

LOS INCOTERMS

Pedro Carrillo Toral*

SUMARIO: 1. Introducción. 2. El contrato de compraventa en México. 3. Presentación de Caso. 4. La Cámara de Comercio Internacional (ICC). 5. Los INCOTERMS. 6. Conclusión. 7. Propuesta. 8. Bibliografía.

1. INTRODUCCIÓN

Si bien es cierto que el estudio de los INCOTERMS se ubica dentro de la disciplina del Comercio Exterior, también lo es que, al identificar las obligaciones y responsabilidades tanto del vendedor como del comprador, se insertan dentro del campo del comercio internacional en virtud de un contrato de compraventa.

Los INCOTERMS, por sus siglas en inglés de ***International Commercial Terms***, son términos de comercio cuya finalidad es la de establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional de mercancías.

Toda vez que corresponde al Derecho Internacional Privado el análisis de las relaciones jurídicas internacionales ya sea entre privados, o donde existe un interés privado y, dado que las relaciones jurídicas en materia de compraventa no están de exentas de conflictos entre las partes en cuanto los riesgos y costos del traslado de la mercancía a partir de la salida del establecimiento del vendedor y hasta el lugar indicado por el comprador, ello genera la imperiosa necesidad de contar con documentos codificadores que establezcan la forma de dar solución a los conflictos que se susciten, preceptos que consideren la jurisdicción y el derecho aplicable.

De esta forma, concluimos la importancia de incluir el tema de los INCOTERMS dentro del estudio del Derecho Internacional Privado. Tema que de manera muy breve desarrollaremos en los siguientes puntos, iniciando por la problemática que enfrentan los comerciantes en nuestro país respecto al traslado y aseguramiento de las mercaderías, así como al riesgo y costos de traslado de las mismas. De igual forma, se describirán cada uno de los INCOTERMS utilizados a la fecha, por supuesto, una muy breve descripción.

Académico Supernumerario de la Academia Mexicana de Derecho Internacional Privado y Comparado; Profesor-Investigador de la Facultad de Derecho Tijuana de la Universidad Autónoma de Baja California.

2. EL CONTRATO DE COMPRAVENTA EN MÉXICO

Entendemos por contrato de compraventa aquel por medio del cual una persona llamada vendedor se obliga a entregar una cosa a otra persona llamada comprador que se compromete a pagar un precio.

El contrato de compraventa afecta exclusivamente al comprador y al vendedor y no a sus relaciones con los transportistas (que se rigen por los contratos de transporte) o a la empresa encargada del seguro de las mercancías (que se rige por los contratos de seguros) y en algunas excepciones el vendedor se compromete a realizar la entrega de las mercancías en el domicilio del comprador (promociones “entrega a domicilio”).

Respecto al perfeccionamiento del contrato de compraventa mercantil el artículo 80 del Código de Comercio establece: *“Los convenios y contratos mercantiles que se celebren por correspondencia, telégrafo, o mediante el uso de medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología, quedarán perfeccionados desde que se reciba la aceptación de la propuesta o las condiciones con que ésta fuere modificada”*.

De esta manera, un contrato de compraventa mercantil puede perfeccionarse vía internet, quedando pendiente, en este caso, cuál de las partes asume el riesgo de las mercancías a partir del momento que salen del establecimiento del vendedor y hasta la recepción de las mismas por parte del comprador.

Al respecto y de no haber pacto en contrario, el artículo 377 del código en comento establece: *“Una vez perfeccionado el contrato de compraventa, las pérdidas, daños o menoscabos que sobrevinieren a las mercaderías vendidas, serán por cuenta del comprador, si ya le hubieren sido entregadas real, jurídica o virtualmente; o si no le hubieren sido entregadas de ninguna de estas maneras, serán por cuenta del vendedor”*.

El citado precepto establece tres tipos de entrega, real, jurídica y virtual. Entendiéndose por entrega real como: *“el acto por el cual el vendedor pone las mercaderías a disposición efectiva y material del comprador (entrega física de las mercaderías)”*.

Mientras que por entrega jurídica se entiende aquellos casos cuando aun sin estar entregada materialmente la cosa, la ley considera recibida por el comprador; por ejemplo, en la compra de una casa o departamento, una vez visto y aceptado el bien inmueble por parte del comprador, en las oficinas del vendedor se hace entrega de las llaves y por ende se considera entregado y recibido el bien señalado.

En cuanto a la entrega virtual, el artículo 379 del Código en comento establece: *“Desde el momento en que el comprador acepte que las mercancías vendidas quedan a su disposición, se tendrá por virtualmente recibido de ellas, y el vendedor quedará con los derechos y obligaciones de un simple depositario”*.

En lo que respecta a los gastos de entrega, los artículos 382 y 383 del multicitado establecen:

Artículo 382.- Los gastos de entrega en las ventas mercantiles, serán:

- I. A cargo del vendedor, todos los que se ocasionen hasta poner las mercancías pesadas o medidas a disposición del comprador;*
- II. Los de su recibo y extracción fuera del lugar de la entrega, serán por cuenta del comprador.*

Artículo 383.- El comprador que dentro de los cinco días de recibir las mercancías no reclamare al vendedor, por escrito, las faltas de calidad o cantidad en ellas; o que dentro de treinta días contados desde que las recibió, no le reclamase por causa de vicios internos de las mismas, perderá toda acción y derecho a repetir por tales causas contra el vendedor.

Los artículos mencionados se refieren de manera exclusiva al Contrato de Compraventa, excluyendo el transporte de las mercancías, así como el seguro de las mismas en caso de un siniestro; lo que conlleva, en su caso, a la firma de otro u otros contratos de servicio por parte del comprador que necesita el transporte y la protección asegurada de las mercancías.

Así pues, en algunas ocasiones el acto de comprar mercancías de otras Entidades Federativas, requiere de dos contratos más como son el Contrato de Transporte y el Contrato de Seguro, situación que eleva los gastos del comprador e inclusive, algunas contradicciones e virtud de la utilización jurídica de tres legislaciones.

Por lo anteriormente expresado, es que los comerciantes internacionales, como expertos en la material, se dieron a la tarea de codificar los preceptos necesarios a fin de incluir en una compraventa los riesgos y costos del traslado y entrega de las mercancías, señalando los derechos y obligaciones de cada una de las partes.

3. ANTECEDENTES DE LOS INCOTERMS

El caso de los INCOTERMS, son términos de comercio que han sido creados al paso del tiempo, de manera individual, acordes a las necesidades del momento, esto es, no surgieron todos al mismo tiempo. Los actualizan, eliminan y surgen nuevos, con el objeto de atender las exigencias de los comerciantes internacionales.

El 16 de Octubre de 2018 en el Blog de internet “Comercio Internacional y Mercados” presentaron un interesante artículo acerca de los INCOTERMS, destacando su nacimiento e importancia. Para efectos del presente trabajo transcribimos lo relativo al nacimiento y antecedentes de los multicitados INCOTERMS:

1812: en 1812 se comienza a usar el término FOB en las Cortes Británicas. Este sería el primer antecedente de las famosas cláusulas de transporte.

1895: pasan 83 años hasta que se crea el segundo INCOTERM, el INCOTERM CIF, por la expansión del comercio internacional.

1936: nacen los INCOTERMS tal y como los conocemos. La ICC publica la primera versión con 6 INCOTERMS y una serie de reglas para su interpretación. Es la 1º vez en la historia que se hace un esfuerzo global para estandarizar las prácticas de comercio internacional.

1953: la primera revisión de los INCOTERMS llega tras la guerra mundial. El transporte ferroviario estaba creciendo y se incorporan tres nuevos INCOTERMS para el transporte no marítimo: Free on Rail, Free on Truck, Delivered Costs Paid. También se añade el INCOTERM EXW.

1976: se introduce el INCOTERM FOB Airport (Free on Board Airport) para evitar la confusión en la interpretación del INCOTERM FOB en el medio aéreo.

1980: con la proliferación del tráfico de mercancías en contenedores se añaden dos nuevos INCOTERMS, FRC que luego se denominó FCA y FCI que hoy se conoce como CIP.

1990: la edición de 1953 es revisada por completo para adaptarse a los cambios en el transporte intermodal. Se añaden cambios para adaptarse al creciente uso del intercambio electrónico de datos (EDI).

2000: se simplifica el formato para que sean más fáciles de usar y se distribuye mejor la distribución de las responsabilidades durante el despacho de aduanas.

2010: se eliminan 4 INCOTERMS (DAF, DES, DEQ, DDU) y se crean dos nuevos, DAT y DAP. El número queda establecido en 11. Se añaden modificaciones que obligan a comprador y a vendedor a cooperar en el intercambio de información como medida de seguridad.

2020: a falta de un borrador definitivo, se prevé la creación de un nuevo INCOTERM el CNI, el desdoblamiento del INCOTERM DDP en dos y la eliminación de los INCOTERMS EXW y FAS. También se prevé que la nueva edición de los INCOTERMS tenga un enfoque más pedagógico para facilitar su comprensión y aplicación.

4. LA CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL ICC

La Cámara de Comercio Internacional fue fundada en 1919 con la misión de promover el comercio internacional y la inversión, así como también, implementar los conductores de crecimiento económico, generación de empleo y desarrollo sostenible.

Es una organización empresarial a nivel mundial y tiene su sede en París, Francia. Es un fuerte generador de comercio en prácticamente todos los sectores y en todos los Estados del mundo; ubicándose como el asesor de los comerciantes en el campo internacional.

Así mismo, la ICC Actúa como vocero principal de la comunidad empresarial ante organizaciones como la OMA (Organización Mundial de Aduanas) , ONU y otras de tipo intergubernamental e internacional.

Para llevar a cabo sus funciones, la ICC se rige y reconoce como reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales a los INCOTERMS, mismos que han sido elaborados por la multicitada Cámara de Comercio Internacional, para evitar la incertidumbre derivada de las distintas interpretaciones que se dan en diferentes países.

La CCI establece que estos términos internacionales de comercio son las normas que regulan la entrega, con su respectivo costo, de las mercancías; así como las responsabilidades entre el comprador y el vendedor.

De igual manera, se consagran como prioridad en la práctica actual en el transporte internacional de dichas mercancías. Para cumplir con sus funciones, han sido adaptadas constantemente y realizado diversas enmiendas a las originales reglas de 1936, hasta llegar hoy a los “INCOTERMS 2020”.

Los INCOTERMS TIENEN COMO OBJETIVOS PRIMORDIALES el intercambio de mercancías entre las partes involucradas (comprador, vendedor, transportista y seguro), por medio de reglas que orientan a las partes involucradas en el comercio internacional. Entre otras, la importancia de los INCOTERMS radica en regular varios aspectos del comercio internacional, como:

- a) Las condiciones de entrega de la mercancía.
- b) La distribución de costos y riesgos de la operación

De esta manera, gracias al establecimiento de los Incoterms, las empresas ganan certidumbre en la interpretación de los términos negociados entre comprador - vendedor, y, en su caso transporte y seguro de las mercancías, ya que se aplican reglas internacionales uniformes.

5. LOS INCOTERMS (INTERNATIONAL COMERCIAL TERMS)

Como ya se mencionó con antelación, los INCOTERMS son términos de comercio internacional cuyo objetivo es el de establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional de mercancías.

De esta forma se evitan las incertidumbres y controversias ocasionadas debido a las diversas interpretaciones de los términos comerciales utilizados en los diferentes países de la gran comunidad internacional. Son acuerdos directos y claros entre el comprador y el vendedor donde se han reducido en gran medida las controversias derivadas de una interpretación equivocada.

En cada uno de los INCOTERMS se establecen claramente los criterios de gastos de traslado y transmisión del riesgo de las mercancías entre el comprador y el vendedor, así que los términos de la compraventa se conocen desde el momento de la misma negociación y se verifica su cumplimiento hasta la recepción de la mercancía.

Esto es, gracias a los INCOTERMS las partes involucradas en un contrato de compraventa desde el primer momento de la negociación aceptan sus derechos y obligaciones en cuanto al transporte y entrega de las mercancías, toda vez que ha quedado perfectamente delimitado el lugar y momento de la entrega, enfatizando a quién le corresponde los gastos derivados del transporte, seguro y, en su caso, el almacenaje de la mercancía y, por supuesto, se establece con claridad el momento en que se produce la transmisión de la propiedad de la mercancía objeto de la compraventa; inclusive, el responsable de la exportación y/o importación de las mercancías.

A continuación, mencionamos los principales INCOTERMS:

GRUPO E ((*Entrega directa a la salida*))

La parte vendedora proporciona la mercancía al comprador en sus propias instalaciones. Se incluyen los siguientes términos:

- a) **EXW.** (*Ex-Works / En Fábrica*): el vendedor solo se ocupa de embalar los productos, ya que los pone a disposición del comprador en sus propios almacenes. Así, el comprador asume los gastos y las responsabilidades derivadas de cualquier maniobra, desde su carga hasta su llegada al destino final. La contratación del seguro, que no es obligatorio, también corre a cuenta del importador.

GRUPO F (*Entrega indirecta*).

El vendedor dispone los bienes a un transportista seleccionado y abonado por el comprador. Los INCOTERMS de este tipo son:

- a) **FCA** (*Free Carrier / Libre Transportista*): el vendedor entrega la mercancía en un lugar acordado asumiendo los riesgos y los gastos -incluyendo los costes del despacho aduanero para la exportación- hasta dicho instante. El comprador, responsable desde dicha carga hasta la descarga final. Como **actualización** a los INCOTERMS 2020, el **comprador puede pedir al transportista que expida un B/L** (Bill of Landing ó Carta de Embarque) al vendedor bajo la especificación “on board ó a bordo” que sirva para justificar la entrega de los productos. Así, se facilita el procedimiento con los créditos documentarios y con el pago del crédito al exportador.
- b) **FAS** (*Free Alongside Ship / Franco al Costado del Buque*): INCOTERM usado en el transporte marítimo para cargas a granel o con un volumen muy grande. El vendedor transmite los bienes en el muelle o puerto de embarque acordado junto al buque en el que viajará la mercancía. En dicho instante, el importador contrae todos los costes y deterioros.
- c) **FOB** (*Free On Board / Libre a Bordo*): El INCOTERM FOB, usado en el transporte marítimo, establece que el vendedor proporciona la mercancía en el barco establecido asumiendo toda responsabilidad hasta dicho momento. Entonces, el comprador hace frente a todo hasta su llegada al destino final.

GRUPO C (*Entrega indirecta*).

La parte vendedora contrata el vehículo para el transporte de los productos. Sin embargo, el exportador queda eximido de cualquier responsabilidad derivada de deterioros o costes adicionales desde su salida.

- a) **CFR** (*Cost and Freight / Coste y Flete*): usado en el transporte marítimo, la parte vendedora se responsabiliza del coste hasta que la mercancía llegue a su destino. Sin embargo, cuando se carga en el barco el riesgo pasa a ser competencia del comprador.
- b) **CIF** (*Cost, Insurance and Freight / Coste, Seguro y Flete*): cumple con los mismos parámetros que el CFR pero con el añadido de que el vendedor debe contratar un seguro. Y aquí entra en liza **otra de las novedades de los INCOTERMS 2020**, con una **actualización de las coberturas** que debe contraer y certificar el seguro contratado por el vendedor bajo las Cláusulas de Carga del Instituto (C), dejando un margen de negociación superior entre las partes de la operación.
- c) **CPT** (*Carriage Paid To / Transporte Pagado Hasta*): se emplea en cualquier tipo de transporte. El vendedor asume los gastos hasta que la mercancía llegue a su

destino final; mientras que el riesgo pasa a manos del comprador cuando la mercancía la posea el transportista.

- d) **CIP** (*Carriage and Insurance Paid To / Transporte y Seguro Pagados Hasta*): utilizable para cualquier tipo de transporte, el exportador afronta los gastos del transporte principal y del seguro durante todo el trayecto. De igual modo que con el CIF, los **INCOTERMS 2020 amplían las diversas coberturas mínimas del seguro de la mercancía** bajo las Cláusulas de Carga del Instituto (A), aunque será un aspecto a negociar en la compra-venta de los bienes.

GRUPO D (*Entrega directa*).

Los costes y los riesgos corren a cuenta del vendedor desde la salida de la mercancía hasta su entrega en el lugar pactado.

- a) **DPU** (*Delivered Place Unloaded / Entrega y Descarga en Lugar Acordado*): **otra de las actualizaciones** pues sustituye al DAT anterior. El vendedor sigue asumiendo los costes y riesgos pero **con los INCOTERMS 2020 se amplía el lugar de descarga**, ya que antes se realizaba exclusivamente en la terminal. Se usa para todo tipo de transporte.
- b) **DAP** (*Delivered At Place / Entregado en un Punto*): el exportador asume gastos y riesgos hasta la entrega de los bienes, a excepción de los costes derivados de la importación de la mercancía que son atribuidos al comprador. Compatible con cualquier transporte.
- c) **DDP** (*Delivered Duty Paid / Entregado con Derechos Pagados*): empleado para todo transporte, el vendedor asume absolutamente todos los costes y riesgos de la operación de exportación.

Los INCOTERMS regulan:

- La distribución de documentos. Las condiciones de entrega de la mercancía.
- La distribución de costes de la operación.
- La distribución de riesgos de la operación.

Por otra parte, los INCOTERMS no regulan:

- La legislación aplicable a los puntos no reflejados en los INCOTERMS.
- La forma de pago de la operación.

Así mismo, los INCOTERMS determinan para el comprador y para el vendedor:

- ✓ El alcance del precio.

- ✓ El momento y lugar donde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería, del vendedor al comprador.
- ✓ El lugar de entrega de la mercadería.
- ✓ Quién contrata y paga el transporte
- ✓ Quién contrata y paga el seguro
- ✓ Qué documentos tramita cada parte y su costo.

Recordando también que los INCOTERMS no se refieren a:

- ✓ El precio de las mercancías,
- ✓ El mecanismo o medio de pago
- ✓ La transferencia de la propiedad de la mercancía
- ✓ La legislación aplicable y
- ✓ Las responsabilidades en caso de Incumplimiento del contrato

6. CONCLUSIÓN

Los INCOTERMS términos fueron creados en 1936 por parte comerciantes internacionales (expertos en la materia) de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), al paso del tiempo se han ido adaptando a los diversos cambios surgidos en las prácticas comerciales hasta llegar a los actuales INCOTERMS 2020.

A partir del 1° de enero del año 2011 los operadores internacionales del comercio internacional cuentan con una nueva reglamentación acorde a los tiempos y a las exigencias del comercio internacional.

Hoy en día, la aceptación global de las reglas comerciales a través de los INCOTERMS ha causado sensación en el ámbito del comercio internacional, toda vez que han inyectado seguridad y coherencia a un sistema comercial y, por ende, reflejado en los sistemas judiciales tan diversos de un país a otro.

Las reglas comerciales INCOTERMS se revisan cada diez años, revisión que genera actualización y seguridad en el comercio internacional, en dicha actualización se han incursionado modificaciones como la necesidad de sustituir documentos en papel por documentos electrónicos, entre otras cosas.

Ahora bien, si éstas normas comerciales han generado y cumplido con las expectativas deseadas por los comerciantes internacionales, cuál es la causa por su poco uso y desconocimiento en el ámbito local mexicano ?.

Resulta imperante su conocimiento y aplicación para los profesionales del comercio exterior; sin embargo, esto no debe ser ajeno para los profesionales del Derecho en

virtud de que son, o debieran ser, parte integral en un contrato de compraventa que incluye transporte y, como consecuencia, exige el seguro de las mercancías.

Se prevé que en este año que la Cámara de Comercio Internacional (CCI) publique la nueva versión de los INCOTERMS 2020, manteniéndose como los términos comerciales que se utilizan en las transacciones internacionales, mismos que contienen las disposiciones indispensables acerca de las condiciones de entrega de las mercancías y que delimitan las responsabilidades entre el comprador y el vendedor.

7. PROPUESTA

Resulta una necesidad real el que el tema de los INCOTERMS se incluya en los programas de Derecho Internacional Privado en las universidades en virtud de alto contenido en normas de comercio internacional vinculantes directamente con los comerciantes particulares residentes en los diferentes países de la gran comunidad internacional.

Los INCOTERMS nacen de los usos y costumbres que uniforman y sistematizan ordenamientos jurídicos creados por los comerciantes, propio de los negocios jurídicos de compraventa internacional de mercadería. Por tal motivo consideramos relevante analizar esta nueva corriente a nivel internacional y su incorporación dinámica en estos instrumentos jurídicos al derecho nacional mexicano y, por ende, en la enseñanza del Derecho Internacional Privado.

Una de las áreas del Derecho Internacional Privado mayormente influenciada por la globalización ha sido el comercio internacional, ligado directamente por la evolución de las tecnologías, las aperturas económicas, y el incremento de intercambio de bienes y servicios transfronterizos, lo que hace necesario la incursión y adecuación de nuestra materia de estas nuevas tendencias.

La idea clásica de legislar sobre comercio internacional en el ámbito local sufre un fuerte rezago debido a la creciente complejidad del comercio entre los países, lo que a su vez evidencia la falta de capacidad de la norma imperativa para resolver la totalidad de los conflictos de intereses que se producen en el entorno del citado comercio internacional.

Ante esta necesidad, ha tomado nuevamente auge la Lex Mercatoria, como Derecho creado por los comerciantes con el objetivo de evitar la aplicación de normas estatales. La Lex Mercatoria se conforma de un amplio espectro de instrumentos, los que encuentran aceptación en los diferentes sistemas jurídicos, en variadas áreas del derecho, y dan respuesta a las necesidades de los diferentes interesados en el área mercantil internacional.

Por lo anteriormente expresado, insistimos en la incorporación del estudio de los INCOTERMS, dentro de la Lex Mercatoria, en los Programas de Estudios en la Materia de Derecho Internacional Privado.

8. BIBLIOGRAFÍA

1. Adame Goddard, Jorge. *El Contrato de Compraventa Internacional*. Ed. Mc Graw Hill, México 1988.
2. Código de Comercio, México.
3. Ley Sobre el Contrato de Transporte. México.
4. Ley Sobre el Contrato de Seguro. México.
5. INCOTERMS, Cámara Internacional de Comercio. *Reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio ICC*. [cpn.gob.gt > docs](http://cpn.gob.gt/docs).
6. *La Importancia de los INCOTERMS en el comercio internacional*. www.diariodelexportador.com
7. *Impacto de los INCOTERMS en la compraventa internacional*. www.mascontainer.com
8. INCOTERMS Y COMERCIO INTERNACIONAL. *Funciones de los INCOTERMS*. INCOTERMStransporte.wordpress.com
9. *INCOTERMS, características, ventajas y desventajas*. Blogs.imf-formacion.com
10. *Guía Rápida de INCOTERMS – TIBA*. www.tibagroup.com
11. *La Historia de los INCOTERMS infobiografía Blog.comercio internacional y mercados*.