

# LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍA Y LOS INCOTERMS MARÍTIMOS Y FLUVIALES

Por: **Adaelizabeth Omaira Guerrero Rodríguez<sup>1</sup>**

**Abril 2020**

El propósito de este escrito es aportar pinceladas sobre el contrato de compraventa internacional en el ámbito de las mercaderías, el ordenamiento jurídico aplicable y su relación con los Incoterms marítimos y fluviales, no sin antes, hacer un repaso de la historia en aras de compartir conocimientos que lleguen de manera más efectiva al lector. Para iniciar, es preciso conceptualizar la compraventa internacional entendiéndose ésta como el acuerdo de voluntades entre las partes, esto es, comprador y vendedor, circunscribiéndonos a sus protagonistas en el ámbito internacional bajo el nombre de importador y exportador, quienes mediante el pago de un precio y el traslado de mercaderías de un puerto de origen a un puerto de destino, realizan una operación comercial, en mérito de establecimientos comerciales que se deben encontrar en países distintos.

Una compraventa a nivel doméstico conlleva cierta complejidad, considerando que la interacción de las partes obedece a una negociación comercial previa, que finalmente se materializa con el consentimiento, pago de un precio y la entrega de la mercancía. En

el ámbito internacional, las negociaciones comerciales adquieren mayor dificultad por sus circunstancias fácticas, debido al tránsito de mercaderías a grandes distancias, entre establecimientos comerciales que se encuentran en distintas partes del mundo, personas de distintas culturas, idiomas y ordenamientos jurídicos, pese a ello, éstas operaciones son frecuentes gracias a los avances de la tecnología y la velocidad de las comunicaciones.

El contrato de compraventa internacional encuentra su fundamento en la Convención de Viena de 1980, en un esfuerzo de armonizar los usos y prácticas del comercio internacional. Ante la existencia de distintos y complejos regímenes jurídicos, entre ellos, el sistema anglosajón conocido como “Common Law”, el cual, se sustenta en la jurisprudencia y la costumbre. Por otra parte, el sistema jurídico musulmán que dispone de “El Corán” como único instrumento jurídico del derecho islámico, además encontramos el Sistema jurídico socialista centralizado en el Estado como único régimen jurídico e ideológico en ese país, tal es el caso de Corea del Norte, cabe

---

<sup>1</sup> Abogado, Especialista en Derecho Laboral egresada de la Universidad Santa María, núcleo Oriente, Diplomado Derecho Marítimo y Diplomado Derecho Procesal Civil, Universidad José Antonio Páez (Valencia), Diplomado Derecho Marítimo Comercial, Diplomado Derecho Marítimo en un Contexto Globalizado, Diplomado sobre Generalidades del Derecho Marítimo, Diplomado Derecho y Relaciones Internacionales y Diplomacia, Universidad Experimental Libertador, Instituto Pedagógico de Miranda, Bilingüe (Español- Inglés), Universidad Metropolitana, sede Oriente.

mencionar el sistema jurídico de la India basado en un régimen mixto donde confluye el derecho hindú, islámico y el common law inglés, y por último, el sistema jurídico latinoamericano, donde existe un pluralismo en sus métodos de justicia que vienen siendo un reflejo de sus valores y costumbres, y básicamente se sustenta en la ley escrita.

También se abordan los organismos internacionales que regulan las relaciones comerciales a nivel internacional, tales como, la Cámara de Comercio Internacional, el GATT, la Organización Mundial del Comercio, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Por último, se realizará un análisis de estos instrumentos de derecho sobre compraventa internacional de mercaderías, a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Compraventa Internacional de Mercadería, conocida como la Convención de Viena de 1980, su tratamiento jurídico en Venezuela y su relación con los Incoterms como cláusulas complementarias.

### Perspectiva Histórica

En el año 1919, finalizada la primera guerra mundial, Étienne Clémentel<sup>2</sup> conjuntamente con un grupo de empresarios crea la **Cámara de Comercio Internacional**<sup>3</sup> como un organismo empresarial de índole

---

<sup>2</sup> Étienne Clémentel quien fuera político francés (1864-1936).

<sup>3</sup> Cámara de Comercio Internacional organismo de carácter privado y empresarial constituido en el año 1919 en Francia, en la actualidad es la única organización empresarial que tiene el estatus de

consultivo, destinado a incentivar la reconstrucción de la economía y afianzar el libre comercio con el flujo de intercambios comerciales a nivel mundial. Lo que daría origen a los **Incoterms**<sup>4</sup> en el año 1936, como una iniciativa de autorregulación jurídica, en aras de normar el proceso comercial, la transmisión de riesgos, y los contratos accesorios que surgen de la compraventa internacional, como intermediarios, transportistas, y ante los progresivos intercambios comerciales producto del libre comercio y economía de mercado que se estaba gestando, aspirándose previsibilidad legal, en mérito de brindar la tan necesaria seguridad jurídica en una operación internacional.

*“La Cámara de Comercio Internacional se caracteriza por ser una organización no gubernamental. Es un organismo privado, que no está formado por Estados, y que, por tanto, permanece al margen de los distintos sistemas políticos existentes. Tiene un eminente carácter neutral y representa el mundo económico sin ninguna subordinación a los intereses políticos de los Estados Miembros”.*  
(Cavaller M., 2019, p.38)

En el año 1939 con el estallido de la Segunda Guerra Mundial<sup>5</sup> originado por parte del gobierno autárquico de Alemania y la amenaza que representó su exacerbado nacionalismo y proteccionismo económico acabaron por separarlo de la economía internacional. Se acrecentaron las dificultades en el comercio

organismo de consulta ante la Organización de las Naciones Unidas. Disponible en: <https://iccwbo.org/>

<sup>4</sup> Incoterms por sus siglas en inglés “International Commercial Terms”

<sup>5</sup> Segunda Guerra Mundial 1939-1945.

internacional debido al caos propio de conflictos armados, que no solo perjudican a la economía mundial, sino que además es extensible a las sociedades, ambiente, la salud, terrenos de cultivos, infraestructura, entre otros.

En el año 1945 al concluir la Segunda Guerra Mundial los países vencedores<sup>6</sup> establecieron las condiciones para la paz y estabilidad mundial, profundizándose la cooperación e intercambios comerciales transfronterizos basados en el modelo de economía de libre mercado, en consecuencia, espontáneamente se fundaron las bases que erizan el modelo de apertura económica. Estados Unidos de Norteamérica se consolidó aún más como potencia política y económica, su moneda se fortaleció y afianzo en todo el mundo. Se inició la creación de instituciones como: el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, la Organización de las Naciones Unidas, y posteriormente la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Comercial Internacional<sup>7</sup> (CNUDMI), entre otras.

Es importante enfatizar que, culminada la Segunda Guerra mundial, las

potencias vencedoras conformadas por los países aliados deciden repartirse las extensiones geográficas del mundo. Así se instaló un sistema de libre comercio, como se observa de la Carta de la Habana<sup>8</sup> donde se promueve la creación de la Organización Internacional del Comercio, no obstante, vale agregar que en ese momento no se llegó a concretar la constitución de dicho organismo comercial, toda vez que el Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica no lo aprobó.

En el año 1947 se crea en Ginebra el **Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio**<sup>9</sup> (GATT) el cual funcionaba como un foro de debate, ausente de fuerza legislativa, en aras de regular los intercambios comerciales entre los países, una vez concluida la etapa bélica que significó la preeminencia de las potencias vencedoras. El propósito de este acuerdo estaba dirigido a sentar las bases de paz y cooperación internacional, al recomponer las relaciones políticas y económicas alrededor del mundo, habida cuenta que se encontraba en ruinas después de la Segunda Guerra Mundial.

---

<sup>6</sup> “Las cuatro potencias vencedoras en la II Guerra Mundial -Estados Unidos, Unión Soviética, Reino Unido y Francia”. Disponible en: [https://elpais.com/diario/1990/03/14/internacional/637369207\\_850215.html](https://elpais.com/diario/1990/03/14/internacional/637369207_850215.html)

<sup>7</sup> La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), establecida por la Asamblea General en el año 1966 (resolución 2205), de 17 de diciembre de 1966. Disponible en: <https://uncitral.un.org/es/about>

<sup>8</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Empleo conocida como “Carta de la Habana”. 21 de noviembre de 1947 al 24 de marzo de 1942. Disponible en: [https://www.wto.org/spanish/docs\\_s/legal\\_s/havana\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/havana_s.pdf)

y [https://www.eco-finanzas.com/diccionario/C/CARTA\\_DE\\_LA\\_HABANA.htm](https://www.eco-finanzas.com/diccionario/C/CARTA_DE_LA_HABANA.htm)

<sup>9</sup> Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio creado en Ginebra en el año 1947, por sus siglas en inglés significa “General Agreement on Tariffs and Trade”, “Acuerdo General sobre Aranceles de Aduana y Comercio (GATT) son las diferentes negociaciones y acuerdos que periódicamente los países realizan para la reducción de aranceles a nivel global y bilateral sobre determinados productos”. Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/acuerdo-general-aranceles-aduana-comercio-gatt.html>

Así pues, en el año 1966 se constituye la **Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)**, creada por la Asamblea de las Naciones Unidas <sup>10</sup> (ONU) con el fin de producir normas comunes a nivel mundial, desempeñando un rol esencial en lo concerniente al marco jurídico aplicable en las relaciones comerciales cosmopolitas. Siendo de esta manera, un órgano especializado para crear normas y asesorar a los países en el ámbito del derecho mercantil internacional, así como reducir los obstáculos en el comercio internacional, sometiendo los conflictos a un tribunal estatal o un tribunal de arbitraje, según el caso; en aras de brindar seguridad jurídica, a través de un régimen jurídico uniforme y de origen convencional en el marco del comercio internacional.

Más tarde, durante los años 1986 y 1993 representantes de todas partes del mundo, a través de una serie de rondas de negociación comercial, llevaron a cabo la denominada “Ronda de Uruguay”, donde se pactaron las condiciones económicas y políticas para alcanzar la liberalización del comercio y una política uniforme de aranceles en el comercio internacional. Vale la pena agregar el contexto histórico que se estaba suscitando durante esa época, donde surgieron cambios históricos como fue la caída del Muro de Berlín<sup>11</sup>, que condujeron a importantes cambios en materia política y económica,

encaminándose el sistema global a una apertura económica en el marco del libre mercado y comercio internacional.

En las negociaciones comerciales de la Ronda de Uruguay se ventilaron los conflictos surgidos entre países, por motivo del sistema comercial global, ante la relación desigual entre Estados con un poderío económico más elevado respecto a otros, y la desventaja que ello significa para los países subdesarrollados en el sistema de libre comercio. Como resultado de los acuerdos logrados se crea la Organización Mundial del Comercio conocida por sus siglas como “OMC”.

*“... la Ronda Uruguay dio origen a la mayor reforma del sistema mundial de comercio desde la creación del GATT al final de la segunda guerra mundial. A pesar de sus avances dificultosos, la Ronda Uruguay produjo ya inicialmente algunos resultados. En sólo dos años los participantes se pusieron de acuerdo sobre un conjunto de reducciones de los derechos de importación aplicables a los productos tropicales (que son exportados sobre todo por países en desarrollo) ... **La OMC sustituyó al GATT como organización internacional, pero el Acuerdo General sigue existiendo como tratado general de la OMC sobre el comercio de mercancías, actualizado como consecuencia de las negociaciones de la Ronda Uruguay**”. (Organización Mundial del Comercio, 2020, p.3)*

---

<sup>10</sup> Asamblea de las Naciones Unidas (ONU) “La Asamblea General es uno de los órganos principales de las Naciones Unidas, el único en el que todos los Estados Miembros (193 en la actualidad) están representados, cada uno con un voto. En este foro se debaten cuestiones de interés

mundial, como el desarrollo sostenible, la paz y la seguridad, el cambio climático, la igualdad de género, etc.” Disponible en: <https://www.un.org/es/ga/>

<sup>11</sup> Caída del Muro de Berlín (09 de Noviembre de 1989).

Así en el año 1995, finalmente se creó la **Organización Mundial del Comercio (OMC)** en sustitución del referido GATT, siendo un organismo multilateral de negociación con alcances desde el punto de vista económico y político, con el propósito de regular el comercio internacional entre países, de igual forma, los Estados podrán resolver conflictos comerciales, pactar acuerdos, por tanto, a grandes rasgos regula lo relacionado en materia de política comercial entre los Estados, en el marco de políticas de apertura de integración de Estados a la economía mundial. Vale la pena destacar que, la OMC surge producto de una gigantesca negociación, donde sus miembros firman acuerdos que aspiran garantizar fluidez y supervisar las transacciones en el comercio comercial, en aras de seguridad jurídica y financiera entre países, sin tratos discriminatorios.

#### Convención de Viena de 1980

En el año 1980 fue suscrita en Viena la denominada Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercadería conocida como Convención de Viena de 1980, se trata pues, de un acuerdo que aspira armonizar y estandarizar lo relacionado a la compraventa internacional. Esta normativa jurídica goza de carácter internacional y regula a grandes rasgos lo relacionado a la formación del contrato, obligaciones, derechos y el incumplimiento de las partes en los contratos mercantiles en éste ámbito, en un esfuerzo de establecer normas jurídicas uniformes en las transacciones comerciales en el ámbito del derecho internacional. Por tanto, el

presente escrito plantea un análisis de la Convención de Viena de 1980 y los Incoterms, éstos últimos se desarrollarán más adelante.

Al momento de la redacción de este importante instrumento para el comercio de mercaderías, coincidieron representantes de distintas posturas ideológicas, por una parte, aquellos que apoyaron la posición de posturas occidentales, de países desarrollados, auspiciando la aplicación de la teoría objetiva sobre los usos normativos de la convención, es decir, que la norma fuese vinculante en su aplicación indistintamente la voluntad de las partes. Y por otra parte, los representantes que auspiciaron la teoría subjetiva sobre los usos comerciales, tomando en cuenta que, bajo su concepción debían prevalecer las prácticas comerciales que decidan las partes.

*Cavaller Vergés, M., 2019, señalo que “la negociación y redacción del contenido del citado precepto plasma el consenso obtenido en la Convención entre los representantes de dos corrientes de opinión diferentes. Por un lado, se encontraban los Estados occidentales industrializados que eran partidarios de la teoría objetiva sobre los usos, que defendían una postura favorable a la regulación de los usos normativos con fuerza vinculante independientemente de la voluntad de las partes. Por otro lado, se encontraban los Estados socialistas y los Estados en vías de desarrollo que propugnaban la teoría subjetiva, que solo reconocía los usos comerciales que las partes hubiesen acordado. Eran contrarios a la teoría objetiva, y*

*argumentaban que la mayoría de los usos comerciales existentes eran propios de Estados occidentales y desconocidos en el resto del mundo". (p.216)*

De manera que, en aras de juntar ambas posiciones se suscribió la Convención de Viena de 1980<sup>12</sup> siendo éste el instrumento internacional de carácter público, que otorga uniformidad al régimen jurídico de la compraventa internacional de mercaderías, en mérito de certeza y seguridad jurídica a las partes, ante la complejidad de diferentes sistemas legales y económicos en los que converge una operación comercial transfronteriza. El texto fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional con el propósito de establecer un acuerdo de índole estatal que permita la aplicación de un instrumento sistemático y de carácter preferente en el comercio internacional.

Así pues, ante el escenario mundial donde confluyen distintos sistemas jurídicos, encontramos posiciones doctrinarias destinadas a regular las operaciones comerciales que surgen como consecuencia de la compraventa internacional. El **derecho internacional privado** en el ámbito estatal privado, el cual surge de una legislación nacional y generalmente responde a intereses internos, el **derecho del comercio internacional** como un esfuerzo de armonizar disposiciones legislativas y crear un derecho uniforme y de origen convencional a través de los usos y prácticas del comercio internacional

conocido como *lex mercatoria*, y de igual manera el **derecho de los contratos** que parte del principio de la voluntad de las partes, tomando en cuenta su disposición de elección.

Por tanto, en los contratos de compraventa internacional prevalece la voluntad de las partes y serán estas quienes se sometan al ordenamiento jurídico aplicable de forma expresa o tácita. Ahora bien, en caso de que las partes no hayan convenido un ordenamiento jurídico aplicable, rige el Convenio de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Convención de Viena de 1980), en mérito de las condiciones que establece su ámbito de aplicación. En primer término, la condición internacional de la compraventa que existan establecimientos comerciales en países distintos, asimismo, establece la aplicación de la convención de forma indirecta por medio de las leyes de derecho internacional privado de origen interno de los Estados no signatarios de la Convención.

En caso que los Estados no sean signatarios de la Convención de Viena de 1980 se deberán aplicar las normas de derecho internacional privado de fuente interna que prevean la aplicación de un derecho foráneo. Es decir, el contrato de compraventa internacional se regirá de forma supletoria por la Convención, así como los principios generales de usos y costumbres uniformes recogidos en la *lex mercatoria*. Así pues, la Convención de Viena de 1980 será aplicable de forma

---

<sup>12</sup> La Convención de Viena de 1980 fue suscrita en fecha 11 de abril de 1980 en Viena y entró en vigor en fecha 01 de enero de 1988.

indirecta en la medida que lo permita el derecho internacional privado del Estado no signatario, con lo cual, un Estado no parte de la Convención de Viena de 1980 podrá subordinarse a la aplicación de la misma, cuando la norma de derecho internacional privado interna lo permita, aplicándose de manera indirecta la Convención de Viena de 1980 como dispositivo preferente en materia de mercaderías a nivel internacional.

Así pues, encontramos que cuando las partes no ejercen la facultad de elegir la ley aplicable que regule el contrato de compraventa internacional, se deberá atender a los principios generales, usos y costumbres del derecho internacional privado, y las disposiciones previstas en la Convención de Viena de 1980 de forma preferente. Al respecto Albornoz, M. (2009) señaló: *“Dado que la autonomía de la voluntad es facultativa para los contratantes, quienes no están obligados a ejercer ese derecho de elegir la ley aplicable a su relación jurídica contractual previendo el caso de que las partes no hayan elegido ley alguna, los sistemas que admiten el principio de autonomía de la voluntad contienen normas de conflicto supletorias y los que no recogen tal principio cuentan, de todos modos, con normas de conflicto que establecen cuál es el derecho que debe regir el contrato internacional”*. (p.5)

### La Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales y la Ley de Derecho Internacional Privado de Venezuela

En Venezuela, la Convención de Viena de 1980 fue suscrita en fecha 28 de septiembre de 1981<sup>13</sup>, sin embargo no fue ratificada a nivel doméstico, por consiguiente, no tiene rango constitucional conforme el artículo 236 de la Carta Magna. De modo que, si bien es necesario que se ratifique la Convención de Viena de 1980 a efectos de que tenga pleno valor en el ámbito de regulación del contrato de compraventa internacional, toda vez que no contraviene la normativa legal imperante del derecho nacional.

Es preciso destacar que los usos y costumbres del derecho internacional privado generalmente son acogidos por ser fuentes de derecho, de modo que, se admite el principio de autonomía de voluntad de las partes en base a lo previsto en el artículo 29<sup>14</sup> de la Ley de Derecho Internacional Privado de Venezuela. No obstante, el Código de Comercio Venezolano como norma mercantil doméstica, dispone en su artículo 116 lo siguiente: *“...todos los actos concernientes a la ejecución de los contratos mercantiles celebrados en país extranjero y cumplidos en Venezuela, serán regidos por la ley venezolana, a menos que las partes hubieren acordado otra cosa”*.

El Estado venezolano ratificó la Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales<sup>15</sup>, acuerdo que determina

---

<sup>13</sup> Disponible en:

[https://uncitral.un.org/es/texts/salegoods/conventions/sale\\_of\\_goods/cisg/status](https://uncitral.un.org/es/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg/status)

<sup>14</sup> Artículo 29: Las obligaciones convencionales se rigen por el Derecho indicado por las partes.

<sup>15</sup> Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales, celebrada

en México en fecha 17 de marzo de 1994. Suscrita en México, D.F., México el 17 de marzo de 1994, en la Quinta Conferencia Especializada Interamericana sobre Derecho Internacional Privado (CIDIP-V) y publicada en la Gaceta Oficial Extraordinaria. N° 4.974 de 22/09/1995.

el derecho aplicable a los contratos internacionales, en concordancia con la Ley de Derecho Internacional Privado<sup>16</sup> vigente. El texto de la Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales señala que, ante la ausencia de elección de las partes de someterse a un régimen jurídico en específico, el contrato se regirá por el derecho del Estado con el cual tenga los vínculos más estrechos, partiendo del principio de proximidad. Se entiende por esto que, ante un tribunal estatal o tribunal arbitral, se decidirá el derecho aplicable, a través del análisis de los elementos subjetivos y objetivos, así como de las disposiciones del derecho internacional privado doméstico y derecho internacional en materia de comercio.

*“Venezuela es parte -junto a México- de la Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales celebrada en México el 17 de marzo de 1994. **Sus redactores se han inspirado** en el Convenio de Roma sobre Ley Aplicable a las Obligaciones Contractuales del 19 de junio de 1980 en vigor del ámbito europeo” (Albornoz, M., 2009, p.3)*

Ahora bien, las disposiciones de la referida Convención Interamericana se inspiran en el derecho europeo, específicamente en la Convención de Roma<sup>17</sup> por tal motivo, en caso de un litigio se deberá realizar un análisis sobre el derecho aplicable al contrato de compraventa internacional basándose en el carácter interpretativo de lo dispuesto en el contrato de compraventa internacional, ya sea de forma expresa o tácita. El Juez o arbitro deberá realizar un estudio del derecho aplicable partiendo de los principios comerciales aceptados y el

derecho del comercio internacional, lo cual depende del estudio individual de cada operación comercial.

*“El artículo 30 de la Ley de Derecho Internacional Privado de Venezuela, siguiendo a la Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales consagra el principio de proximidad: **A falta de indicación válida, las obligaciones convencionales se rigen por el derecho con el cuál se encuentran más directamente vinculadas...**” (Albornoz, M., 2009, p.6-7)*

### Incoterms Marítimos y Fluviales

Los Incoterms son reglas de comercio internacional de carácter privado, creados por la Cámara de Comercio Internacional, cuyo propósito consiste en estandarizar usos y prácticas en las transacciones comerciales internacionales. Estas reglas no tienen una connotación legislativa imperante, toda vez, que son de ámbito privado, es decir, no tienen fuerza de ley, por tanto, no es obligatorio su incorporación en la compraventa internacional, siendo ésta última el eje central subyacente que da origen a la operación comercial. Los Incoterms son objeto de actualizaciones periódicas de cada diez (10) años, suscitándose de esta manera su modernización a partir del año 1980.

No obstante, es preciso aclarar que una vez las partes decidan incorporar un Incoterm en la compraventa internacional, ésta de manera automática adquiere el carácter imperativo u obligatorio, en

<sup>16</sup> Ley de Derecho Internacional Privado publicada en Gaceta Oficial en fecha 06 de agosto de 1998 y en vigor en fecha 06 de febrero de 1999.

<sup>17</sup> Convención de Roma sobre Ley Aplicable a las Obligaciones de fecha 19 de junio de 1980



mérito del ejercicio de la voluntad de las partes. Por tanto, la necesidad de incorporar un Incoterm radica en la certeza y previsibilidad de aspectos propios de la operación comercial, especialmente en cuanto a la transmisión de riesgos, también al regular de forma directa lo concerniente a la distribución de gastos, el pago del transporte, a quién le corresponde realizar los trámites aduaneros, la carga y descarga de la mercadería, embalaje de la mercancía, contratación de un seguro en caso de que sea convenido u obligatorio, y en general, la documentación propia del tráfico comercial transfronterizo.

Generalmente el comercio internacional se lleva a cabo a través del mar, siendo el buque el medio de transporta más asequible, con mayor posibilidad de traslado de mercancía tanto en volumen como en peso. En razón de ello, para el tránsito por mar y vías navegables interiores se utilizan Incoterms marítimos y fluviales, éstos son: **CFR** (Cost and Freight/ Costo y Flete), **CIF** (Cost, Insurance and Freight/ Costo, Seguro y Flete), **FAS** (Free Alongside Ship/ Al Costado del Buque) y **FOB** (Free On Board/ A bordo del buque).

El **Incoterm CFR (Costo y Flete)** implica que el vendedor asume los costos en el país de origen hasta el puerto de destino, entiéndase por ello, el empaque, embalaje, emisión de documentos de valor, documentos logísticos, almacenaje, impuestos, tasas aduanales, la carga, estiba y los trámites concernientes al proceso de exportación. Es importante destacar que el vendedor asume el costo del flete marítimo hasta el lugar de destino en el puerto convenido, sin embargo, ello no

comprende los gastos por manipulación en la terminal del puerto de destino, ni tampoco incluye el pago del seguro de la mercadería, el cual, no es obligatorio para este Incoterm.

Es importante destacar que en el Incoterm CFR la transmisión del riesgo del vendedor al comprador se produce cuando la mercadería se encuentra a bordo del buque, además de ello, se destaca que es el comprador es quien debe asumir el pago del seguro, en caso de considerarlo conveniente. Una vez en el puerto de destino, el comprador o consignatario asume los costos relacionados al proceso de importación, entiéndase almacenaje, gastos aduanales, licencias, permisos, pago de impuestos, tasas, derechos de importación, así como el flete terrestre interno hasta sus instalaciones.

El **Incoterm CIF (Costo, Seguro y Flete)**, no se diferencia de forma significativa del Incoterm CFR anterior, toda vez, que el vendedor asume todos los costos relacionados al despacho de exportación hasta el puerto de destino acordado por las partes, radicando básicamente su diferencia en que se incluye de forma obligatoria la responsabilidad del pago del seguro por parte del vendedor. Es importante destacar, que su uso está generalmente destinado para el transporte marítimo de materias primas.

La transmisión de los riesgos en el Incoterm CIF se produce cuando la mercadería se encuentra embarcada en el buque fletado por el vendedor. Con la actualización de los Incoterms en el año 2020, se mantiene la obligatoriedad de

pago del seguro por parte del vendedor en beneficio del comprador, bajo una cobertura mínima limitada en este Incoterm CIF, atendiendo a lo previsto en la cláusula “C” del *Institute Cargo Clauses*<sup>18</sup> (ICC).

Ahora bien, en la práctica del transporte marítimo es frecuente el uso de contenedores, así pues, se observa que esta unidad de carga no se entrega directamente a bordo del buque, sino que es objeto de un acarreo interno del transportista desde las instalaciones del vendedor hasta el puerto de origen, donde usualmente se entrega en una terminal de contenedores, para su posterior consolidación y estiba sobre el buque. De modo que, partiendo de las explicaciones anteriores de los Incoterms CFR y CIF, donde se dispone que la entrega debe realizarse a bordo del buque, y con ello se produce la transmisión del riesgo, encontramos que, en la práctica no sucede de esa manera, el contenedor se entrega en el almacén para luego ser consolidado y posteriormente embarcado a bordo de las bodegas del buque.

**Incoterm FAS (Al Costado del Buque)** es un Incoterm exclusivamente marítimo y de aguas fluviales, siendo utilizado mayormente para mercancías con gran volumen, productos petroleros, a granel o carga suelta. El vendedor realiza la entrega de la mercadería al costado del buque y con ello la transmisión de riesgos al comprador, en el puerto de origen convenido por las partes. A grandes rasgos entre las obligaciones del vendedor,

encontramos la entrega de los documentos de valor, como la factura comercial y la realización de los trámites concernientes a la exportación, esto es, pago de impuestos, tasas de aduana, licencias, permisos de exportación en el puerto de origen.

Por su parte el consignatario, deberá lógicamente pagar el monto convenido en la compraventa y le corresponde la gestión concerniente al proceso de importación de la mercadería en el puerto destino y el pago del flete marítimo. Así pues, asume el pago de derechos de importación, de impuestos, de tasas aduanales, licencias o permisos gubernamentales, contratación del Agente Aduanal y posterior acarreo de la mercancía desde el puerto de destino hasta sus instalaciones, asumiendo también el comprador o consignatario el pago del seguro (en caso de que sea contratado)

**Incoterm FOB (A bordo del buque)**, implica que el vendedor es el responsable de realizar lo concerniente a los trámites de exportación y la colocación de la mercadería a bordo del buque, con lo cual, está obligado a realizar las gestiones aduaneras, pago de aduana, impuestos. La entrega de la mercadería se lleva a cabo a bordo del buque en el puerto de origen convenido, en consecuencia, el vendedor tiene la responsabilidad de emitir los documentos de valor, como la factura, packing list, documentos logísticos, el empaque, embalaje, permisos gubernamentales, la

---

<sup>18</sup> <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/what-are-the-key-changes-in-incoterms-2020/>

carga a bordo del buque, así como todo lo concerniente al trámite de exportación.

La transmisión del riesgo del vendedor al comprador se produce cuando la mercadería se encuentra a bordo del buque, que previamente haya sido fletado por el comprador, por tanto, es preciso enfatizar que una vez que las mercaderías traspasan la borda del buque en el puerto de origen, de forma instantánea se produce la transmisión de los riesgos y costos. Por su parte, en cuanto a las obligaciones del comprador, se limitan al pago de lo acordado en el contrato de compraventa, asumir la contratación y pago del flete marítimo, el pago de impuestos en destino, permisos gubernamentales, almacenaje, contratación de agente aduanal y todo lo concerniente al proceso logístico que comprende el arribo de la mercancía en el puerto de destino.

Otro aspecto resaltante, se refiere a la práctica de uso de contenedores en el marco del Incoterm FOB, tomando en

cuenta que en la práctica se acostumbra a entregar el contenedor en la terminal del puerto de origen y no a bordo del buque. Esta situación a todas luces representa un riesgo para el vendedor, en caso de que llegase a suceder un daño a la mercadería, ya sea en el tránsito o en el proceso de agrupaje del contenedor antes de su transbordo sobre el buque, éstos riesgos son responsabilidad del vendedor, independiente que haya realizado la entrega en la terminal del puerto de origen, ya que, el Incoterm es taxativo al señalar el punto de entrega se debe realizar a bordo del buque y en ese momento se produce la transmisión del riesgo.

Agradecimientos a mi madre, Dra. Elizabeth Rodríguez Zerpa por sus infinitos aportes académicos y valores inculcados.

**\*LAS OPINIONES AQUÍ EXPUESTAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO (AVDM), NI DE SUS MIEMBROS.**

## Bibliografía:

- Albornoz, María M. (2009), El Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales en los Estados del Mercosur". Bol. Mex. Der. Comp. vol.42 no.125 México.
- Aparicio Cabrera, Abraham, (2013), Historia económica mundial 1870-1950. Vol. 2013. Núm. 382. Disponible en: <https://www.elsevier.es/es-revista-economia-informa-114-articulo-historia-economica-mundial-1870-1950-S0185084913713379>
- Castellanos Ruiz, E., s.f., La Convención de Viena de 1989 sobre compraventa internacional de mercaderías: ámbito de aplicación, carácter dispositivo y disposiciones generales, Cuadernos de la Maestría de Derecho.
- Cárdenas, Manuel José, (1995), Memorias del Seminario el GATT -94 y la OMC: perspectivas y retos para el agro colombiano.
- Cavaller Vergés, Misericordia, (2019), El Valor Jurídico de los Incoterms en el Contrato de Compraventa Internacional de Mercancías: Ley aplicable y Competencia Judicial Internacional. Universitat de Barcelona, España. Disponible en: [https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/668111/MCV\\_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/668111/MCV_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. Convención de Viena de 1980. Secretaría de la CNUDMI, Centro Internacional de Viena.
- Convención de Roma sobre Ley Aplicable a las Obligaciones de fecha 19 de junio de 1980.
- Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales, celebrada en México en fecha 17 de marzo de 1994. Suscrita en México, D.F., México el 17 de marzo de 1994, en la Quinta Conferencia Especializada Interamericana sobre Derecho Internacional Privado (CIDIP-V) y publicada en la Gaceta Oficial Extraordinaria. N° 4.974 de 22/09/1995.
- De Armas Arqueta, M., (2014), Valor probatorio del conocimiento de embarque en los reclamos de carga enmarcados en el régimen jurídico aplicable a los contratos de transporte de mercancía por agua. Disponible en: <http://biblioteca2.ucab.edu.ve/anexos/biblioteca/marc/texto/Marzo%202018/AAT2253.pdf>
- De Larrucea, Jaime Rodrigo, (2019), La Obligación De Verificar El Peso Bruto De Los Contenedores O Vgm. Disponible en: <http://www.cargoflores.com/verificar-peso-bruto-contenedores-vgm/>
- Diario del Exportador, portal especializado en comercio exterior y gestión de los negocios internacional, (s.f.), Disponible en: <https://www.diariodelexportador.com/2017/04/la-transferencia-de-riesgo-segun.html>
- Icontainers, (2019), Incoterms: 6 Errores que deberías evitar. Logística y envíos. Disponible en: <https://www.icontainers.com/es/2019/03/26/incoterms-seis-errores-que-deberias-evitar/>
- Ley de Derecho Internacional Privado publicada en Gaceta Oficial en fecha 06 de agosto de 1998 y en vigor en fecha 06 de febrero de 1999.
- Madrid Martínez, C., s.f., La Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 1980) y el Sistema Venezolano de Derecho Internacional Privado. Disponible en: [http://acienpol.msinfo.info/bases/biblio/texto/boletin/2008/BolACPS\\_2008\\_146\\_109-118.pdf](http://acienpol.msinfo.info/bases/biblio/texto/boletin/2008/BolACPS_2008_146_109-118.pdf)
- Matute Morales, Claudia, (s.f.). Marco Jurídico de la Compraventa Internacional de Mercancías. Instituto de Derecho Comparado de la Facultad de Derecho de la Universidad de Carabobo. Disponible en: [https://www.academia.edu/28545973/marco\\_jur%c3%8ddico\\_de\\_la\\_compraventa\\_internacional\\_de\\_merca\\_nc%c3%8das](https://www.academia.edu/28545973/marco_jur%c3%8ddico_de_la_compraventa_internacional_de_merca_nc%c3%8das)
- Organización Mundial del Comercio. (2007). Informe sobre el Comercio Mundial 2007 Seis decenios de cooperación comercial multilateral: ¿Qué hemos aprendido? Disponible en: [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/publications\\_s/wtr07\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/wtr07_s.htm)
- Serrano, Marjory, (2011), "El Proceso del Control de la Constitucionalidad de los Tratados Internacionales en Venezuela". Universidad Monte Ávila. Disponible en: [https://www.uma.edu.ve/postgrados/derecho/revista\\_2013/teg\\_marjory\\_serrano.pdf](https://www.uma.edu.ve/postgrados/derecho/revista_2013/teg_marjory_serrano.pdf)