

# *Principales cambios en los Incoterms® 2020*

## *Main Changes in the Incoterms® 2020*

Marco Antonio Huamán Sialer\* <https://orcid.org/0000-0002-7052-960X>

<http://dx.doi.org/10.21503/lex.v18i26.2174>

\* Abogado por la Universidad Nacional de Trujillo (Perú). Doctor en Derecho y magíster en Aduanas por la Universidad Alas Peruanas (Lima, Perú). Postdoctoral con mención en Producción Científica por la Universidad Alas Peruanas. PhD. con mención en Estudios Legales Internacionales por la Atlantic International University (Estados Unidos de Norteamérica). Doctor en Educación por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Lima, Perú). Especialista en Aduanas por la Escuela Nacional de Aduanas, hoy Instituto Aduanero y Tributario (IAT/SUNAT). Profesor en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Lima, Perú), Pontificia Universidad Católica del Perú (Lima, Perú), Universidad ESAN (Lima, Perú), Universidad de Lima (Perú), Universidad Nacional Federico Villarreal (Lima, Perú), Universidad Continental y Universidad Alas Peruanas. Actual Presidente de la Asociación Peruana de Derecho Aduanero y Comercio internacional (APDACI). Actual Vocal Presidente de la Sala de Aduanas del Tribunal Fiscal. Perú

Correo electrónico: [marcohuaman37@gmail.com](mailto:marcohuaman37@gmail.com)

# Lex



© Los autores. Artículo publicado por la Revista Lex de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas Peruanas. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional. (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>), que permite el uso no comercial, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre que la obra original sea debidamente citada.



Concierto. Mixto, 2000. Artista plástico peruano, Alberto Quintanilla (Cusco, 1934).

## RESUMEN

En el presente artículo se analizan y comentan los principales cambios de carácter general y cambios de carácter específicos contenidos en el Incoterms® 2020, publicación 723 de la Cámara de Comercio Internacional de París (ICC), en comparación con los Incoterms® 2010, publicación 715 de la ICC.

**Palabras clave:** *Incoterms 2020, Publicación 723 ICC, Cámara de Comercio Internacional (ICC), Incoterms 2010 ICC, cambios generales, cambios específicos, Compraventa Internacional de Mercaderías.*

## ABSTRACT

This article analyzes and comments on the main general changes and specific changes contained in the Incoterms® 2020, publication 723 of the International Chamber of Commerce of Paris (ICC), in comparison with the Incoterms® 2010, publication 715 of the ICC.

**Key words:** *Incoterms® 2020, Publication 723 ICC, International Chamber of Commerce (ICC), Incoterms® 2010 ICC, general changes, specific changes, International Sale of Goods.*

## I. INTRODUCCIÓN

El comercio internacional evoluciona incesantemente en el tiempo como consecuencia, entre otros, del desarrollo de las telecomunicaciones, las innovaciones en el transporte y la tecnología informática, y ello conlleva a constantes cambios que necesitan ser regulados, para la cual se han establecido organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales que unifican y organizan la normativa del comercio internacional. La Cámara de Comercio Internacional, organismo privado no gubernamental, se funda en París en 1919 por los mercaderes de la paz teniendo como objetivo promover, aperturar y facilitar el comercio internacional, así como entre otras funciones, la de ubicar, analizar, procesar, recopilar, los usos, prácticas, costumbres comerciales internacionales y declararlos a través de folletos, siendo los Incoterms (términos comerciales internacionales) la obra más representativa de la ICC y la expresión genuina de la nueva *lex mercatoria*.

Los Incoterms son reglas uniformes que sirven para la interpretación de los principales términos de compra venta internacional. Están representados por siglas de tres letras que reflejan los usos y costumbres que se dan entre empresas en las negociaciones internacionales y que tiene como objetivo uniformizar diferentes usos y costumbres del Comercio Internacional y establecer sobre ellos, un conjunto de reglas internacionales.

Como afirma Jhon Denton, Secretario General de la ICC, el crecimiento de la economía global ha proporcionado a la mayoría de las empresas un acceso mayor que nunca a los mercados internacionales. Como resultado, hoy día las mercancías se venden en más países, en más cantidad, con más variedad y a un ritmo más acelerado. Pero a medida que crecen el volumen y la complejidad del comercio internacional, aumentan también las posibilidades de que surjan malentendidos y costosas disputas cuando los contratos de compraventa no se han redactado de forma adecuada.

Las reglas Incoterms® de ICC sobre el uso de términos comerciales nacionales e internacionales mitigan este riesgo facilitando las transacciones del comercio mundial. La referencia a una regla Incoterms® 2020 en un contrato de compraventa de mercancías define con claridad las obligaciones respectivas de las partes en materias como el riesgo, los costos y la organización del transporte y el despacho aduanero, con lo que se reduce la posibilidad de que aparezcan complicaciones de orden legal<sup>1</sup>.

---

1. Incoterms® 2020, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”. *Preámbulo*, Publicación ICC núm. 723, (Barcelona: Comité Español de la ICC).

Desde la versión de 1980 cada 10 años se viene actualizando la Reglas Incoterms®, siendo la razón fundamental de cada revisión, adaptar estas reglas a la evolución del comercio internacional, sin embargo, debe aclararse que no existe una obligación para que sea así, ya que la ICC está facultada para modificar en un mayor o menor periodo de tiempo, de considerarlo necesario.

A despecho de muchas especulaciones sobre los nuevos cambios que se publicitaron en las redes virtuales, previamente a la Publicación 2020, no se han realizado cambios significativos, manteniéndose en un 90% los elementos fundamentales de la anterior versión 2010, incidiéndose en cambios formales (cambios de carácter general y cambios de carácter específico), siendo la modificación más notable el cambio de iniciales de un solo término, el DAT por el DPU.

La ICC, señala que todos estos cambios que a la vista de todos solo son estéticos en apariencia, son en realidad un intento sustancial, por parte de la ICC de ayudar a la comunidad comercial internacional a que sus operaciones exteriores sean más fluidas<sup>2</sup>.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar y comentar los principales cambios de carácter general y cambios de carácter específicos contenidos en el Incoterms® 2020, publicación 723 de la Cámara de Comercio Internacional de Paris (ICC), en comparación con los Incoterms 2010, Publicación 715 de la ICC.

## II. ANTECEDENTES DE LOS INCOTERMS®

Siguiendo en síntesis el orden histórico de los Incoterms® detallado por la Cámara de Comercio Internacional (ICC)<sup>3</sup> y otros autores, puedo detallar que los términos FOB y CIF, surgieron en el siglo XVIII, cuando existía un predominio del comercio marítimo, formalmente el término FOB es conocido en 1812, en una disputa comercial sometida a las cortes británicas en el caso *Wackerbarth v Masson*, posteriormente en 1890 surge el término CIF que se hace conocido en la sentencia de la corte inglesa *Ireland v Livingston*.

En 1919 los Estados Unidos de Norteamérica realiza un primer esfuerzo para establecer un sistema común que facilite las transacciones comerciales elaborando los llamados *Revised American Foreign Trade Definitions (RAFTD)* es decir, las *Definiciones Revisadas del Comercio exterior norteamericano* que representaban estatutos comerciales por primera vez institucionalizados en un documento, sin embargo, estos términos sólo aplicaban a los empresarios norteamericanos pero nunca a nivel mundial, motivo por el cual los RAFTD a la larga se derogarían en 1985 cuando el congreso de ese país informo que se desestimaban dado que existían los Incoterms de la ICC y que Estados Unidos los aceptaba.

2. Incoterms® 2020. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op.cit., 14.

3. <https://www.iccspain.org/>

Acorde a lo manifestado la Cámara de Comercio Internacional se funda en París en 1919 e inicia sus estudios en París en 1920 para definir derechos, usos, y prácticas comparables. Esto se realizó a través de un estudio que se limitó a seis términos de uso común en solo 13 países. Los hallazgos fueron publicados en 1923, destacando las disparidades en la interpretación.

Para examinar las discrepancias identificadas en la encuesta inicial, en 1928 se realizó un segundo estudio, esta vez, el alcance se amplió a la interpretación de los términos comerciales utilizados en más de 30 países. En base a los estudios antes realizados, se aprueba la primera versión de los Incoterms, en 1936 que incluyen los términos FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship y Ex Quay. Luego se emitió la Publicación de 1953 en la que debutaron tres nuevos términos comerciales para el transporte no marítimo como el término DCP (costos entregados pagados), FOR (entregado en tren) y FOT (entregado en camión).

En 1967 ICC lanzó la tercera revisión de las reglas de Incoterms®, que trató sobre las interpretaciones erróneas de la versión anterior y se agregaron dos términos comerciales para abordar la entrega en frontera DAF (Deliver at frontier) y la entrega en destino DDP (Deliver Duty Paid). En 1976 el mayor uso del transporte aéreo dio lugar a otra versión de los términos comerciales populares, en esta edición se incluyó el nuevo término FOB Airport (Free on Board Airport). Luego en 1980 con la expansión del transporte de mercancías en contenedores y los nuevos procesos de documentación, surgió la necesidad de otra revisión. En esta versión 1980 se crean tres nuevos términos FRC (Free Carrier), CPT (Cost Paid To) y CIP (Cost Insurance Paid to...) que responden a la necesidad del uso masivo y generalizado de contenedores que influyen en el menor costo de transporte por generar un menor tiempo y eficiencia. Por otro lado, se consolidan los términos exclusivamente marítimos: FAS, FOB, CFR y CIF. Esta versión contempla 14 términos: EXW, FCR, FOR/FOT, FOB Airport, FAS, FOB, C&F, CIF, FCP, FCIP, EXS, EQS, DAF, DDP.

La ICC en 1990 publica la quinta revisión, que 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), en su lugar, se consideró suficiente utilizar el término general FCA (Free Carrier... at Named Point), incluye los términos CIP (Carriage and Insurance Paid To) y CPT (Carriage Paid To). Otras disposiciones explicaron un mayor uso de mensajes electrónicos como el sistema EDI. Se crea el término el DDU (Delivery Duty Unpaid) entregado sin impuestos pagados. En esta versión se agrupa los términos en cuatro categorías o grupos señalando el alcance de las obligaciones y derechos de las partes agrupándose con las letras E, F, C, D: Grupo E: Ex Work; Grupo F: FOB (Free on Board), FAS y FCR; Grupo C: CIF (Cost Insurance and Freight), CFR, CPT y CIP y D: DDP (Delivery Duty Paid), DAF, DEQ, DES, DDU.

La versión 2000 entra en vigencia el 1° de enero de ese año, siendo destacable mencionar que, entre sus principales innovaciones, tenemos que se da validez al intercambio de información vía electrónica del comercio electrónico (E-commerce), redefine y complementa algunas obligaciones del vendedor

en términos FCA, FAS y DEQ. La sección de “Licencia, Autorizaciones y Formalidades” de las reglas Incoterms® de FAS y DEQ se modificó para cumplir con la forma en que la mayoría de las autoridades aduaneras abordan los problemas de exportador e importador registrado.

Mantiene el agrupamiento de los Incoterms en cuatro grupos identificados con las siglas (E, F, C, D). Esta versión también agrupo los términos de acuerdo al medio de transporte tal como podemos apreciar en el siguiente detalle:

-Términos para cualquier medio de transporte: EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP.

-Términos sólo para el transporte marítimo: FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ

La Versión de las Reglas 2010 de Incoterms se emite en septiembre de 2010, con vigencia a partir del 1° de enero del 2011. Esta versión ha tenido en cuenta la proliferación continua 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. Consolidó la familia de reglas D, eliminando DAF (Entregado en Frontier), DES (Entregado Ex Ship), DEQ (Entregado Ex Quay) y DDU (Entregado Duty No Pagado) y agregando DAT (Entregado en la Terminal) y DAP (Entregado en el lugar). En el Grupo se hace referencia a que se entrega la mercancía asumiendo costos y riesgos en el lugar de destino. Con ello se reduce los términos pasando de 13 a 11. Otras modificaciones incluyeron una mayor obligación para el comprador y el vendedor de cooperar en el intercambio de información y los cambios para acomodar las “ventas en cadena”. Se debe mencionar que el punto crítico de entrega en los términos FOB, CFR, y CIF es a bordo del buque y no como en las versiones anteriores donde el punto de entrega era sobre la borda del buque. Esta versión señala que las reglas pueden aplicarse también a las compraventas internas.

### III. DEFINICIÓN

Es un lenguaje, un vocabulario que se estructura en base a reglas uniformes que sirven para la interpretación de los principales términos de compra venta internacional, están representados por patrones, abreviaturas, siglas de tres letras que reflejan los usos y costumbres que se practican entre comerciantes y empresas en las negociaciones comerciales internacionales.

Jurídicamente los Incoterms son una redacción sumaria de las prácticas, usos y costumbres internacionales que operan como reglas supletorias interpretativas, siendo consideradas como una fuente del Derecho de Comercio Internacional, de tal manera que constituyen un derecho anacional sustentado en el estudio de la nueva *lex mercatoria*, contenidos en ciertos términos dentro de los cuales no sólo están integradas por reglas materiales, sino disposiciones para la interpretación de las mismos.<sup>4</sup>

---

4. Marco Huamán, *Derecho Aduanero y de comercio Internacional*, (Lima: Instituto Pacifico S.A.C, 1ra edición, febrero 2019), 588.



#### IV. NATURALEZA JURÍDICA

Constituyen usos, prácticas y costumbres comerciales. No son generados por el Derecho estatal, por tanto, no son leyes, ni pertenecen al ámbito de una legislación. Es necesaria su inclusión para poder invocar sus efectos, es decir, las partes de mutuo acuerdo deberán incorporarlos al contrato de compraventa internacional, pudiendo invocarlos y aplicarlos a partir de ese momento, cuyo cumplimiento se hace obligatorio.

#### V. CAMBIOS DE LOS INCOTERMS® 2020 EN COMPARACIÓN CON LOS INCOTERMS® 2010

Los cambios que se han realizado no han sido sustanciales, habiéndose mantenido los elementos esenciales de la versión 2010, precisándose los siguientes: se mantiene la organización de los 11 Incoterms®; se mantiene la primacía de los Incoterms polivalentes en relación a los Incoterms marítimos; se mantiene una similitud en las obligaciones de vendedor y comprador; en el transporte de mercancías en contenedores se utilice sólo los Incoterms polivalentes.<sup>5</sup>

No obstante, lo mencionado, existen cambios que sustentan la presente versión y que pueden dividirse en cambio generales y cambios sustantivos.

##### 5.1 Cambios de carácter general

Los cambios generales, están relacionados con los aspectos de forma, que con el contenido que regula aplicación de los Incoterms.

---

5. Pese a la gran expectativa que ha generado la revisión de los INCOTERMS en realidad no han introducido cambios significativos en relación con los INCOTERMS 2010. Así se han mantenido los elementos esenciales de la versión de 2010, en concreto las siguientes:

-Clasificación en 11 INCOTERMS: únicamente se produce el cambio del INCOTERM DAT que se sustituye por DPU, aunque es más bien una re-denominación ya que ambos tienen las mismas funciones y obligaciones.

-Prioridad de los INCOTERMS polivalentes frente a los INCOTERMS marítimos: se mantiene el criterio del tipo de transporte para establecer el orden de los INCOTERMS. Se clasifican primero los términos polivalentes (para cualquier modo de transporte) y a continuación los términos marítimos ya que se entiende que, con el uso generalizado del transporte multimodal, los INCOTERMS polivalentes se ajustan mucho mejor a la realidad de la logística internacional.

-Similitud en las obligaciones de vendedor y comprador: se mantienen las 10 obligaciones para cada parte, si bien se producen algunos cambios menores (por ejemplo, desaparece el apartado de «Inspección de la mercancía» que pasa a integrarse en el de «Despacho de exportación/importación»). También se modifica el orden, situando al principio las obligaciones relativas a la entrega de la mercancía y a la transmisión de riesgos ya que se consideran aspectos esenciales.

-Mercancía en contenedores sólo con INCOTERMS polivalentes: este cambio que fue uno de los cambios más significativo de los INCOTERMS 2010 se mantiene en los INCOTERMS 2020. Si la mercancía se transporta en contenedor, las reglas INCOTERMS 2020 establecen claramente que no deben usarse términos marítimos, aunque la entrega se realice en un puerto. La justificación es que los contenedores se entregan en las terminales de los puertos, es decir, antes de colocarse a bordo del buque; en estos casos no debe usarse FOB, CFR o CIF, sino sus equivalentes para transporte multimodal que son, respectivamente, FCA, CPT y CIP. Citado Alfonso Ortega, *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, (Navarra: Editorial Aranzadi, S.A.U), 53-54.



La iniciativa más importante en las reglas Incoterms®2020 ha sido el enfoque para mejorar la presentación a fin de facilitar su interpretación y aplicación, así como orientar a los usuarios hacia la toma de la regla Incoterms® correcta; se reordena el contenido de las reglas Incoterms® dando más prominencia a la entrega y al riesgo; se explican más claramente la demarcación y la conexión entre el contrato de compraventa y sus contratos accesorios; lenguaje más sencillo, con menor contenido jurídico; contenido explicativo más amplio y elaborado; mayor desglose en el reparto de costes para las partes; relación entre los Incoterms® y los contratos de comercio internacional; comparativa transversal de las obligaciones de cada parte en función de cada una de las diez obligaciones o artículos de las 11 reglas Incoterms®. Si bien todos los mencionados cambios generales son importantes y establecen la diferencia con la versión del Incoterms®2010, sólo se procederá al análisis de los siguientes cambios:

#### **5.1.1 Lenguaje más sencillo, con menor contenido jurídico.**

En comparación con la versión de Incoterms 2010, los Incoterms 2020, han suprimido los tecnicismos y expresiones jurídicas que entorpecían la comprensión de la mayor parte de los usuarios que no tienen formación jurídica, ni entendían la terminología jurídica. El propósito es evitar el lenguaje legal por un lenguaje más simple vinculado a las actividades del comercio internacional, facilitándose con ello, la traducción oficial de las reglas Incoterms® 2020 a 27 idiomas.

#### **5.1.2 Contenido explicativo más amplio y elaborado**

En esta versión, se explica de forma más amplia y precisa, cómo deben utilizarse los Incoterms®. Para ello en la Introducción de la Publicación 723, Incoterms 2020, las primeras 19 páginas tratan, entre otros, aspectos como:

- Lo que hacen y no hacen las Reglas Incoterms®
- La mejor manera de incorporar las reglas Incoterms®

En este cambio formal es importante analizar las Notas explicativas.

- Notas explicativas para los usuarios

Las Notas de orientación que aparecían al inicio de cada regla Incoterms® en la versión de 2010 se publican ahora como “Notas explicativas para los usuarios”. Las notas explican los fundamentos de cada regla Incoterms® 2020: cuándo debería utilizarse cuándo se transmite el riesgo y cómo se reparten los costos entre las empresas vendedoras y las compradoras. El propósito de las Notas explicativas es (a) ayudar a guiar al usuario con exactitud y eficiencia hacia la regla Incoterms® adecuada para una operación concreta, y (b) proporcionar a quienes deciden o aconsejan sobre desavenencias o contratos regidos por Incoterms® 2020, una guía sobre cuestiones que pudieran necesitar de interpretación. Para obtener una orientación sobre más cuestiones fundamentales que afectan a las reglas Incoterms® 2020 de un modo más general, cabe hacer referencia naturalmente al propio texto de esta introducción.<sup>6</sup>

---

6. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, (Barcelona: Comité Español Cámara de Comercio Internacional), 18.

Para cada uno de los 11 Incoterms® se sustituyen las «Notas orientativas» de la versión 2010 por unas «Notas explicativas para los usuarios» en los Incoterms® 2020 los cuales tienen más contenido, además de gráficos explicativos. No obstante, hay que mencionar que el contenido de estas notas explicativas no obliga a vendedores y compradores ya que son simplemente notas explicativas. Las notas explicativas incluyen multitud de gráficos e infografías que ilustran mejor las responsabilidades de importadores y exportadores. Además, por vez primera incluye una explicación más detallada sobre cómo elegir el Incoterms® más apropiado en función de cada operación.<sup>7</sup>

Como podrá apreciarse se ha mejorado lo que antes se conocía como notas de orientación, hoy la nota explicativa de cada Incoterms®, de modo que informa con mayor claridad de sus implicaciones y ayuda a diferenciarlo de los demás.

El propósito de las Notas Explicativas es apoyar y orientar de manera eficaz al vendedor y comprador para que elijan el Incoterms® que le sea adecuado y el más conveniente en su operación comercial específica, así como que se constituye en una verdadera guía interpretativa para los órganos resolutores, jueces, árbitros, abogados y asesores que se especializan en resolver las controversias generadas en un contrato de compraventa internacional en que se ha pactado un Incoterms 2020.

También una nota explicativa innovadora que merece comentario, es la referida a la masa bruta verificada.

#### **-Nota sobre la masa bruta verificada (VGM)**

La actual versión del Incoterms a través de esta nota explicativa se armoniza y concuerda con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS).

SOLAS es el acrónimo de International Convention on Safety of Life at Sea o “Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar”, organizado por la OMI que entró en vigor en 1965.<sup>8</sup>

Es el más importante convenio de los relacionados a la seguridad de los buques mercantes, ha tenido una serie de versiones sucesivas. La primera versión se adoptó en 1914, generada por el siniestro del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la última versión de 1974 ha sido actualizada y modificada en varias ocasiones. A la versión vigente se le ha denominado como “Convenio SOLAS, 1974, enmendado”.

---

7. Alfonso Ortega, *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, (Navarra: Editorial Aranzadi, S.A.U.), 56 y 57.

8. David Soler, *Las Reglas Incoterms 2010: Derechos y Obligaciones sobre las mercancías en el comercio internacional*, (Barcelona: Marge Books), 94.

Desde el 1 de julio de 2016, la Regla 2 del mencionado Convenio, impuso a los expedidores (shippers) en el embarque de contenedores, la obligación de pesar el contenedor lleno (masa bruta) utilizando un equipo calibrado y certificado o bien de pesar el contenido del contenedor y añadirle el peso del contenedor vacío. En cualquiera de los dos casos, el porteador ha de registrar la VGM. Es decir, asegurarse que ese dato figure en el documento de expedición que deberán firmar, y entregaran al capitán para que formalice el plano de estiba del buque. El incumplimiento conlleva la sanción, al amparo del convenio SOLAS, de que el contenedor “no se embarcará en el buque.”<sup>9</sup>

Obviamente estas operaciones de pesado conllevan gastos y no llevarlas a cabo puede ocasionar demoras en la carga. Al suceder con posterioridad al 2010, no es sorprendente que hubiera algunas presiones durante las consultas que condujeron a Incoterms® 2020, para que se indicara con claridad quién, en la relación entre vendedor y comprador tenía que asumir tales obligaciones. El grupo redactor consideró que las obligaciones y los costos relacionados con la VGM eran demasiado específicos y complejos como para justificar una mención explícita en las reglas Incoterms 2020.<sup>10</sup>

#### -Disposiciones técnicas de la Convención SOLAS

El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio, siendo conocido este procedimiento como “supervisión por el Estado rector del puerto”. La versión actual del Convenio SOLAS contiene disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 14 capítulos.<sup>11</sup>

#### 5.1.3 Mayor desglose en el reparto de costes para las partes

En el nuevo orden de los artículos dentro de las reglas Incoterms® 2020, los costos aparecen ahora en el artículo A9/B9 de cada regla Incoterms®. Aparte de esta reubicación, sin embargo, hay otro cambio que enseguida resultará obvio para los usuarios. Los diferentes costos que se asignaban en los diferentes artículos de las reglas Incoterms® aparecían tradicionalmente, en las diferentes partes de cada regla Incoterms®. Así, por ejemplo, los costos relacionados con la obtención de un documento de entrega en

9. Incoterms® 2020. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op.cit., 14.

10. *Ibidem*.

11. [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

FOB 2010 se citaban en A8, el artículo titulado “Documento de entrega” pero no en A6, el artículo titulado “Reparto de costos.”

En las reglas Incoterms® 2020 sin embargo, el equivalente a A6/B6, es decir, A9/B9, ahora enumera todos los costos asignados por cada regla Incoterms® concreta. Los artículos A9/B9 en las reglas Incoterms® 2020 son en consecuencia más extensos que A6/B6 en las reglas Incoterms® 2010.

Como podrá apreciarse existe un orden en las cláusulas de la nueva Versión 2020, que siguen toda una secuencia lógica, de tal manera que en lo relacionado a los costes hoy están ubicados en la cláusula A9, B9, de tal manera que se termina con la técnica tradicional de asignar los costos en diferentes cláusulas, tal como aparecían en anteriores versiones.

Se mejora la redacción y contenido de algunas cláusulas con el propósito de acrecentar su inteligencia y la seguridad jurídica. Ello podemos apreciar con las cláusulas relativas a los costes.

Las cláusulas A9 y B9 hacen una delimitación más completa y detallada de los mismos. La versión 2020 concentra y consolida en ellos, las diversas previsiones que, en anteriores versiones, aparecían esparcidas por el clausulado.

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.

En un tema esencial como el reparto de costes de una operación de comercio internacional donde intervienen diversos elementos como la logística, documentación, aduanas entre otros se hace un mayor desglose de los que corresponden al vendedor y al comprador por cada una de las 10 obligaciones que tienen que cumplir. Así, por ejemplo, en el Incoterms® CIP figuran 8 costes para el vendedor y 7 para el comprador, mientras que en la versión de 2010 eran 3 y 6 respectivamente. De esta forma el usuario cuenta con una lista completa de los costes que asume para cada Incoterms® lo que le permitirá calcular más fácilmente su oferta de precios al vendedor o bien comparar las ofertas que reciba si es comprador.<sup>12</sup>

#### **5.1.4 Relación entre los INCOTERMS y los contratos de comercio internacional**

Se aclara también la relación entre los Incoterms® y los contratos del comercio internacional como el contrato de compraventa, contrato de transporte, contrato de seguro y contrato de crédito documentario. En la nueva versión se explica que los Incoterms® no forman parte de esos contratos y no obligan a su uso por las partes que los firman, ni les vinculan en su ejecución. Su función está en establecer un punto de unión entre ellos, a partir del contrato de compraventa, de tal forma que concuerden en las condiciones de entrega de la mercancía.<sup>13</sup>

---

12. Olegario Llamazares, *Guía práctica de los Incoterms® 2020*, (Madrid: Global marketing Strategies, S.L., 2019), 20.

13. *Ibidem*.

### 5.1.5 Comparativa transversal de las obligaciones de cada parte en función de cada una de las diez obligaciones o artículos de las 11 reglas Incoterms®

La versión 2020 ofrece al final de su redacción una presentación trasversal 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 (ampliando o reduciendo) sus cometidos respecto al cumplimiento de cada una de las obligaciones.<sup>14</sup>

Por otra parte, al final de la edición de la publicación ICC n° 723 de las Reglas Incoterms® 2020 se incluye una comparativa de las 10 Obligaciones de los Vendedores y las 10 Obligaciones de los Compradores en cada uno de los 11 Incoterms®. Con ello se pretende facilitar la elección del Incoterms® más adecuado en función de la obligación que se considere más importante; es una manera más práctica ya que se puede ver y comparar de forma simultánea el lugar de transmisión para los 11 Incoterms®. Estos cambios de carácter general, que facilitan la comprensión de los Incoterms® y ayudan a la elección del que mejor se adapte a cada situación, han supuesto que la nueva versión de los Incoterms® 2020 sea más extensa que la anterior versión, ya que se profundiza con mayor detalle en todos los aspectos singulares que puedan darse en cada regla; en concreto 203 páginas en los Incoterms® 2020, frente a 150 en los Incoterms® 2010, si bien el tamaño de letra de la nueva versión es algo mayor.<sup>15</sup>

Alfonso Cabrera<sup>16</sup> sostiene que, aunque se conocen las reglas Incoterms®, su aplicación práctica deja mucho que desear en el sentido de que se ignoran determinados aspectos o se actúa de manera distinta a como está regulado en la publicación oficial. Por otra parte, en muchos casos, las personas responsables de negociar y explicar una regla Incoterms® en un contrato de compraventa (área comercial) son distintas a quienes han de llevarlo a la práctica (área logística). Es habitual que el afán comercial por cerrar un contrato de compraventa lleve a aceptar una regla difícilmente ejecutable en la realidad. Supongamos el caso de una exportación desde Europa o Sudamérica hasta una ubicación interior de un país africano con deficientes infraestructuras de transporte y cuya aduana presenta una notable inseguridad en la aplicación de las diligencias. Pues bien, el departamento comercial puede haber aceptado, por ejemplo, la regla DDP almacén del comprador, pero, a la hora de llevar a cabo la operación, el departamento logístico puede encontrarse con innumerables problemas para cumplir las obligaciones que esta impone.

Es de gran importancia para todos los usuarios, tener en cuenta que esta nueva Publicación 723 de Incoterms® nos brinda una inmejorable oportunidad, para tomar conocimiento de todos sus cambios novedosos y empezar a darle un correcto uso a todas las reglas, de modo que resulte eficaz para cada operación comercial concreta.

---

14. Alfonso Cabrera, *Manual de uso de las reglas Incoterms® 2020*, (Barcelona: Marge Books, 1ra edición, 2020), 65.

15. Olegario Llamazares, *Guía práctica de los Incoterms® 2020*, op. cit., 20-21.

16. Alfonso Cabrera, *Manual de uso de las reglas Incoterms® 2020*, op. cit., 65-66.

## 5.2 Cambios de carácter específico

Además de estos cambios de carácter general, hay cambios de carácter específicos en las reglas Incoterms® 2020 cuando se comparan con Incoterms® 2010. Dichos cambios afectan al contenido de los términos Incoterms® y en especial a las obligaciones que deben cumplir la parte vendedora y la parte compradora. Los cambios de carácter específico están referidos al conocimiento de embarque con la mención “a bordo” y la regla Incoterms FCA; diferentes niveles de cobertura de seguro en CIF y CIP; disposición del transporte con los medios propios de transporte del vendedor o del comprador en FCA, DAP, DPU y DDP; cambio en las tres iniciales de DAT a DPU; inclusión de requisitos relacionados con la seguridad en las obligaciones y costos del transporte; despachos aduaneros, exportación, tránsito e importación; requisito de seguridad en el transporte; proporcionan mayor información con respecto al primer porteador.

Debo mencionar que en la Publicación 723, se explicitan que la parte que incumpla su obligación de contratar el transporte o informar a la contraparte acerca del mismo, corre con los riesgos y responsabilidad consiguientes. Igual sucede, respecto de los términos F, cuando el porteador contratado por el comprador no recoge las mercancías: éste debe responder frente al vendedor, sin perjuicio de su derecho a reclamar contra al transportista.<sup>17</sup>

A continuación, se analizará cada uno de los cambios:

### 5.2.1 Conocimientos de embarque con la mención “a bordo” y la regla Incoterms FCA

Se prevé que las partes puedan acordar que el comprador ordene al porteador emitir y entregar al vendedor un conocimiento de embarque “a bordo” una vez se hayan cargado las mercancías en el buque. Responde a la voluntad de solucionar un problema relacionado con los créditos documentarios. La práctica de este instrumento de pago exige que el vendedor acredite al banco que las mercancías han sido embarcadas en el buque contratado por el comprador en el puerto de entrega acordado. El problema que genera la venta FCA es que el vendedor cumple su obligación de entrega cuando libra las mercancías al porteador contratado por el comprador. Este hecho puede producirse antes de embarcar la carga a bordo, de modo que el transportista entrega al vendedor un documento (conocimiento para el embarque) que acredita que ha recibido los efectos vendidos, pero no que éstos se han embarcado en la nave, pues es un hecho que acontece más tarde.<sup>18</sup>

La entidad de crédito que gestiona el pago puede considerar insuficiente este título, pero el vendedor difícilmente puede exigir otro al porteador porque no ha contratado con él. De ahí que la solución que propone la CCI sea un pacto entre el vendedor y el comprador por el que el último ordena al transportista que emita y entregue al primero un conocimiento de embarque que acredite que las mercancías se han cargado a bordo (“on board”). Así, primero se emitiría un conocimiento para el embarque y,

---

17. Carlos Gorrioz, *Incoterms 2020: Principales novedades*, (Oviedo: Universidad de Oviedo, Universidad La Coruña, Universidad de Cádiz, Universidad Politécnica de Madrid, Puertos del Estado, Master en Gestión y planificación portuaria en intermodalidad (On line). Tema 4. Reglas Incoterms), 68-69.

18. Carlos Gorrioz, *Incoterms 2020: Principales novedades*, op. cit. 69-70.

una vez ubicado el cargamento en el buque, la naviera lo sustituiría por un conocimiento de embarque. Merece subrayarse que los Incoterms 2020 no imponen esta solución; simplemente aconsejan al vendedor y al comprador pactarla. Si no lo hacen, pueden generarse problemas que perjudiquen a ambos.<sup>19</sup>

¿Sigue siendo cierto afirmar que cuando el vendedor entrega mercancía contenedorizada al comprador poniéndola en poder de un porteador antes de su carga en un buque es aconsejable que el vendedor venda en condiciones FCA en lugar de en condiciones FOB? La respuesta a dicha pregunta es «Sí». Sin embargo, donde Incoterms 2020 ha establecido una diferencia es en el hecho de que cuando dicho vendedor todavía quiera o necesite un conocimiento de embarque con la mención “a bordo” la nueva opción adicional en A6/B6 de FCA prevé tal documento.<sup>20</sup>

En este último párrafo hay un especial interés de la ICC de dejar de utilizar en aquellos transportes multimodales, aquellos Incoterms que son exclusivamente de uso marítimo.

Se debe tener en cuenta que cuando estamos frente a un Incoterms FOB puerto de embarque y el medio de pago es una Carta de Crédito, el banco emisor suele solicitar entre los documentos exigibles al vendedor el conocimiento de embarque marítimo. Si la ICC sugiere cambiar Incoterms® marítimos por Incoterms® multimodales en estos casos, entonces la recomendación sería la de cambiar FOB por FCA.

A mayor abundamiento, en el término FOB con embarque FOB, nos encontramos con un problema consistente en que siendo que el transporte principal corresponde a la parte compradora, la parte vendedora tiene muchas dificultades para conseguir un juego de documentos de embarque original. La ICC al recomendar cambiar FOB por FCA puerto de embarque, precisa que si existe un acuerdo entre la parte compradora y vendedora la parte compradora dará instrucciones a su transportista para que entregue a la parte vendedora un documento on board que pueda presentar al banco en el caso que los embarques se hayan acordado con carta de crédito. Existe un inconveniente dado que con FCA la responsabilidad y la entrega de la mercancía se produce cuando esa mercancía se pone a disposición de la parte compradora en el punto acordado y si estamos hablando que hemos acordado entre vendedor y comprador una entrega FCA que se usa terrestre en la propia fábrica o en terminal de contenedores en el puerto del Callao, la parte vendedora cumpliría con sus responsabilidades desde el momento en que pusiera esas mercancías a disposición del comprador en el puerto del Callao.

En la práctica las compañías marítimas no entregan los documentos de embarque con la leyenda a bordo hasta que el buque no haya salido, de manera que, si pactamos como medio de pago una carta de crédito y tenemos una fecha límite de embarque determinada, tendríamos que esperar que el buque salga para conseguir un documento de embarque a bordo.

Entonces a pesar que la responsabilidad del vendedor ya se ha cumplido en el momento en el cual ya ha entregado esa mercancía en el puerto de origen, seguimos teniendo anclada o pendiente de poder cumplimentar con toda la documentación el momento de la salida del barco.

---

19. *Ibidem*.

20. Incoterms® 2020, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 15-16.



Se podría decir que es una modificación extra de permitir en el FCA que se utiliza para contenedores, que se pueda utilizar un conocimiento de embarque con notación a bordo, como puede ser que ya haya entregado la mercancía y que a su vez alguien me pide un documento que justifique que esa mercancía ya está cargada en un barco. Esto es significativo y es algo que viene dado por los medios de pago documentarios, donde muchas veces se obligan conocimientos de embarque que es incorrecto, aunque vienen obligados por las reglas nacionales que te obligan a utilizar un medio de pago que lleve un conocimiento de embarque, tiene que tenerlo de alguna manera para que te paguen si bien es verdad que ellos mismos dicen que tenían que pactarlo y tendría que aparecer una cláusula en un contrato donde se obligue a un comprador que es el que ha contratado el barco a que le diga a su transportista que le entregue un documento de transporte que es un título crediticio título valor de la mercancía a la parte vendedora para que a su vez le pague lo que ya lo tenía.

Lo que han dejado es la posibilidad de que si las partes así lo quieren lo pacten, para cubrir esa posible necesidad que es difícil que muy pocos compradores puedan pactar. Además, lo tiene que aceptar el transportista como es lógico porque él se debe al que le ha pagado, le entregara el conocimiento de embarque y haga usted lo que quiera.

Es un tema importante que varios expertos han opinado en el sentido de que no sólo se debió ceñirse a un solo Incoterms FCA sino también a un FOB y a otros Incoterms porque hay un tema de importancia de la relación de los Incoterms con los medios de pago, evidentemente cuando los medios de pago son documentarios porque en muchas ocasiones en el caso la remesa y crédito documentario, instrumentos tan desconocidos, que requieren una documentación al vendedor que en base al Incoterms® utilizado el vendedor no está obligado a presentar, nos lleva a este conflicto que se trata de solucionar con FCA pero que evidentemente se podría aplicar al FAS y FOB donde también es muy habitual que en un medio de pago documentario se le solicite al vendedor un documento de transporte que no está obligado a presentar porque no está obligado a contratar.

Frente a estos inconvenientes detallados, considero que sería recomendable y de gran utilidad práctica que, en lugar de la exigencia de un documento con la leyenda a bordo, el transportista o la naviera debería de emitir un documento que precise la leyenda “recibido para embarque” o podría ser cualquier otro documento que confirme con certeza, que esa mercancía ha pasado del comprador al vendedor, en el momento y en lugar que ambas partes hubiesen acordado.

### **5.2.2 Diferentes niveles de cobertura de seguro en CIF y CIP**

En las Reglas Incoterms 2010, el artículo A3 tanto en los términos CIF y CIP, se obligaba al vendedor a gestionar a sus propias expensas a favor del comprador, un seguro de transporte internacional de mercancías con cobertura mínima dispuesta por las cláusulas (C) de las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA [Lloyd's Market Association/International Underwriting Association]) u otras cláusulas similares”.

Con el Incoterms 2020 se da un cambio sustancial que afecta al contrato de seguro que debe concertar el vendedor en nombre propio, pero en beneficio del comprador. Por lo tanto, a las ventas CIP y CIF. Hasta ahora el vendedor debía contratar una cobertura mínima; en particular las cláusulas C de las Institute Cargo Clauses (LMA/IUA). La versión de 2020 introduce una modificación respecto de las ventas CIP. Mientras que las CIF continúan igual (cláusulas C), el vendedor CIP debe contratar la cobertura máxima; es decir "... el vendedor debe obtener, a sus propias expensas, un seguro de la carga que cumpla con la cobertura proporcionada por las cláusulas (A) de las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA) o cualesquiera cláusulas semejantes que sean apropiadas para los medios de transporte utilizados". Evidentemente, las partes puede pactar otra cosa, mayor o menor cobertura, en los dos tipos de ventas.<sup>21</sup>

Durante las consultas que condujeron a las reglas Incoterms® 2020 propugnó que se pasara de las Cláusulas de Carga del Instituto (C) a las Cláusulas de Carga del Instituto (A) aumentando así la cobertura obtenida por el vendedor en beneficio del comprador. Esta circunstancia también podría provocar, por supuesto un costo adicional en la prima. El caso opuesto mantener las Cláusulas de Carga del Instituto (C), también se defendió con firmeza especialmente por aquellas partes vinculadas al comercio marítimo de materias primas. Tras un extenso debate en el seno del grupo redactor y fuera de él se tomó la decisión de disponer diferentes coberturas mínimas en la regla Incoterms® CIF y en la regla Incoterms® CIP. En la primera que se emplea mucho más probablemente en el comercio marítimo de materias primas se ha conservado el statu quo, con las Cláusulas de Carga del Instituto (C) como posición por defecto, aunque por supuesto, queda a juicio de las partes acordar una cobertura superior. En la segunda la regla Incoterms® CIP el vendedor ahora debe obtener una cobertura de seguro que cumpla con las Cláusulas de Carga del Instituto (A) aunque de nuevo por supuesto queda a juicio de las partes acordar un nivel inferior de cobertura.<sup>22</sup>

La diferencia de cobertura de seguro exigido al vendedor en los Incoterms CIF y CIP, se sustenta en que el término CIF es utilizado con habitualidad para un transporte marítimo de graneles, verbigracia materias primas, minerales etc., cuyo precio por kilo es muy bajo y al exigir un seguro con máxima cobertura, se encarecería mucho la póliza, con un evidente perjuicio en el margen de negociación de los vendedores. En cualquier supuesto, al igual que en CIP, en CIF las partes pueden pactar un seguro con mayor cobertura, lo que resultaría obligatorio, si el medio de pago utilizado para el pago de la venta es un crédito documentario.

---

21. Carlos Gorriz, *Incoterms 2020: Principales novedades*, op. cit., 70.

22. Incoterms® 2020, "Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales", op. cit., 16-17.

### 5.2.3 Disposición del transporte con los medios propios de transporte del vendedor o del comprador en FCA, DAP, DPU y DDP

Desde años atrás se venía discutiendo sobre aquellas partes vendedor o comprador que tenían sus transportes propios para trasladar las mercancías que se realizaba en el comercio internacional, sin embargo, se analizaba, trataba, pero no se reglaba.

Hasta hoy, las Reglas Incoterms partían de la premisa de que las partes en una compraventa, le encargaban el transporte de las mercancías a un tercero (porteador), contratado para este propósito por el comprador o vendedor, acorde a la regla utilizada. Sin embargo, en muchos casos no se daba esa situación ya que las mismas partes transportaban las mercancías con sus medios propios. Las Reglas Incoterms® 2020 ya contemplan esa posibilidad, permitiendo expresamente no solo que se formalice un contrato de transporte, sino también que simplemente se disponga el transporte necesario. Contemplándose por vez primera, que en ciertos Incoterms en el transporte interno en el país de salida (FCA) o en el de destino (DAP, DPU y DDP), lo puedan realizar con sus medios propios de transporte, tanto el vendedor como el comprador. Se daría este caso, verbigracia, un vendedor peruano, situado en Pimentel, que realiza la entrega de mercancía “FCA puerto del Callao, Perú, Incoterms®2020”, realizara el transporte de mercancía con sus propios camiones de su propiedad, de Pimentel al puerto del Callao. También podría darse el caso, de un comprador peruano situado en la ciudad de Chiclayo, que adquiere la mercancía en términos “DAP Aeropuerto internacional del Callao, Perú, Incoterms® 2020”, tendría que transportar la mercancía del puerto del callao a la ciudad de Chiclayo con sus propios medios de transporte.

La ICC señala mientras que en la mayoría de los casos el porteador será un tercero independiente, contratado en virtud de un contrato de transporte, ya sea por el vendedor o por el comprador (dependiendo de si las partes han escogido una regla Incoterms® C o F), hay situaciones en las que no se contrata a tal tercero independiente porque el propio vendedor o el comprador transportarán la mercancía vendida. Esto es más probable que suceda en las reglas D (DAP, DPU y DDP), en las que el vendedor puede utilizar sus propios medios de transporte para transportar la mercancía hasta el comprador en el destino de entrega. Por consiguiente, se ha dispuesto en las reglas Incoterms® 2020 que un vendedor bajo las reglas D o contrate el transporte o lo disponga, es decir, mediante sus propios medios de transporte: consultar A4.<sup>23</sup>

Alfonso Cabrera sostiene que ya quedaba implícito, a nuestro juicio, en versiones anteriores de las reglas Incoterms®, que las partes podía utilizar sus propios medios de transporte para efectuar la operación. Es decir, por ejemplo, en DAP con carretera, la empresa vendedora podría optar por no contratar una porteadora sino efectuar el transporte hasta destino con sus propios medios (flota de vehículos y personal propio). En todo caso, en las reglas Incoterms® 2020 se indican expresamente esta posibilidad.<sup>24</sup>

---

23. Incoterms® 2020, “Reglas del ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit.,17.

24. Alfonso Cabrera, *Manual de uso de las reglas Incoterms® 2020*, op. cit., 64.

#### 5.2.4 Cambio en las tres iniciales de DAT a DPU

Es un cambio sustancial, más aparente que real: el término DAT (Delivered at Terminal) se ha convertido en DPU (Delivered at Place Unloaded o Entregada en Lugar Descargada). Introducido en 2010, el primero identificaba ventas en destino que se caracterizaban porque el lugar de entrega debía ser una terminal y el vendedor debía poner a disposición del comprador las mercancías una vez descargadas del vehículo. El problema era la gran semejanza con el DAP: dado que la terminal también es un lugar, la única diferencia era quien corría con los riesgos y gastos de descargar los efectos vendidos a la llegada. La ICC explica que en la versión 2020 ha cambiado la terminología (de DAT a DPU) pero ha mantenido la singularidad del término: el vendedor corre con los riesgos y costes de descargar el cargamento. En palabras de la cláusula A2: “El vendedor debe descargar la mercancía de los medios de transporte de llegada y debe entonces entregarla poniéndola a disposición del comprador en el punto acordado, si lo hay, en el lugar de destino designado o procurando la mercancía así entregada ...” La nota explicativa aconseja utilizar el DAP cuando el vendedor no pueda encargarse satisfactoriamente de las operaciones de descarga en destino. La pregunta resulta obvia: ¿es necesario el DPU? ¿No bastaría con introducir una variante en el DAP?<sup>25</sup>

ICC ha decidido introducir dos cambios en DAT y DAP. En primer lugar, el orden en el que se presentan las dos reglas Incoterms® 2020 se ha invertido y DAP en la que la entrega ocurre antes de la descarga, aparece ahora antes que DAT. En segundo lugar, el nombre de la regla DAT se ha cambiado a DPU (Entregada en Lugar Descargada) recalcando la realidad de que el lugar de destino podría ser cualquier lugar y no solamente una “terminal”. Sin embargo, si dicho lugar no está en una terminal la empresa vendedora debería asegurarse de que el lugar donde tiene la intención de entregar la mercancía es uno donde podrá descargarla.<sup>26</sup>

En la revisión 2010 el término DAT (Delivered at terminal) “Entregada en Terminal” significa que la empresa vendedora realiza la entrega cuando la mercancía, una vez descargada del medio de transporte de llegada, se pone a disposición de la empresa compradora en la terminal designada en el puerto o lugar de destino designados. “Terminal” incluye cualquier lugar, cubierto o no, como un muelle, almacén, estación de contenedores o terminal de carretera, ferroviaria o aérea. La empresa vendedora corre con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta la terminal en el puerto o en el lugar de destino designado y descargarla<sup>27</sup>.

El entendido de la comunidad comercial nacional e internacional del concepto terminal marcaba una situación muy restrictiva, porque a pesar de que se explicaba que podría descargarse en una terminal, en almacenes, depósitos interiores, muelle, estación de contenedores o terminal de carretera,

---

25. Carlos Gorriz, *Incoterms 2020: Principales novedades*, op. cit., 70-71.

26. Incoterms® 2020, “Reglas del ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 17.

27. Incoterms® 2010, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 61.

ferroviaria o aérea, terminal de contenedores, aunque sea hub logístico, ferroviario etc., de tal manera que si no se entregaba en los referidos lugares generaba una sensación, de que al entregármela en mi casa o en otro sitio se consideraba extraño.

También señalaba una fórmula genérica dice: “en cualquier lugar cubierto o no” etc., no se llegó a utilizar de una manera habitual porque se entendía que las descargas debían ser necesariamente en un almacén o en una terminal y ello género que sea poco utilizado porque en la mayoría de los casos los medios de transporte no necesariamente descargaban en una terminal, sino en cualquier otro lugar en el puerto, trayendo como consecuencia el desuso, ello fue advertido por la ICC que al final registra los usos y costumbres de las empresas. Dijeron en el Comité de la ICC porque no quitamos algo que puede llevar al equívoco, que es que tenga que ser siempre una terminal, que la obligación de descarga ya venga en el propio Incoterms principal y que el Place si lo escojan las partes y el place sería cualquier punto del país de destino y descargado del transporte ampliado del principal del que llegue a ese punto de destino, habiéndose decidido por cambiar DAT y pasar a denominarlo DPU (Delivered at Place Unloaded).

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.

Se debe precisar que en el transporte multimodal hay que tener en cuenta que el medio de transporte multimodal no es el barco, el avión ni el camión, ni es el ferrocarril, es el contenedor, de manera que el vendedor tiene que realizar la descarga de la mercancía del contenedor al almacén del cliente en el punto de destino convenido, esto implica que el vendedor no sólo tiene que hacer esta gestión sino tiene que contar con medios materiales y humanos para cuando ese contenedor llegue al punto de destino, se realice la descarga convenientemente y sin demoras dado que todos los gastos que se pudieran producir por un retraso en esas descargas sería por cuenta del vendedor.

En DPU el despacho de aduanas en destino y el pago de los impuestos de aranceles siguen por cuenta del comprador. El único Incoterms de las 11 reglas que tenemos, que el despacho de aduanas en destino y los impuestos en destino corren por cuenta del vendedor es el DDP.

#### **5.2.5 Inclusión de requisitos relacionados con la seguridad en las obligaciones y costos del transporte**

Cabe recordar que los requisitos relacionados con la seguridad aparecieron de forma bastante discreta en las reglas Incoterms “2010, mediante los artículos A2/B2 y A10/B10 de cada regla. Las reglas Incoterm®2010 eran la primera revisión que entraba en vigor después de que aumentara tanto la preocupación por la seguridad al inicio de este siglo. Esta inquietud y las prácticas correspondientes del transporte que han surgido a su paso, están hoy mucho más consolidadas. Vinculadas como están a

los requisitos del transporte se ha añadido la asignación expresa de las obligaciones relacionadas con la seguridad en los artículos A4 y A7 de cada regla Incoterms®. También se da a los costos ocasionados por estos requisitos una posición más prominente en el artículo referente a costos, el A9/B9.<sup>28</sup>

El 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, Estados Unidos de Norteamérica, se produjo unos atentados que aterrorizaron al mundo, siendo replicados el 11 de marzo del 2004 en Madrid, España y 7 de julio de 2005 en Londres, Reino Unido. Estos hechos prendieron las alarmas sobre la seguridad del transporte de mercancías generándose la necesidad de delimitar la responsabilidad y pago del cumplimiento de las acreditaciones relacionadas con la seguridad de la carga.

En el Incoterms® 2010 preocupados por la seguridad del tránsito de las mercancías, se establecieron obligaciones del comprador y vendedor en las cláusulas A2, B2 y A10, B10 relacionadas a obtener y prestar ayuda en la obtención de acreditaciones:

**A2 Licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades:**

Cuando sea aplicable, el vendedor debe proporcionar, a petición, riesgo y expensas del comprador, cualquier información en poder del vendedor que se exija para la acreditación de seguridad de la mercancía.

**A10 Ayuda con la información y costos relacionados**

El vendedor debe, cuando sea aplicable, en el momento oportuno, proporcionar o prestar ayuda para obtener para el comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, cualquier documento e información, incluyendo la información relacionada con la seguridad, que necesite el comprador para la exportación y/o importación de la mercancía y/o para su transporte hasta el destino final.

**En los Incoterms®2020:**

**A4 Transporte**

Sin embargo, el vendedor debe proporcionar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, cualquier información que posea, incluyendo los requisitos de seguridad relacionados con el transporte, que el comprador necesite para disponer el transporte.

**A7 Despacho de exportación/importación:**

Cuando sea aplicable, el vendedor debe ayudar al comprador a petición, riesgo y expensas de este último, a obtener cualquier documento y/o información relacionados con todos los trámites de despacho de exportación/tránsito/importación exigidos por los países de exportación/tránsito/importación, tales como:

---

28. *Ibidem*, 18.

- licencia de exportación/tránsito/importación;
- Acreditación de seguridad para la exportación/tránsito/importación;
- Inspección previa al embarque; y
- Cualquier otra autorización oficial

#### **A9 Reparto de costos**

El vendedor debe pagar todos los costos relativos a la mercancía hasta que se haya entregado de acuerdo con A2, diferentes de los pagaderos por el comprador según lo estipulado en B9.

#### **B9 El comprador debe:**

b) 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)

Rafael Sosa<sup>29</sup> sostiene que el Gobierno Norteamericano ha implementado una serie de mecanismos

---

29. Rafael Sosa Carpenter, *Uso y utilidad de los Incoterms 2010 en el comercio, aduanas y contratos de compraventa internacional*, (México: Carpenter Consulting, Grupo México, Group Vanchri VC, Primera Edición 2013), 67 al 71.

#### **SFI (Secure Freight Initiative)**

La Ley de Seguridad Portuaria de los Estados Unidos (octubre 2006) obliga a los transportistas notifiquen a la autoridad aduanera (CBP) con 24 horas de anticipación al desembarque el manifiesto de carga y la situación de los contenedores. CSI (Container Security Initiative).

Derivado de los atentados del 11 de septiembre de 2001, a lo largo del 2002, CBP lanzó y aprobó la iniciativa de seguridad del contenedor (Container Security Initiative-CSI), cuyo objetivo es el asegurar que un eslabón indispensable de la cadena del comercio mundial – los envíos por contenedor – esté protegido de su utilización con fines de tipo terrorista. La Aduana Norteamericana colabora con otros gobiernos en la tipificación de contenedores de carga catalogados como de alto riesgo. Así los funcionarios de la CBP identifican este tipo de contenedores desde el país de salida y coordinan con los funcionarios del puerto de salida para que hagan una inspección previa de la carga y notifiquen a la CPB. C-TPAT (Customs Trade Partnerships Against Terrorism).

Es un mecanismo de seguridad implementado por el gobierno de EUA denominado C-TPAT (asociación aduanera y comercial contra el terrorismo) en donde las empresas que exportan a dicho país adoptan “criterios de seguridad de la cadena de suministro” con la consecuencia de evitar menores revisiones por parte de la aduana estadounidense. El programa es voluntario y al mismo pueden acceder:

-**Importadores de EUA;** Empresas Transportistas terrestres, ferroviarias, marítimas y aéreas que transportan mercancías hacia los EUA. Autoridades Portuarias marítimas de EUA/Operadores de Terminal. Consolidadores de Carga aérea de EUA, Transportistas intermediarios marítimos. Empresas Manufactureras canadienses y mexicanas. Algunas empresas extranjeras manufactureras invitadas.

-**Agentes Aduanales de EUA.** Los beneficios para las empresas certificadas en tal programa son: Utilización en la aduana de los carriles exclusivos Exprés/FAST para vehículos de carga con el objeto de reducir los tiempos de espera en la frontera común (México-EUA) en ambas direcciones reduciendo tiempo y dinero a las empresas inscritas. Disminución en la selección aleatoria para revisiones por parte de CBP. Revisión expedita (en caso de corresponder revisión los embarques C-TPAT tienen prioridad y son revisados mediante rayos Gamma).

**Bioterrorismo:** Otra medida de seguridad en los embarques es la que aparece en la ley de seguridad de la salud pública y de preparación y respuesta en caso de bioterrorismo de 2002 (Ley contra el bioterrorismo) que administra la FDA (Food



de seguridad entre los cuales tenemos los siguientes: SFI (Secure Freight Initiative), CSI (Container Security Initiative), C-TPAT (Customs Trade Partnerships Against Terrorism), Bioterrorismo, REACH.

### 5.2.6 Despachos aduaneros, exportación, tránsito e importación

En los Incoterms®2020, se señala con exactitud, la responsabilidad del comprador y vendedor en asumir los tramites y costos del despacho aduanero. Incorporándose por vez primera el despacho de mercancías del régimen de tránsito. En lo referente al régimen de tránsito, es responsable, quien asume el riesgo del transporte hasta el lugar de entrega.

Así en los INCOTERMS EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CFR, CIP y CIP en los que el riesgo de transporte se transmite en origen (país del vendedor) la responsabilidad en el despacho de tránsito la asume el comprador; por el contrario, en los INCOTERMS DAP, DPU y DDP en los que el riesgo se transmite en destino (país del comprador), la responsabilidad del despacho de tránsito la tiene el vendedor. Este cambio puede ser significativo en compraventas internacionales en las que la mercancía tiene que atravesar aduanas de países complejos antes de llegar a la aduana del país de importación.<sup>30</sup>

### 5.2.7 Requisito de seguridad en el transporte.

Alfonso Ortega<sup>31</sup> sostiene, que en los Incoterms®2020, se trata con mayor precisión la responsabilidad sobre la seguridad en dos circunstancias: el transporte desde el país de origen al de destino y los trámites de despacho aduanero (exportación/ tránsito/importación). Durante el transporte de la mercancía la responsabilidad en la seguridad la asume la parte que realiza el contrato de transporte:

- Vendedor (CPT, CFR, CIP, CIF, DAP, DPU y DDP)

- Comprador (EXW, FCA, FAS y FOB). En lo que se refiere a los despachos aduaneros, la responsabilidad sobre la seguridad recae en la parte que tiene que realizar el despacho.

---

and Drugs Administration) por la cual las instalaciones extranjeras en las que se fabriquen, elaboren, envases, almacenen alimentos, medicamento, cosméticos destinados para su consumo en los Estados Unidos debe registrarse en la FDA en el sitio [www.fda.gov](http://www.fda.gov) y obtener un número de registro que, posteriormente, les permitirá a los importadores estadounidenses, dar aviso previo por vía Electrónica a la CBP sobre importaciones a EUA de estos productos y se requieren una inspección de que se come y si requieren una inspección por parte del personal de la FDA antes de que se comercialicen. REACH: Es la regulación que entró en vigor el 1 de junio de 2007 en la Comunidad Europea respecto a agentes químicos y sus diversos usos (reglamento EC 1907/2006); tal disposición obliga a registrar, evaluar, autorizar y restringir el comercio de sustancias químicas. El ámbito de aplicación del reglamento abarca todas las sustancias (listadas) fabricadas, importadas de la Comunidad Europea, comercializadas o utilizadas, como tales o en forma de mezclas. El registro constituye el elemento fundamental del sistema REACH. Las sustancias químicas fabricadas o importadas en cantidades de una tonelada anual o superiores deben registrarse obligatoriamente en una base de datos central gestionada por la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos. No podrá fabricarse ni comercializarse en Europa ninguna sustancia que no esté registrada.

30. Alfonso Ortega, *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, op. cit., 63.

31. *Ibidem*, 64.

En ambos casos, transporte de la mercancía y despachos aduaneros, la parte que no es responsable queda obligada a suministrar a la parte obligada, por petición de ésta y su coste, cualquier información relativa a la seguridad en el transporte.

### **5.2.8 Proporcionan mayor información con respecto al primer porteador**

Los Incoterms® 2020 proporcionan más información respecto del “primer porteador”. Se trata de una cuestión que ha venido generando dudas desde hace tiempo. Sobre todo, se plantea en los términos “C” cuando hay varios porteadores que ejecutan el transporte. La “entrega” se produce cuando el vendedor confía las mercancías al transportista que ha contratado. A partir de ese momento los riesgos y costes son del comprador. El problema es que éste puede no conocer quién es ese porteador ni cuándo ha tenido lugar la entrega. Este problema es especialmente acuciante cuando las partes no han concretado el lugar de entrega, pues los términos C obligan a especificar el de destino. La Introducción explica que muchos países consideran que la entrega se ha producido cuando el vendedor confía las mercancías al primer porteador; es decir, al primero de la cadena.

El comprador puede tener problemas para demandarle, en caso de que haya causado daños a las mercancías, al no haberlo contratado ni ser quién le libra el cargamento. De ahí que, en lugar de pleitear contra el transportista, demande al vendedor. Para evitar conflictos la ICC aconseja a las partes especificar los lugares de entrega y destino en el contrato de compraventa. De ese modo, el comprador sólo asumiría los riesgos y costes de las mercancías desde que el porteador se hace cargo de los efectos vendidos en el lugar de entrega; pero no antes. También ayudará a evitar problemas el intercambio de información entre las partes; es decir, que el vendedor informe al comprador acerca de quién es el porteador que recibirá las mercancías en el lugar de entrega y las llevará a destino. Y si contrata el transporte en beneficio del comprador o le cede las acciones que deriven del contrato de transporte, mejor.<sup>32</sup>

## **VI. ESTRUCTURA INTERNA DE LOS INCOTERMS®**

### **A. VENDEDOR**

**A1 Obligaciones generales**

**A2 Entrega/Recepción.**

**A3 Transmisión de riesgos.**

**A4 Transporte.**

**A5 Seguro.**

**A6 Documento de entrega/transporte.**

### **B. COMPRADOR**

**B1 Obligaciones generales**

**B2 Entrega/Recepción.**

**B3 Transmisión de riesgos.**

**B4 Transporte.**

**B5 Seguro.**

**B6 Documento de entrega/  
transporte.**

---

32. Carlos Gorriiz, *Incoterms 2020: Principales novedades*, 71.

<b>A7 Despecho de exportación/importación.</b>	<b>B7 Despecho de exportación/importación.</b>
<b>A8 Comprobación/embalaje/marcado.</b>	<b>B8 Comprobación/embalaje/marcado</b>
<b>A9 Reparto de costos.</b>	<b>B9 Reparto de costos.</b>
<b>A10 Notificaciones.</b>	<b>B10 Notificaciones.</b>

## VII. CLASIFICACIÓN DE LOS INCOTERMS®2020 SEGÚN EL MEDIO DE TRANSPORTE

### 7.1 Para Cualquier Medio de Transporte

EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP

### 7.2 Para Transporte Marítimo y Vías Navegables Interiores

FAS, FOB, CFR, CIF

## VIII. ESTRUCTURA DE LOS INCOTERMS

En los Incoterms® 2020 se conserva la estructura señalada en versiones anteriores.

### 8.1 Grupo E: EXW (EX Works. En fábrica)

Donde el VENDEDOR pone la mercancía a disposición del comprador en su propio local o en un punto convenido.

### 8.2 Grupo F: Se encuentra conformado por FAS, FCA y FOB.

VENDEDOR se encarga de entregar la mercancía a un transportista designado por el comprador.

### 8.3 Grupo C: Se encuentra conformado por: CFR, CIF, CPT, CIP

Donde el VENDEDOR contrata el transporte, pero sin asumir riesgo de pérdida o daño de mercancía o costos adicionales originados por hechos que ocurren después de la carga y despacho.

### 8.4 Grupo D: Se encuentra conformado por DAP, DPU, y DDP

Donde el VENDEDOR soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía a destino.

## IX. DESCRIPCIÓN DE LOS TÉRMINOS SEGÚN LA PUBLICACIÓN 2020

### 9.1 REGLAS PARA CUALQUIER MODO DE TRANSPORTE

#### 9.1.1 EXW/en Fábrica (incluir el lugar de entrega designado)

Entrega y riesgo - “En Fábrica” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador cuando pone la mercancía a disposición del comprador en un lugar designado (como una fábrica o almacén), y ese lugar designado puede ser, o no, las instalaciones del vendedor. Para que ocurra la entrega, no es necesario que el vendedor cargue la mercancía en ningún vehículo de recogida, ni es necesario que la despache para la exportación cuando tal despacho sea aplicable.<sup>33</sup>

El Incoterms® EXW es el primero de los once de la presente publicación y el que representa las mínimas obligaciones para el vendedor en razón que sólo tiene que poner la mercancía (correctamente embalada, acondicionada y marcada para el transporte) a disposición del comprador en la fábrica o almacén del propio vendedor o en otro lugar designado. El vendedor no está obligado a cargar las mercancías en los vehículos de recogida dispuesto por el comprador, ni a realizar el despacho de exportación. El uso de este término tiene dificultades en muchos países del mundo, por que contraviene sus normativas internas. Es uno de los Incoterms® más y peor usados del mundo.

Junto con la mercancía, la empresa vendedora debe facilitar la documentación mínima requerida por la compradora y que pueda ser exigible para la aduana, de la que ya debe haber sido informada por la compradora, encargada de los despachos aduaneros que procedan. La empresa compradora debe contratar o gestionar con medios propios un transporte que incluya las operaciones de carga en origen, pues la vendedora no está obligada por esta regla cargar la mercancía en el vehículo de transporte que presente la operadora de transporte contratada por la compradora. Este primer transporte, así como el resto de operaciones que conforman la cadena logística hasta destino, son gestionados y asumidos por la empresa compradora, la cual, además, soporta los riesgos de toda la cadena logística.<sup>34</sup>

#### 9.1.2 FCA/Franco Porteador (incluir el lugar de entrega designado)

Entrega y riesgo - “Franco Porteador (lugar designado)” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador en una de estas dos maneras.

Primero, cuando el lugar designado son las instalaciones del vendedor, la mercancía se entrega cuando se carga en los medios de transporte dispuestos por el comprador.

---

33. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit.

34. Alfonso Cabrera, *Manual de uso de las reglas Incoterms® 2020*, op. cit., 91.

Segundo, cuando el lugar designado es otro la mercancía se entrega cuando, habiendo sido cargada en los medios de transporte del vendedor, alcanza el otro lugar designado y está preparada para la descarga desde aquellos medios de transporte del vendedor y a la disposición del porteador o de otra persona designada por el comprador.<sup>35</sup>

Con este término la empresa vendedora entrega la mercancía al transportista/porteador (transportista por carretera, agencia transitara, operador logístico internacional, etc.), o a otra persona designada por la empresa compradora, en las instalaciones de la empresa vendedora o en otro lugar designado (como una terminal de contenedores de un puerto o el almacén de una compañía de transporte aéreo).

Debo destacar que FCA es un Incoterms® muy flexible ya que permite la entrega de la mercancía tanto en las instalaciones del vendedor como en otros puntos acordados: puertos, aeropuertos, terminales de contenedores, etc., situados en el país del vendedor. Ello genera la necesidad e importancia de especificar con claridad y precisión el lugar de entrega. Se puede utilizar para cualquier tipo de carga (carga general, completa o grupaje) y también con diferentes medios de pago (transferencia bancaria, crédito documentario, etc.).

En el Incoterms® FCA, el vendedor está obligado a realizar el despacho de exportación y, por tanto, es responsable de obtener los documentos necesarios para ello. Queda sobrentendido que los trámites del despacho de tránsito y de importación los realiza el comprador. Incoterms® 2020 recomienda que cuando la mercancía viaje en contenedor y el lugar de entrega es el puerto de embarque, se debe utilizar FCA en lugar de FOB ya que los contenedores se entregan habitualmente en la terminal de contenedores del puerto y no cargados en el buque.

### **9.1.3 CPT – CARRIAGE PAID TO – Transporte Pagado Hasta (incluir el lugar de destino designado)**

Entrega y riesgo - “Transporte Pagado Hasta” significa que el vendedor entrega la mercancía y transmite el riesgo al comprador poniéndola en poder del porteador contratado por el vendedor o procurando la mercancía así entregada. El vendedor puede hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiado para los medios de transporte utilizados.<sup>36</sup>

La ICC señala que «Transporte pagado hasta» significa que el vendedor entrega la mercancía poniéndola en poder del porteador contratado por el vendedor, transmitiendo de esta forma el riesgo al comprador. El vendedor puede hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiado para los medios de transporte utilizados. Una vez la mercancía se ha

---

35. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit.

36. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit.

entregado al comprador de este modo, el vendedor no garantiza que la mercancía llegue al lugar de destino en buen estado, en la cantidad estipulada o incluso que llegue. Esto es así porque el riesgo se transmite del vendedor al comprador cuando la mercancía se entrega al comprador poniéndola en poder del porteador, el vendedor debe contratar el transporte de la mercancía desde la entrega hasta el destino acordado.<sup>37</sup>

Con este término la empresa vendedora entrega la mercancía al transportista/porteador, en un lugar acordado por las partes, estando la empresa vendedora encargada de contratar el transporte pagar los costes necesarios para llevar la mercancía hasta el lugar de destino designado. En el término CPT se considera realizada la entrega de las mercaderías, cuando la empresa vendedora, pone la mercancía en poder del porteador en el lugar de origen y no cuando la mercancía llega al lugar de destino, como erróneamente muchos lo interpretan. Por tanto, es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte del punto hasta el cual el vendedor asume los costes del transporte. En la regulación que realiza el presente término, no coincide el lugar de entrega con el lugar de recepción de mercancías.

Tratándose de transporte multimodal, o combinaciones camión buque o camión avión, donde existen varios transportistas sucesivos, el riesgo en el transporte se transmite cuando la mercancía se entrega al primer transportista de la cadena. El vendedor realiza los trámites y asume los costes del despacho de aduanas de exportación, no así los del despacho de tránsito y de importación que corresponden al comprador.

Por otra parte, en las notas introductorias de CFR y CIF, las reglas Incoterms® desaconsejan su uso con contenedores y su sustitución por CPT y CIP, que hacen coincidir el momento de entrega con aquel en el que la empresa vendedora pone la mercancía a disposición de la porteadora (mientras que en CFR y CIF no se entrega hasta que el contenedor se carga a bordo del buque en el puerto de embarque). Aunque los costos son similares en ambos casos (por ejemplo entre CPT y CFR) debe tenerse en cuenta la diferencia de entrega y transmisión de riesgos ya que con CPT y CIP se clarifica totalmente la parte que los asume en su totalidad (la compradora) mientras que con CFR y CIF la entrega de producirse al embarcar a bordo, lo que puede llevar a una disputa comercial ante un siniestro no localizado (no se comprueba el estado de la mercancía cuando se embarca a bordo del contenedor). En cuanto a los despachos de aduanas (en caso de ser necesarios), se sigue el criterio general: la empresa vendedora despacha la exportación y la compradora la importación.<sup>38</sup>

---

37. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 45.

38. Alfonso Cabrera, *Manual de uso de las reglas Incoterms® 2020*, (Barcelona: Marge Books, 1ra edición, 2020), 118 y 119.

#### 9.1.4 CIP/ CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO – Transporte y Seguro Pagados Hasta (incluir el lugar de destino designado)

Entrega y riesgo - “Transporte y Seguro Pagados Hasta” significa que el vendedor entrega la mercancía -y transmite el riesgo- al comprador poniéndola en poder del porteador contratado por el vendedor o procurando la mercancía así entregada. El vendedor puede hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiado para los medios de transporte utilizados.<sup>39</sup>

En este Incoterms® el vendedor cumple con la entrega de la mercancía y con ello transfiere el riesgo, cuando la pone en poder del porteador/transportista contratado por el propio vendedor, en el punto acordado en el país de origen, a partir de ese momento el comprador asume todos los riesgos que se produzcan. Si se utilizan transportistas sucesivos para llevar la mercancía hasta el lugar de destino, el riesgo se transmite cuando la mercancía se ha entregado al primer porteador/transportista. Es destacable mencionar, que el vendedor, contratara un seguro y pagara la prima, contra el riesgo que soporta el comprador por la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte internacional, siendo beneficiario del seguro el comprador. De acuerdo a lo antes mencionado en este término se exige que el vendedor contrate un seguro de cobertura amplia (Cláusula A del Institute Cargo Clauses). Sin embargo, las partes pueden acordar la de contratar un seguro que ofrezca una menor cobertura (Cláusula C del Institute Cargo Clauses). En CIP el vendedor realiza y asume los costes del despacho aduanero de exportación, no así del despacho de tránsito y de importación que corresponden al comprador.

Cuando se utiliza CIP, la empresa vendedora cumple con su obligación de entrega cuando pone la mercancía en poder del transportista/porteador en el país de origen y no cuando la mercancía llega al lugar de destino. «Transporte y Seguro Pagados Hasta» significa que el vendedor entrega la mercancía y transmite el riesgo al comprador cuando lo pone en poder del porteador contratado por el vendedor o procurando la mercancía así entregada. El vendedor puede hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiado para los medios de transporte utilizados. Una vez entregado la mercancía al comprador el vendedor no garantiza que la mercancía llegue al lugar de destino en buen estado, porque el riesgo se trasmite del vendedor al comprador poniéndola en poder del porteador, por otro lado, el vendedor deberá contratar el transporte de la mercancía desde la entrega hasta el destino acordado.<sup>40</sup>

Por último, el valor CIP / CIF coincide en la base del cálculo del valor en aduana (base imponible para la aplicación del arancel de tipo porcentaje o ad valorem) más extendida a escala internacional (siguiendo la propuesta de la Organización Mundial de Aduanas).<sup>41</sup>

---

39. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op.cit.

40. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 55.

41. Alfonso Cabrera, *Manual de uso de las reglas Incoterms® 2020*, (Barcelona: Marge Books, 1ra edición, 2020), 131. Aun así, hay países como Estados Unidos o Australia que usan la base FOB para determinar el valor en aduana y aplicar los aranceles en formato ad valorem.



### 9.1.5 DAP/DELIVERED AT PLACE – Entregada en Lugar (incluir el lugar de destino designado)

Entrega y riesgo - “Entregada en Lugar” significa que el vendedor entrega la mercancía -y transmite el riesgo- al comprador cuando la mercancía se pone a disposición del comprador en los medios de transporte de llegada preparada para la descarga en el lugar de destino designado o en el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto. El vendedor corre con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta el lugar de destino designado o hasta el punto acordado en ese lugar. En esta regla Incoterms®, por tanto, entrega y llegada a destino son lo mismo.<sup>42</sup>

En la Regla DAP, la empresa vendedora cumple su obligación de entrega de la mercadería, cuando la pone a disposición de la empresa compradora en el lugar de destino convenido. El vendedor debe hacerse cargo de los riesgos y costes hasta situar la mercancía en el punto convenido (se excluyen los derechos e impuestos a la importación, así como las tasas y cualquier otro gasto oficial derivado de la importación en el país de destino).

El comprador debe hacerse cargo de cualquier coste adicional y asumir los riesgos derivados de la falta de despacho de la mercancía en el país de importación. Si las partes desean que el vendedor realice las formalidades aduaneras y se haga cargo de los costes y riesgos resultantes, deben añadirse las instrucciones precisas al término DAP. Si las partes desean añadir a las obligaciones del vendedor algunos de los costes derivados de la importación (tales como el IVA), esto debe hacerse constar de forma clara.<sup>43</sup>

### 9.1.6 DPU/ DELIVERED AT PLACE UNLOADED - Entregada en lugar descargada (incluir lugar de destino designado)

Entrega y riesgo: Entregada en Lugar Descargada significa que el vendedor entrega la mercancía y transmite el riesgo al comprador cuando la mercancía, una vez descargada de los medios de transporte de llegada se pone a disposición del comprador en un lugar de destino designado o en el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto.<sup>44</sup>

El Incoterms® DPU se crea por primera vez en la Versión 2020 y sustituye al Incoterms® DAT (Delivery at Terminal) asumiendo sus mismas funciones y obligaciones. El vendedor cumple con su obligación de entregar la mercadería y a la vez transfiere el riesgo al comprador, cuando una vez descargada la pone a disposición del comprador en el lugar designado o en el punto acordado en el país de destino, que podría ser o no una terminal designada en el puerto o en otra terminal designada.

---

42. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit.

43. Alfonso Ortega. *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, op. cit., 119.

44. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit.

En el Incoterms® DPU el vendedor entrega la mercancía descargada, preferentemente en lugares de destino en el país de comprador que tenga medios para realizar la descarga. Estos lugares son terminales de transporte, infraestructuras, logísticas o instalaciones similares como muelles, almacenes, depósitos y zonas francas. Debido a los diferentes lugares de entrega que permite este Incoterms® es importante que se especifique claramente el punto concreto que se elige para realizar la entrega y que el contrato de transporte internacional que realiza el vendedor se ajuste a esa elección. DPU es el único Incoterms® en el que la mercancía se entrega descargada en el lugar de destino. A su vez, la única diferencia entre el DPU y DAP es que mientras que en DPU la mercancía se entrega descargada, en DAP se entrega preparada para la descarga.<sup>45</sup>

Tal y como indica la ICC, el vendedor corre con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta el lugar de destino designado y descargarla. Por lo que entrega y llegada a destino es lo mismo. DPU es la única regla INCOTERMS que exige al vendedor que descargue la mercancía en destino, por tanto, el vendedor debería asegurarse de que está en condiciones de organizar la descarga en el lugar de designado. Si la intención de las partes fuera que el vendedor no corra con el riesgo y el coste de descarga, debería evitar la regla DPU y utilizar la regla DAP.<sup>46</sup>

#### 9.1.7 DDP/DELIVERED DUTY PAID – Entregada Derechos Pagados.

Entrega y riesgo - “Entregada Derechos Pagados” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador cuando la mercancía se pone a disposición del comprador, despachada para la importación, en los medios de transporte de llegada, preparada para la descarga, en el lugar de destino designado o en el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto. El vendedor corre con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta el lugar de destino designado o hasta el punto acordado en ese lugar. En esta regla Incoterms, por tanto, entrega y llegada a destino son lo mismo.<sup>47</sup>

Si las partes pactan usar el Incoterms® DDP, significa que la empresa vendedora cumple con su compromiso de entrega de la mercadería y transferencia de riesgo, cuando esta se pone a disposición de la empresa compradora, habiéndose realizado el despacho aduanero de importación, sobre los medios de transporte de llegada, preparada para la descarga en el lugar de destino designado.

Mientras que EXW representa la mínima obligación del vendedor, en DDP es la máxima obligación del vendedor. La empresa vendedora corre con todos los gastos y riesgos que le signifiquen llevar la mercadería hasta el lugar designado o convenido en el país de destino, debe realizar los despachos aduaneros de exportación e importación, así como el pago de los derechos de importación, por lo que

---

45. Alfonso Ortega. *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, op.cit., 130.

46. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 77

47. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 87.

en esta regla entrega y llegada a destino son lo mismo. Es recomendable no usar esta regla si la empresa vendedora desconoce o no pueda conseguir directa ni indirectamente, el trámite aduanero del despacho de importación, en todo caso podría usar las reglas DAP o DPU y dejar la responsabilidad en manos de la empresa compradora, por otro lado, si el vendedor incurriera en gastos de descarga en el lugar de destino, no tendría derecho a recuperarlos del comprador, a menos que las partes lo hubiesen acordado.

## 9.2 REGLAS PARA EL TRANSPORTE MARITIMO Y VIAS NAVEGABLES INTERIORES

### 9.2.1 FAS/ FREE ALONGSIDE SHIP- Franco al Costado del Buque

Entrega y riesgo - “Franco al Costado del Buque” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador cuando la mercancía se coloca al costado del buque (por ejemplo, en el muelle o en una barcaza) designado por el comprador en el puerto de embarque designado o cuando el vendedor procura la mercancía así ya entregada. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está al costado del buque y el comprador corre con todos los costos desde ese momento en adelante.<sup>48</sup>

El INCOTERM FAS se usa única y exclusivamente para transporte acuático: mar, ríos, lagos, canales. La empresa vendedora cumple con su obligación de entrega de las mercancías cuando las coloca al costado del buque o al alcance de los medios de manipulación de la carga (grúas, cintas transportadoras, etc.), en el muelle del puerto de embarque que ha sido designado por el comprador.

Cuando vendedor y comprador pactan FAS, significa que la empresa vendedora realiza la entrega cuando la mercancía se coloca al costado del buque designado por la empresa compradora (por ejemplo, en el muelle o en una barcaza, aunque también vale un almacén o instalación) en el puerto de embarque designado. El riesgo de pérdida o daño a la mercancía se transmite cuando la mercancía está al costado del buque y la empresa compradora corre con todos los gastos desde ese momento en adelante.<sup>49</sup>

### 9.2.2 FOB/ FREE ON BOARD - Franco a Bordo (incluir puerto de embarque designado).

Entrega y riesgo - “Franco a Bordo” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador a bordo del buque designado por el comprador en el puerto de embarque designado o procura la mercancía así ya entregada. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque y el comprador corre con todos los costos desde ese momento en adelante.<sup>50</sup>

El Incoterms® FOB es el más antiguo y el que más se ha utilizado en el mundo, conjuntamente con CIF, su uso es única y exclusivamente para transporte acuático: mar, ríos, lagos, canales. La empresa

---

48. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op.cit., 99.

49. Alfonso Ortega, *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, op. cit., 152.

50. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit.,109

vendedora cumple con su obligación de entrega de las mercaderías cuando las coloca a bordo del buque, en el puerto designado por el comprador. Los gastos del flete interno, la terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación corren a cargo del vendedor.

Los cambios en las prácticas comerciales de los puertos, así como la importancia de la logística como argumento de venta han hecho que este Incoterms® se vaya sustituyendo progresivamente por otros como CFR o CIF. En el caso de que vendedor y comprador hubieran pactado FOB, se entiende que la empresa vendedora entrega la mercancía a bordo del buque designado por la compradora en el puerto de embarque designado o procura la mercancía así ya entregada. El riesgo de pérdida o daño a la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque y la empresa compradora corre con todos los costes desde ese momento en adelante.<sup>51</sup>

### 9.2.3 CFR – COST AND FREIGHT – Costo y Flete (incluir el puerto de destino designado)

Entrega y riesgo - “Costo y Flete” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador a bordo del buque o procura la mercancía así ya entregada. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque, de modo que se considera que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía tanto si está realmente llega a su destino, o no, en buen estado en la cantidad estipulada, o incluso si no llegara. En CFR el vendedor no tiene ninguna obligación ante el comprador de obtener una cobertura de seguro: se aconseja al comprador por tanto que obtenga alguna cobertura para sí mismo.<sup>52</sup>

En el Incoterms® CFR, el vendedor cumple con su obligación de entrega de la mercancía, cuando ésta se pone a bordo del buque en el puerto de salida, el vendedor se encarga de la contratación y el coste del flete hasta el puerto de llegada, también llamado puerto de destino. Por tanto, se debe aclarar que es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte (puerto de embarque) del punto hasta que el vendedor asume los costes del transporte (puerto de destino). En este caso el lugar de entrega no coincide con el lugar de recepción final de la mercadería.

Cuando las partes pactan CFR en el contrato de compraventa significa que la empresa vendedora entrega la mercancía a bordo del buque o procura la mercancía ya así entregada. El riesgo de pérdida o daño a la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque. La empresa vendedora debe contratar y pagar los costes y el flete necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino designado. El vendedor cumple con su obligación de entrega cuando pone la mercancía en el barco en el puerto de origen, según lo acordado en el contrato de compraventa, y no cuando la mercancía llega al lugar de destino. Por lo que el vendedor no tiene obligación ante el comprador de obtener una cobertura de seguro, se aconseja al comprador, por tanto, que obtenga alguna cobertura para sí mismo.<sup>53</sup>

---

51. Alfonso Ortega, *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, op.cit., 165.

52. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 119.

53. Alfonso Ortega, *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, op. cit., 177.

#### 9.2.4 CIF – COST, INSURANCE AND FREIGHT – Costo, Seguro y Flete (incluir puerto de destino designado)

Entrega y riesgo - “Costo, Seguro y Flete” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador a bordo del buque o procura la mercancía así ya entregada. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque, de modo que se considera que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía tanto si está realmente llega a su destino, o no, en buen estado, en la cantidad estipulada, o incluso si no llegara.<sup>54</sup>

Históricamente este Incoterms®, conjuntamente con el Incoterms® FOB, han sido los más utilizados en el mundo, en razón, que además de situar la mercancía en el país del comprador, el valor CIF o el CIF Aduanero es utilizado por la mayoría de aduanas en el mundo para aplicar los derechos e impuestos a la importación, facilitando con ello el despacho aduanero en el país de destino.

En el término CIF el vendedor entrega la mercadería a bordo del buque en el puerto de embarque al igual que en los términos FOB y CFR, estando obligado a contratar el transporte y el seguro de la mercancía hasta el puerto de destino. Debo aclarar, que es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte (puerto de embarque) del punto hasta el cual el vendedor asume los costes del transporte (puerto de destino). El riesgo se transmite, cuando se coloca la mercancía a bordo del buque, de tal manera que el vendedor ha cumplido con su obligación de entrega de la mercancía, independientemente si está realmente llega a su destino, o no en buen estado en la cantidad estipulada o incluso si no llegara. En CIF, al igual que CFR, se debe destacar la importancia de dos puertos (el puerto donde se entrega la mercancía a bordo del buque y el

Tal y como señala la ICC, si el puerto de embarque resultara de interés particular para el comprador, se aconseja a las partes que lo identifiquen tan precisamente como sea posible en el contrato, puesto que los costes hasta dicho punto son por cuenta del vendedor. Es posible que el transporte se lleve a cabo mediante múltiples porteadores para las diferentes etapas del transporte marítimo, en este caso las partes deberán especificarlo en el contrato de compraventa. De acuerdo a lo mencionado, se exige al vendedor que contrate un seguro con cobertura mínima (Cláusula “C” del Instituto Cargo Clauses) u otro de acuerdo a lo que decidan las partes. El vendedor debe contratar la cobertura de seguro contra riesgo del comprador de pérdida o daño de la mercancía desde el puerto de embarque hasta al menos el puerto de destino, lo cual puede causar dificultades cuando el país de destino exige que la cobertura de seguro se contrate localmente, en este caso las partes deberían considerar vender o comprar bajo CFR. Si se utiliza CIF, la empresa vendedora cumple con su obligación de entrega cuando pone la mercancía a bordo del barco en el país de origen, del modo especificado en la regla escogida, y no cuando la mercancía llega al lugar de destino.<sup>55</sup>

---

54. Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional ICC, “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”, op. cit., 129.

55. Alfonso Ortega, *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*, op. cit., .190.

## X. CONCLUSIONES

- Se define a los Incoterms® como un lenguaje, un vocabulario que se estructura en base a reglas uniformes que sirven para la interpretación de los principales términos de compra venta internacional, están representados por patrones, abreviaturas, siglas de tres letras que reflejan los usos y costumbres que se practican entre comerciantes y empresas en las negociaciones comerciales internacionales.

- Desde la versión de 1980 cada 10 años se viene actualizando la Reglas Incoterms®, siendo la razón fundamental de cada revisión, adaptar estas reglas a la evolución del comercio internacional, sin embargo, debe aclararse que no existe una obligación para que sea así, ya que la ICC está facultada para modificar en un mayor o menor periodo de tiempo, de considerarlo necesario.

- Los cambios que se han realizado no han sido sustanciales, habiéndose mantenido los elementos esenciales de la versión 2010, precisándose los siguientes: se mantiene la organización de los 11 Incoterms®; se mantiene la primacía de los Incoterms polivalentes en relación a los Incoterms marítimos; se mantiene una similitud en las obligaciones de vendedor y comprador; en el transporte de mercancías en contenedores sólo se utilice los Incoterms polivalentes.

- Los cambios generales, están relacionados con los aspectos de forma, que con el contenido que regula la aplicación de los Incoterms. La iniciativa más importante en las reglas Incoterms®2020 ha sido el enfoque para mejorar la presentación a fin de facilitar su interpretación y aplicación, así como orientar a los usuarios hacia la toma de la regla Incoterms® correcta; se reordena el contenido de las reglas Incoterms® dando más prominencia a la entrega y al riesgo; se explican más claramente la demarcación y la conexión entre el contrato de compraventa y sus contratos accesorios; lenguaje más sencillo, con menor contenido jurídico; contenido explicativo más amplio y elaborado (es destacable las notas explicativas para los usuarios y entre otras, la nota sobre la masa bruta verificada V.G.M); mayor desglose en el reparto de costes para las partes; relación entre los Incoterms® y los contratos de comercio internacional; comparativa transversal de las obligaciones de cada parte en función de cada una de las diez obligaciones o artículos de las 11 reglas Incoterms®.

- Los cambios de carácter específico están referidos al conocimientos de embarque con la mención “a bordo” y la regla Incoterms FCA; diferentes niveles de cobertura de seguro en CIF y CIP; disposición del transporte con los medios propios de transporte del vendedor o del comprador en FCA, DAP, DPU y DDP; cambio en las tres iniciales de DAT a DPU; inclusión de requisitos relacionados con la seguridad en las obligaciones y costos del transporte; despachos aduaneros, exportación, tránsito e importación; requisito de seguridad en el transporte; proporcionan mayor información con respecto al primer porteador;

- La ICC, señala que todos estos cambios que a la vista de todos solo son estéticos en apariencia, son en realidad un intento sustancial, por parte de la ICC de ayudar a la comunidad comercial internacional a que sus operaciones exteriores sean más fluidas.

## REFERENCIAS

- Cabrera, Alfonso. *Manual de uso de las reglas Incoterms® 2020*. Barcelona: Marge Books, 1ra edición, 2020.
- Cámara de Comercio Internacional, <https://www.iccspain.org/>
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS).  
[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- Gorrioz, Carlos. *Incoterms 2020: Principales novedades*. Oviedo: Universidad de Oviedo, Universidad La Coruña, Universidad de Cádiz, Universidad Politécnica de Madrid, Puertos del Estado, Master en Gestión y planificación portuaria en intermodalidad (On line). Tema 4. Reglas Incoterms.
- Huamán, Marco. *Derecho Aduanero y de comercio Internacional*. Lima: Instituto Pacífico S.A.C, 1ra edición, febrero 2019.
- Incoterms® 2020. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales.” *Preámbulo*. Publicación ICC núm. 723. Barcelona: Comité Español de la ICC.
- Incoterms® 2010. Cámara de Comercio Internacional ICC. “Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales”. Barcelona: Comité Español Cámara de Comercio Internacional.
- Llamazares, Olegario. *Guía práctica de los Incoterms® 2020*. Madrid: Global marketing Strategies, S.L., 2019.
- Ortega, Alfonso. *Incoterms 2020 y compraventa internacional de mercaderías: Teoría y práctica*. Navarra: Editorial Aranzadi, S.A.U.
- Soler, David. *Las Reglas Incoterms 2010: Derechos y Obligaciones sobre las mercancías en el comercio internacional*. Barcelona: Marge Books.
- Sosa Carpenter, Rafael. *Uso y utilidad de los Incoterms 2010 en el comercio, aduanas y contratos de compraventa internacional*. México: Carpenter Consulting, Grupo México, Group Vanchri VC, Primera Edición 2013.

**RECIBIDO: 04/09/2020**

**APROBADO: 15/10/2020**