sistema de comercio e inversiones,

**Cámara de Comercio
Internacional**



proporcionando herramientas que lo posibiliten con el fin de conseguir aportar a través de las relaciones económicas internacionales la prosperidad general y la paz entre los países.

Y por fin te voy a presentar a las **principales reglas de la Cámara de Comercio Internacional**.

Entre otras destacan:

- ✓ Los Principios Unidroit.
- ✓ Las Reglas Uniformes relativas a los cobros.
- ✓ Las Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios.
- ✓ Las Reglas Uniformes para las garantías contractuales.
- ✓ Y los Incoterms.

Es importante que sepas que las reglas y usos de la Cámara de Comercio Internacional **no son leyes de obligado cumplimiento en sí mismas**, lo son sólo en el momento que las partes contratantes deciden añadirlas en las cláusulas de sus contratos.

Su **misión** es facilitar la delimitación de las obligaciones y deberes de los contratantes en los negocios internacionales para que en caso de conflicto quede reflejado en el contrato cómo han de actuar.

Para saber más

En estos enlaces podrás estudiar con más detalle las reglas y usos uniformes y la ICC de España:

[Reglas y usos uniformes para el derecho mercantil internacional.](#)

[ICC Spain.](#)

10.- Los incoterms.

Caso práctico

Llegó la hora de las siglas, ahora si que nuestros amigos tendrán que aprenderse unas cuantas, todas las referidas a los términos para el comercio internacional. Los Incoterms.

Pedro llama a **Juan** para advertirle de algo:

-**Juan** ya he averiguado de que se trata la cláusula que quieren añadir los egipcios al contrato -comenta **Pedro** a su jefe-, la DDP, se trata de un Incoterm polivalente pero yo no lo veo claro que nos convenga.

-Pues esto hay que estudiarlo y si no nos conviene pues nosotros le proponemos otra -respondía **Juan**-, por lo visto hay varias ¿no?

-Si, parece ser, que antes había 13, pero ahora ya son 11, tendremos que estudiar los Incoterms 2010.



En primer lugar, ¿de dónde viene el término Incoterms?

Se trata de un acrónimo de las palabras en inglés "internacional comercial terms" que significan términos del comercio internacional.

Y, ¿qué son los Incoterms?

Los Incoterms son normas y usos para unificar el comercio internacional, tratan de concretar de forma clara y simplificada en el contrato de compraventa las condiciones pactadas en cuanto a una serie de aspectos que generalmente suelen suscitar problemas a la hora de descifrar y asignar.

Esta serie de disposiciones ideadas por la Cámara de Comercio Internacional son empleadas en el ejercicio del comercio internacional y para aplicarlas en cualquier modo de transporte.



¿Y para qué sirven los Incoterms?



Estas cláusulas o disposiciones sirven para determinar cuando termina la responsabilidad del vendedor-exportador y cuando empieza la del comprador-importador en un contrato de compraventa internacional en cuanto a los siguientes aspectos:

1. Entrega de la mercancía.
2. Distribución de los gastos.
3. Transferencia de riesgos.
4. Tramitación de la documentación.

Los primeros Incoterms surgieron en 1939 y se han ido adaptando a los tiempos a lo largo de la historia teniendo lugar la última modificación en 2010 y entró en vigor el 1 de enero del 2011.

La CCI (Cámara de Comercio Internacional o ICC: *International Chamber of Commerce*) se ha encargado desde 1936 (con revisiones en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 y 2010) de la elaboración y actualización de estos términos, de acuerdo con los cambios que va experimentando el comercio internacional. Actualmente están en vigor los Incoterms 2010 (desde el 1 de enero de 2011), sin que ello signifique que los anteriores hayan dejado de poder usarse. De ahí, la necesidad de señalar el Incoterm y el año de la versión.

Autoevaluación

Los Incoterms son cláusulas para:

- El contrato de compraventa internacional que determinan la tasa mínima tributaria.
- El contrato de compraventa internacional siempre que se emplee sólo el transporte terrestre.
- La compraventa internacional cuando se trata de exportadores no suscritos a ningún seguro de riesgo.
- El contrato de compraventa internacional y sirven para determinar donde empiezan las obligaciones del importador y donde terminan las del exportador.

No es correcta porque esto no es lo que determinan.

Incorrecta, porque se pueden emplear en todas las modalidades de transporte incluida la multimodal.

No es la respuesta correcta, repasa lo que significa Incoterms.

Muy bien. Has captado la idea.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Incorrecto
4. Opción correcta

10.1.- Incoterms 2010.

La Cámara de Comercio Internacional es la encargada de actualizar los Incoterms y la última actualización es muy reciente, se ha realizado en el 2010 y, como dijimos en el punto anterior, ha entrado en vigor el 1 de enero del 2011.



Su finalidad, por un lado, como la de todas las actualizaciones, es acercar los Incoterms a la realidad del Comercio Internacional, y por otro, ayudar a corregir un mal uso que se venía observando con algunos Incoterms.

¿En qué consiste este mal uso detectado?

Pues en que se usaban Incoterms específicos para el transporte marítimo o fluvial en muchos casos en los que el marítimo sólo era uno de los medios empleados durante el transporte de la mercancía pero también se empleaban otros y todos eran sometidos al Incoterm marítimo.

El contenedor es una unidad de carga polivalente por lo que se ha procurado que el transporte que emplee esta unidad, use un Incoterms no sólo pensado para el transporte marítimo sino otro que le permita adaptarse a las ventajas que le ofrecen los demás tipos de transporte que puedan usarse en el traspaso de la mercancía, desapareciendo el contenedor como unidad de carga exclusiva para los Incoterms marítimos.

¿Qué ha supuesto esto en la nueva clasificación de los Incoterms del 2010?

La clasificación ahora de los Incoterms se hace en dos familias según las modalidades de transporte.

La Cámara de Comercio Internacional ha cambiado la clasificación de los Incoterms, pasando de ser una clasificación por letras, E, C, F, D, a una clasificación por modalidad de transporte quedando divididos en dos familias:

- ✓ Incoterms de uso para el transporte multimodal.
- ✓ Incoterms de uso para el transporte exclusivamente marítimo o por otras vías navegables.

Se considera que el empleo de los Incoterms marítimos o fluviales es recomendable, cuando el transporte se haga llenando la bodega de un buque, mercancías a granel, o se alquilen espacios de las bodegas de los buques. Es decir si empleásemos para el transporte el contenedor, usaríamos el otro grupo de Incoterms. Un contenedor ya no irá con un CIF ni con un FOB.

Otro cambio importante a destacar de esta nueva actualización es que han pasado de ser 13 a 11 Incoterms, se han eliminado 4, DAF, DES, DEQ y DDU y han aparecido 2 nuevos, DAT y DAP, resultando la siguiente clasificación:

- ✔ Multimodales: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP y DDP.
- ✔ Y Marítimos: FAS, FOB, CFR y CIF.

10.2.- Incoterms Multimodales o Polivalentes: EXW

¿Quieres saber qué son estas siglas **EXW** y qué significan?

Son las siglas de uno de los Incoterm polivalentes. EXW las forman el acrónimo de Ex Work, que significa **en fábrica**.



En los contratos de compraventa firmados con esta condición EXW, el vendedor hace la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en su propio establecimiento o en otro lugar convenido, taller, almacén, etc.

En este caso, el exportador o vendedor, no asume prácticamente nada, es el comprador importador el que se encarga de la carga, del transporte y del seguro e incluso toda la documentación la tramita él, incluida la de la exportación.

Para una visualización más rápida de lo que asume el exportador y el importador en cada situación de la transacción de mercancía acogíéndose a un Incoterms EXW, te presento la siguiente tabla.

Incoterms 2010: EXW.

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente: incoterm exw
	Responsable
Mercancía preparada para exportar.	EXPORTADOR
Carga en el almacén del que exporta.	IMPORTADOR
Transporte interior en origen.	IMPORTADOR
Trámites aduaneros de exportación.	IMPORTADOR
Transporte principal.	IMPORTADOR
Seguro del transporte y de la mercancía.	IMPORTADOR
Trámites aduaneros de importación.	IMPORTADOR

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente: incoterm exw
	Responsable
Transporte interior en destino.	IMPORTADOR
Recepción y descarga.	IMPORTADOR

Autoevaluación

En una venta internacional con EXW con origen en Albacete y destino en California, el transporte desde la aduana americana hasta la fábrica del importador, lo paga el comprador americano.

- Verdadero.
- Falso.

Es correcto, el importador, es decir el comprador californiano, es el que se hace cargo de todo, el exportador solo pone a su disposición la mercancía en su propio establecimiento o donde hayan convenido pero ni siquiera la carga, por este motivo, los nuevos Incoterms 2010 desaconsejan utilizar el EXW para una venta internacional pues no incluye la carga del envío en los vehículos que en la práctica suele efectuarse por la empresa vendedora.

Tienes que repasar este punto, el importador se ha de hacer cargo, entre otras muchas cosas, del transporte interior en destino cuando se somete a un EXW.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

10.3.- Incoterms Multimodales o Polivalentes: FCA

Las siglas **FCA** son el acrónimo del término en inglés Free Carrier Art que significa **Franco Transportista**, lugar convenido.

El exportador hace entrega de la mercancía al transportista designado por el comprador en el lugar convenido.



En las operaciones que se acuerda este Incoterms, el exportador asume el gasto del flete y el transporte interno de la mercancía, la contratación del seguro para el tránsito interno de la mercancía y los gastos de la tramitación de la exportación de aduana en el punto de embarque.

Todo lo demás hasta llegar al punto de destino es a cargo del importador.

Para que veas lo que asume el exportador y el importador en cada situación de la transacción de mercancía acogiéndose a un Incoterms FCA, desplaza el cursor del ratón por sus correspondientes casillas.

[Resumen textual alternativo](#)

Autoevaluación

Una empresa cordobesa de belenes automatizados realiza una exportación a un comprador venezolano en condiciones FCA. En el transcurso del transporte, desde el puerto venezolano a la fábrica del comprador, el camión sufre un accidente y vuelca rompiéndose todas las piezas. Afortunadamente no hay víctimas mortales, pero, ¿quien deberá responder ante esta pérdida?

- El intermediario que procuró la compraventa.
- Deberá responder el venezolano, pues en condiciones FCA es el importador el que asume el transporte interior en el país de destino.
- Le corresponde responder al empresario cordobés pues es el que asume el transporte interior en origen.
- Le corresponde al exportador que es el que asume casi todos los riesgos con esta cláusula.

No es correcta, los Incoterms fijan las responsabilidades del vendedor y del comprador.

Muy bien, claro que es correcta, le toca al importador.

No es la respuesta correcta porque sucede en el transporte interior pero en destino, no en origen.

No es la respuesta correcta, será mejor que vuelvas a repasar la tabla del FCA.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta
3. Incorrecto
4. Incorrecto

10.4.- Incoterms Multimodales o Polivalentes: CPT

En este apartado vas a conocer otro de los Incoterms polivalentes, el CPT.

Las siglas CPT, del inglés, Carriage Paid To, significan **Transporte Pagado Hasta**, que quiere decir, lugar de destino convenido.



Este Incoterms polivalente se usa cuando el exportador hace entrega de las mercancías al transportista designado por él, y además debe pagar los costes del transporte necesario hasta el traslado de las mercancías al destino convenido, incluyendo no solo el transporte interior en origen sino también el principal.

El importador lo que asume son todos los riesgos una vez que las mercancías han sido entregadas en el punto convenido donde se inicia la exportación.

Este incoterms hace que sea el exportador el que tramite los documentos necesarios para la exportación en la aduana.

En la tabla que te presento seguidamente podrás comprobar según las situaciones que se presenten en el transcurso de transporte sometido a un Incoterm CPT qué asume el exportador y qué el importador.

Incoterms 2010: CPT.

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente
	Incoterms cpt
Mercancía preparada para exportar.	EXPORTADOR
Carga en el almacén del que exporta.	EXPORTADOR
Transporte interior en origen.	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de exportación.	EXPORTADOR
Transporte principal.	EXPORTADOR
Seguro del transporte y de la mercancía.	IMPORTADOR
Trámites aduaneros de importación.	IMPORTADOR

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente
	Incoterms cpt
Transporte interior en destino.	IMPORTADOR
Recepción y descarga.	IMPORTADOR

Autoevaluación

Un exportador de Huelva vende marisco a Andorra con cláusula CPT. En el transcurso del transporte el marisco se estropea y llega en mal estado. Finalmente se determina que el vehículo empleado, aún siendo frigorífico, no es el adecuado para el marisco y por eso la mercancía se ha perdido. ¿Quién es el responsable?

- El comprador es el responsable por que es el que se encarga del seguro del transporte principal.
- El responsable es el transportista por que debió advertir al exportador español.
- En compraventa internacional con cláusula CPT el importador es el responsable del transporte principal así que él es el que ha de responder.
- El que ha de responder por la pérdida del marisco es el exportador español, que con CPT es el encargado de designar y pagar el transporte principal y en este caso no lo hizo con el adecuado.

No es correcta porque aunque el seguro lo cubra él no es el responsable del deterioro.

Incorrecta, el transportista no es el que asume ninguna responsabilidad cuando hablamos de Incoterms.

No es la respuesta correcta porque el transporte principal con CPT va a cargo del exportador.

Muy bien. Has captado la idea.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Incorrecto
4. Opción correcta

10.5.- Incoterms Multimodales o Polivalentes: CIP

Este es otro Incoterms para transporte multimodal, su nombre, CIP, es un acrónimo de Carriage and Insurance Paid to y significa **Transporte y Seguro Pagado Hasta**, el lugar de destino convenido.



Este Incoterms es el que conviene utilizar si el exportador está dispuesto a responsabilizarse de todos los riesgos, pues él, es que contratará al transportista, pagará el transporte hasta el destino convenido y también procurará y se hará cargo del seguro contra el riesgo a favor del comprador por pérdida o daño de las mercancías durante el transporte.

Además de tener que asumir todo esto, el exportador, también será él, quien despache las mercancías para la exportación en la aduana.

Para que puedas comprobar más fácilmente que asumen el exportador y el importador cuando en su contrato de compraventa añaden la cláusula CIP te invito a que analices la siguiente tabla:

Incoterms 2010: CIP.

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente
	Incoterms cip
Mercancía preparada para exportar.	EXPORTADOR
Carga en el almacén del que exporta.	EXPORTADOR
Transporte interior en origen.	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de exportación.	EXPORTADOR
Transporte principal.	EXPORTADOR
Seguro del transporte y de la mercancía.	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de importación.	IMPORTADOR
Transporte interior en destino.	IMPORTADOR

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente
	Incoterms cip
Recepción y descarga.	IMPORTADOR

Autoevaluación

En un contrato de compraventa con cláusula Incoterms CIP:

- Quedará resuelto cualquier litigio gracias a esta cláusula arbitral.
- Solo podrá usarse el transporte terrestre por ferrocarril.
- El exportador también pagará los trámites aduaneros de la importación.
- El exportador pagará el transporte y el seguro principal.

No es correcta porque estamos hablando de Incoterms, no de arbitraje.

Incorrecta, porque se pueden emplear en todas las modalidades de transporte, incluida la multimodal.

No es la respuesta correcta porque solo pagará los de exportación, los de importación no.

Muy bien. Has captado la idea.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Incorrecto
4. Opción correcta

10.6.- Incoterms Multimodales o Polivalentes: DDP.

¿Quieres saber en qué consiste el DDP?

Pues se trata de otro Incoterms polivalente, su nombre DDP se ha formado con el acrónimo de las palabras de la lengua internacional Delivered Duty Paid que significan en español **Entregadas Derechos Pagados** en lugar de destino convenido.



Este Incoterms, podríamos decir que es en cuanto a obligaciones asumidas por el exportador, el opuesto al EXW, pues en las operaciones comerciales internacionales en las que los contratantes se acojan a un DDP, será el exportador el que prácticamente asuma todo, al contrario de lo que como vimos, ocurría con el EXW.

El exportador será el que asume todos los costos y todos los riesgos hasta llevar la mercancía al lugar de destino acordado, incluyendo tanto los costes aduaneros de exportación como los de importación. El importador lo único que hará será pagar la mercancía y recibirla en el lugar de destino.

Para que puedas comprobar más fácilmente que asumen el exportador y el importador cuando en su contrato de compraventa añaden esta cláusula, te invito a que analices la siguiente tabla:

Incoterms: DDP.

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente
	Incoterms DDP
Mercancía preparada para exportar.	EXPORTADOR
Carga en el almacén del que exporta.	EXPORTADOR
Transporte interior en origen.	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de exportación.	EXPORTADOR
Transporte principal.	EXPORTADOR
Seguro del transporte y de la mercancía.	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de importación.	EXPORTADOR

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente
	Incoterms DDP
Transporte interior en destino.	EXPORTADOR
Recepción y descarga.	IMPORTADOR

Autoevaluación

En una venta internacional con DDP con origen en Algeciras y destino en Moscú, el transporte desde la aduana rusa hasta la fábrica del importador, los paga el comprador ruso.

- Verdadero.
- Falso.

No es correcto, el importador, es decir el comprador ruso, solo se encarga de la recepción y descarga de la mercancía en el punto final del destino, del transporte interior en el país de destino se encarga el exportador español.

Efectivamente, es falso, el transporte interior en destino ha de pagarlo el vendedor cuando se acoge a un Incoterm DDP.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

10.7.- Los nuevos Incoterms Polivalentes: DAP y DAT.

En la revisión de 2010 de los Incoterms, la Cámara de Comercio Internacional, añade dos nuevos, el DAP y el DAT, los dos son polivalentes, es decir se emplearan para transportes con unidades de carga polivalentes, incluido el contenedor.



El **DAP** cuyo nombre, formado por el acrónimo de Delivered At Place, que significan **Entregado en lugar**, combina los anteriores DAF y DDU, al determinar el lugar convenido en destino para la entrega de la mercancía.

Este nuevo Incoterms, DAP, se caracteriza por su flexibilidad, es válido para todo tipo de transporte siempre y cuando no sea general o a granel.

En cuanto a las obligaciones para el exportador son muy parecidas a las que le imprime el DDP, la principal diferencia es que con el DAP, los trámites aduaneros de importación, los paga el importador, mientras que con el DDP (entregada derechos pagados) los pagaba el exportador, y por otro lado, tanto el transporte en el interior del país de destino, como los costes de manipulación en la terminal de destino, lo pagará uno u otro dependiendo del lugar.

En cuanto al **DAT**, la otra novedad de los Incoterms del 2010, cuyo nombre es otro acrónimo de Delivered At Terminal y significa, **Entrega en Terminal**, lo que trata es de otorgar más flexibilidad a las operaciones logísticas.

En este caso, los costes de manipulación en la terminal de destino correrán siempre a cuenta del exportador, quedando el resto de las actividades pendientes hasta la entrega de la mercancía en el lugar de destino a cuenta del importador, es decir con un DAT, los gastos aduaneros de importación, el transporte interior en el país de destino y por supuesto la recepción y la descarga serán a cargo del que compra, del importador.

Incoterms 2010: DAP y DAT.

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente	
	Incoterms DDP	Incoterms DAT
Mercancía preparada para exportar.	EXPORTADOR	EXPORTADOR

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte polivalente	
	Incoterms DDP	Incoterms DAT
Carga en el almacén del que exporta.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Transporte interior en origen.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de exportación.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Transporte principal.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Seguro de mercancía.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Coste de manipulación en terminal de destino	Dependiendo del lugar Exportador o Importador	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de importación.	IMPORTADOR	IMPORTADOR
Transporte interior en destino.	Dependiendo del lugar Exportador o Importador	IMPORTADOR
Entrega de la mercancía al importador-comprador.	IMPORTADOR	IMPORTADOR

Autoevaluación

Un empresario cordobés exporta aceite a una empresa de cosméticos japonesa acogiéndose a una cláusula DAT. A la llegada al puerto japonés de destino, la mercancía es descargada del buque por una agencia que la deja en el muelle hasta ser recogida para iniciar el transporte hasta la fábrica de cosméticos. El empresario japonés deberá encargarse de ese transporte hasta la fábrica y de pagar a la agencia que descargó la mercancía del buque y la dejó en el muelle.

- Verdadero.
- Falso.

No es correcto, el japonés deberá encargarse del transporte a

fábrica pero la agencia corre a cuenta del exportador, el español ha de pagar el coste de manipulación en terminal de destino.

Efectivamente, es falso, solo debe hacerse cargo del transporte, del pago a la agencia no.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

10.8.- Incoterms Marítimos o fluviales: CFR y FAS

Los Incoterms que veremos a continuación conforman un grupo de 4 y según la última actualización de la Cámara de Comercio Internacional, Incoterms 2010, serán empleados **exclusivamente** para el transporte marítimo u otras vías navegables interiores.



Los primeros que vamos a conocer son el **CFR** y el **FAS**.

Comenzaré hablándote del CFR.

Las siglas CFR se forman con el acrónimo de Cost and Freight que significan **Coste y Flete**, en el puerto de destino convenido.

¿Quieres saber que supone atenerse en un contrato de compraventa internacional a un Incoterm CFR?

Pues supone que el exportador corre con todos los gastos, incluidos los del despacho de mercancías para la exportación, hasta la llegada al puerto de destino, además, es a él, al que le corresponde incluso contratar la bodega del barco y por supuesto pagar el flete (coste del transporte) hasta el puerto de destino. Una vez la mercancía ha llegado al puerto del **país de destino**, todos los riesgos y costes correrán a cuenta del importador.

Ahora vamos a ver en qué consiste el Incoterms **FAS**.

Se trata de otra de las reglas de la Cámara de Comercio Internacional para usarlas en los contratos de compraventa internacionales y en este caso también empleada exclusivamente para el transporte marítimo.

¿Y qué significa FAS?

Como todos los Incoterms, se trata de otro acrónimo formado de las palabras en inglés Free Along Ship que significan en español, **Libre al Costado del Buque**.

El uso de este Incoterms supone que el exportador es el responsable de todos los gastos y riesgos hasta el momento en el que la mercancía se ha colocado **al costado del buque en el puerto** de embarque convenido, pero **en el país de origen**, antes de iniciarse el transporte principal. Una vez la mercancía está allí colocada, es el comprador-importador el que asume todos los costos y riesgos.

En este caso tanto el transporte como el seguro principal lo asume el importador. El exportador solo llevará la mercancía al puerto de embarque convenido en el país de origen para iniciar el transporte principal y la dejará al costado del buque que ha de

realizar el transporte principal.

Incoterms 2010: CFR y FAS.

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte marítimo	
	Incoterms CFR	Incoterms FAS
Mercancía preparada para exportar.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Carga en el almacén del que exporta.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Transporte interior en origen.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de exportación.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Transporte principal.	EXPORTADOR	IMPORTADOR
Seguro de mercancía.	IMPORTADOR	IMPORTADOR
Trámites aduaneros de importación.	IMPORTADOR	IMPORTADOR
Transporte interior en destino.	IMPORTADOR	IMPORTADOR
Entrega de la mercancía al importador-comprador.	IMPORTADOR	IMPORTADOR

Autoevaluación

En una compraventa internacional se hace una entrega FAS y el vendedor tiene problemas con los estibadores del puerto y se ve obligado a dejar la mercancía en las cercanías de la zona portuaria. La mercancía tiene que ser trasladada en camiones hasta el puerto y se ha de contratar a una agencia para la descarga de los camiones. El vendedor será el responsable de estos gastos y tendrá que pagar él a los camioneros y a la agencia que realizó la descarga de los camiones y dejó la mercancía al lado del buque.

- Verdadero.
- Falso.

Correcto, efectivamente le corresponde al exportador, por que ha

de dejar la mercancía al lado del buque en el puerto convenido del país de origen, según la cláusula FAS firmada en contrato.

No es verdadero, será mejor que te repases este Incoterms.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

10.9.- Incoterms Marítimos o fluviales: CIF y FOB.

Y por último ¿quieres conocer a los Incoterms restantes que nos quedan?

Empecemos por el CIF, su nombre se debe a otro acrónimo, en este caso, el formado por las palabras Cost, Insurance and Freight que significan **Coste, Seguro y Flete.**



El empleo del Incoterm CIF en un contrato de compraventa de mercancías internacional, el exportador, asumirá todos los gastos hasta que la mercancía sobrepase la borda del buque situado en el puerto de embarque convenido en el **país de destino**, es decir, tanto el transporte como el seguro principal corren también de su cuenta, aunque el riesgo de ambos es el importador el que lo asume, es decir el seguro se suscribe a su favor pero la prima la paga el exportador.

¿Y, quieres saber en qué consiste el Incoterms FOB?

FOB, es otra composición de las palabras Free On Board que significan **Libre a Bordo** y es una regla por la que las partes contratantes se responsabilizan de determinados costes y riesgos desde el comienzo de la exportación hasta que la mercancía llega a su destino final.

¿Quieres saber que es lo que asume el exportador con esta cláusula?

El exportador será el responsable de todos los costes y asumirá todos los riesgos hasta que la mercancía **sobrepase la borda del buque** situado en el puerto de embarque convenido en el **país de origen**, es decir antes de iniciar el transporte principal, en este caso el flete y el seguro del transporte principal corre a cargo del importador.

Ambos Incoterms son de uso exclusivamente marítimo.

Incoterms 2010: CIF y FOB

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte marítimo o fluvial	
	Incoterms CIF	Incoterms FOB
Mercancía preparada para exportar.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Carga en el almacén del que	EXPORTADOR	EXPORTADOR

Situaciones durante la transacción de la mercancía	Modalidad de transporte marítimo o fluvial	
	Incoterms CIF	Incoterms FOB
exporta.		
Transporte interior en origen.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Trámites aduaneros de exportación.	EXPORTADOR	EXPORTADOR
Transporte principal.	EXPORTADOR	IMPORTADOR
Seguro de mercancía.	EXPORTADOR	IMPORTADOR
Trámites aduaneros de importación.	IMPORTADOR	IMPORTADOR
Transporte interior en destino.	IMPORTADOR	IMPORTADOR
Entrega de la mercancía al importador-comprador.	IMPORTADOR	IMPORTADOR

Autoevaluación

Un exportador español de polvorones "La Estepa" vende con cláusula FOB a una empresa inglesa un contenedor de cajas de polvorones. Entrega la mercancía a bordo del buque que realiza el transporte principal en el puerto gallego acordado, el 1 de noviembre de 2010. Por motivos ajenos a ambas partes el contenedor se extravía y aparece el 15 de enero de 2011. El importador inglés reclama el dinero pagado pues la mercancía ha aparecido con retraso y le ha supuesto un grave perjuicio. El vendedor no está dispuesto a devolver nada aludiendo que él cumplió lo acordado. ¿Quién tiene razón?

- Ninguno de los dos, se trata de una causa de fuerza mayor, fue ajeno a las partes.
- Tiene la razón el español, la cláusula FOB sólo le obliga a dejar la mercancía en el puerto del país de origen acordado y en la fecha acordada, y él lo hizo.
- La razón la tiene el comprador por que para eso firmó la cláusula

FOB y le cubre el riesgo del transporte principal.

- El español tendrá que devolver el dinero por que no cumplió, la mercancía no llegó a tiempo.

Incorrecta y además que la causa sea ajena a las partes no significa que sea causa de fuerza mayor.

Muy bien has entendido perfectamente este Incoterms.

No es la respuesta correcta porque al firmar esta cláusula precisamente él es quien ha de responsabilizarse del flete y del seguro del transporte principal.

Incorrecto, deberías de repasar el Incoterms FOB.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta
3. Incorrecto
4. Incorrecto

10.10.- Incoterms 2000- Incoterms 2010.

Como ya hemos estudiado, tenemos con nosotros recién estrenados los nuevos Incoterms 2010.

Ya sabes, aunque la Cámara de Comercio Internacional los publica en el 2010, ha sido el 1 de enero del 2011 cuando han entrado en vigor.



¿Quieres saber cuáles son las principales diferencias que existen entre los Incoterms 2000 y 2010?

A la hora de comparar unos con otros podemos destacar varias novedades.

Una importante, es que han pasado de ser 13 Incoterms a 11, se han eliminado 4 y han surgido dos.

Otra novedad importante es la flexibilidad que aportan los dos nuevos Incoterms DAT y DAP, permitiendo mejorar la característica de la polivalencia a la hora de pormenorizar la cláusula del contrato.

Y otra novedad importante a destacar es el uso exclusivo de los Incoterms FAS, FOB, CFR y CIF para transportes marítimos o fluviales.

Esta nueva característica supone que una mercancía aunque se transporte en un contenedor, si no utiliza exclusivamente el transporte marítimo o fluvial, no podrá acogerse a ninguno de estos 4 Incoterms y tendrá que acogerse a uno polivalente. Hasta ahora los contenedores solían ir con CIF o con FOB.

Para saber más

En este enlace podrás encontrar una clara explicación de los Incoterms de 2000, además de estudiar las diferencias con los actuales podrás comprender mejor muchos los vigentes.

Incoterms 1



[Resumen textual alternativo](#)

En este enlace podrás encontrar una clara explicación del resto de los Incoterms de 2000, además de estudiar las diferencias con los actuales podrás comprender mejor muchos los vigentes.

incoterms Parte 2 - www.m...



[Resumen textual alternativo](#)

11.- El Arbitraje Internacional.

Caso práctico

Los directivos de Eurasia, S.A. han estudiado ya muchas cosas a tener en cuenta a la hora de elaborar su contrato de compraventa internacional, ahora tienen que abordar el tema del arbitraje.



Alberto Pérez, forma parte del equipo humano de Eurasia S.A. y acaba de hacer un Master en Arbitraje Internacional.

-Hola **Juan** estoy a punto de terminar de preparar los contratos de los egipcios y de los suizos -explica **Alberto** a **Juan**-, lo único que me falta es recoger el tema del arbitraje, decidir que aspectos someteremos en caso de conflicto a laudo arbitral, ¿quería consultarte sobre este tema?

-¿Puedes pasarte esta tarde por aquí y lo resolvemos -responde **Juan**-? estoy preparando una posible compraventa con una empresa de Venezuela y estoy ahora mismo concentrado en la preparación de la negociación que es mañana.

-Perfecto esta tarde me lo vemos.

La Corte Internacional de Arbitraje es uno de los instrumentos que se crean para facilitar uno de los objetivos de la Cámara Internacional de Comercio, la resolución de controversias.

Vamos a conocerla un poquito más.

La Corte Internacional de Arbitraje es parte de la Cámara de Comercio Internacional, se compone por miembros de más de 80 países de todos los continentes constituyendo una institución con representatividad mundial.



¿Cuáles son sus funciones?

Asegurar que se aplican las Reglas de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, supervisar el proceso de arbitraje, designar los árbitros, decidir sobre

el número de árbitros, determinar el lugar y la duración del arbitraje, analizar los laudos arbitrales, y, entre otras cosas, disponer los costos y honorarios de los árbitros.

Pero después de saber cómo surge el arbitraje internacional, cual es la institución que lo rige y cómo lo hace, hemos de ver en qué consiste un arbitraje.

Un arbitraje es un proceso que se establece con el fin de resolver extrajudicialmente un conflicto surgido entre dos o más partes.

¿Cómo se resuelve este conflicto?

Con la intervención de un tercero, árbitro o tribunal arbitral, acordado por las partes, para que determine una solución. A esta solución se le llama **Laudo Arbitral** y tiene valor de sentencia judicial.

Un arbitraje se estructura de forma muy similar a un litigio y el papel de árbitro es también similar al del juez, pero la gran diferencia es que la resolución que finaliza con el conflicto, no surge de la jurisdicción Estatal sino de particulares libremente elegidos por las partes protagonistas del conflicto.

El arbitraje se emplea básicamente para resolver conflictos sin tener que acudir a la justicia, resolviéndolos de una forma más rápida y por libre determinación, pues son las partes integrantes del contrato las que fijan en sus cláusulas que cuestiones someterán al arbitraje.

Para saber más

En este enlace encontrarás el reglamento de arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional y podrás conocer más a fondo el arbitraje internacional.

[Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional.](#)

Anexo.- Licencias de recursos.

Licencias de recursos utilizados en la Unidad de Trabajo.

Recurso (1)	Datos del recurso (1)	Recurso (2)	Datos del recurso (2)
	<p>Autoría: Sergio Roberto Bichara. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1025983</p>		<p>Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.</p>
	<p>Autoría: Lesli Lundgren. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1353764</p>		<p>Autoría: Ivan Prole. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1228652</p>
	<p>Autoría: Stokcbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V 43.</p>		<p>Autoría: Roger Kirby. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1323800</p>
	<p>Autoría: Marina Radcenko. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1356107</p>		<p>Autoría: Sergio Roberto Bichara. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1040136</p>
	<p>Autoría: Sergio Roberto Bichara. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo</p>		<p>Autoría: Alan O'Neill. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1106679</p>

	/1013123		
	<p>Autoría: Hidden. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1027447</p>		<p>Autoría: Stokcbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Robert Linder. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1331497</p>		<p>Autoría: Robert Linder. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1170030</p>
	<p>Autoría: Bob Zalenski. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1358119</p>		<p>Autoría: Sxh no identificado. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1286469</p>
	<p>Autoría: Sxh no identificado. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1193411</p>		<p>Autoría: Sxh no identificado. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1365362</p>
	<p>Autoría: Richard Dudley. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1279274</p>		<p>Autoría: Richard Dudley. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/911615</p>
	<p>Autoría: Ivan Prole. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1224071</p>		<p>Autoría: Sanja Gjenero. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1166410</p>

	<p>Autoría: Sxh no identificado. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/219384</p>		<p>Autoría: Sxh no identificado. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/294753</p>
	<p>Autoría: Ilker. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://www.sxc.hu/photo/1108380</p>		