



TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

CURSO ACADÉMICO 2019-2020

**LOS INCOTERMS Y SU IMPORTANCIA EN LA
DETERMINACIÓN DEL JUEZ DEL LUGAR DE ENTREGA**

**THE INCOTERMS AND THEIR IMPORTANCE IN THE JUDGE'S
DETERMINATION OF THE PLACE OF DELIVERY**

LUIS MARÍA HIGUERA PÉREZ

DIRECTOR/A : MARÍA DOLORES MARTÍNEZ MELÓN

ÍNDICE

RESUMEN	1
1. INTRODUCCIÓN	2
2. EL LUGAR DE ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS EN EL CONTRATO INTERNACIONAL DE COMPRAVENTA DE MERCADERÍAS	4
2.1 INTRODUCCIÓN	4
2.2 EL LUGAR DE ENTREGA SEGÚN CONTRATO	4
2.3 EL CONCEPTO AUTÓNOMO DE LUGAR DE ENTREGA EN DEFECTO DE PACTO	8
3. LOS INCOTERMS	10
3.1 INTRODUCCIÓN	10
3.2 ORÍGENES Y CONCEPTO DE LOS INCOTERMS	11
3.3 ASPECTOS REGULADOS POR LOS INCOTERMS	13
3.4 EL VALOR JURÍDICO DE LOS INCOTERMS	15
3.5 LOS TIPOS DE INCOTERMS Y SU IMPORTANCIA EN LA DETERMINACIÓN DEL TRIBUNAL DEL LUGAR DE ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS.....	17
3.5.1 GRUPO E (EXW).....	20
3.5.2 GRUPO D (DAP, DPU Y DDP).....	21
3.5.3 GRUPO C (CPT, CIP, CFR Y CIP).....	24
3.5.4 GRUPO F (FCA, FAS Y FOB).....	29
4. CONCLUSIONES	31
5. BIBLIOGRAFÍA	34

RESUMEN

En un período corto de tiempo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha tenido que pronunciarse sobre el modo en que ha de interpretarse el artículo 7.1 b) del Reglamento 1215/2012, el cual hace mención al foro del lugar de entrega de las mercancías en los contratos de compraventa internacionales.

Mediante las Sentencias de los Casos Car Trim y Electrsoteel, el TJUE ha cambiado de rumbo con respecto a su anterior jurisprudencia, excluyendo la posibilidad de acudir al Derecho aplicable al contrato para determinar el lugar de entrega, y otorgando a las cláusulas INCOTERMS un importante valor a la hora de identificar dicho lugar, pudiendo ser clave en la atribución de la competencia judicial internacional del Tribunal del lugar de entrega.

ABSTRACT

In a short period of time the European Court of Justice has had to rule on how article 7.1 b) of Regulation 1215/2012, which refers to the forum of the place of delivery of the goods in international sales contracts, should be interpreted. By means of the Car Trim and Electrsoteel Cases, the TJUE has changed course with respect to its previous jurisprudence, excluding the possibility of resorting to the law applicable to the contract to determine the place of delivery, and granting the INCOTERMS clauses an important value when identifying said place, which may be key in the attribution of the international jurisdiction of the Court of the place of delivery.

1. INTRODUCCIÓN

El principal objeto de este Trabajo de Fin de Grado se basa en analizar si la presencia de un INCOTERM en un contrato internacional de compraventa de mercaderías puede determinar el tribunal competente en función del lugar de entrega de las mercancías, en virtud del artículo 7. 1. b) R 1215/2012, para conocer sobre posibles litigios derivados de la relación contractual.

El artículo 7.1 a) del Reglamento 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil¹, establece que cualquier persona con domicilio en un Estado miembro puede ser demandado en otro Estado miembro “ en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda”, para continuar indicando en su apartado b), referente al foro del lugar de entrega de las mercancías, que “cuando se trate de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser entregadas las mercaderías”.

Sin embargo, hallar el lugar de entrega no resultará tarea sencilla, muestra de ello es que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (a partir de ahora TJUE) ha sido requerido en los últimos años mediante diferentes cuestiones prejudiciales planteadas por Tribunales de Estados miembros con dudas respecto al modo en que ha de interpretarse el concepto de lugar de entrega.

En concreto, el TJUE ha tenido que resolver dos cuestiones prejudiciales acerca de este tema, en la Sentencia de 25 de febrero de 2010 en el Asunto C-381/08, en adelante Caso Car Trim² ; y en la Sentencia de 9 de junio de 2011 en el Asunto C-87/2010, en adelante Caso Electrosteel³.

¹ DOUE 20/12/2012 L 351.

² Sentencia TJUE, de 25 de febrero de 2010. ECLI:EU:C:2010:90.

³ Sentencia TJUE ,de 9 de junio de 2011. ECLI:EU:C:2011:375.

A través del primer pronunciamiento el TJUE establece una interpretación autónoma del concepto de lugar de entrega incluida en el Reglamento como criterio de atribución de competencia en los contratos de compraventa de mercaderías⁴; mientras que la segunda, pese a que se basa en lo establecido en su predecesora, se aportan novedades como la importancia de los INCOTERMS para determinar el juez competente del lugar de entrega.

Durante las siguientes líneas procederemos a explicar las principales soluciones aportadas por dichas resoluciones, que marcan el camino que ha seguido el TJUE para interpretar qué se entiende por lugar de entrega y qué papel juegan los INCOTERMS cuando se incluyen en un contrato internacional de compraventa de mercaderías.

En la Sentencia del Caso Car Trim, el TJUE nos acerca a la interpretación que ha de seguirse para delimitar el lugar de entrega de las mercancías atendiendo únicamente a las disposiciones contenidas en el propio contrato, y en caso de imposibilidad de deducir el referido lugar a tenor del contrato, habrá que basarse en un concepto autónomo de lugar de entrega, sin poder acudir al Derecho sustantivo aplicable al contrato, lo que supuso un cambio completamente opuesto en relación a sus anteriores pronunciamientos sobre esta materia. Poco después, mediante la Sentencia del Caso Electrosteel, el TJUE complementaba la expresión según contrato expresada en el Caso Car Trim y además otorgaba un importante papel a la figura de los INCOTERMS, como cláusulas o usos mercantiles, que incorporados al contrato de compraventa, pueden determinar la competencia judicial internacional conforme al artículo 7.1 b) del Reglamento.

⁴ MAGALLÓN ELÓSEGUI, NEREA, *“Nuevas pautas del TJUE para la identificación del lugar de entrega de las mercancías en los contratos internacionales a distancia”*, Revista electrónica de estudios internacionales, ISSN-e 1697-5197, N.º. 23, 2012, pág. 2.

2. EL LUGAR DE ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS EN EL CONTRATO INTERNACIONAL DE COMPRAVENTA DE MERCADERÍAS

2.1 INTRODUCCIÓN

A tenor del ya mencionado artículo 7. 1. B) del Reglamento 1215/2012, el lugar de cumplimiento de la obligación que sirve de base a la demanda corresponderá al lugar de entrega de las mercancías que las partes hayan acordado en el contrato de compraventa, por lo que precisar dicho lugar en el contrato de compraventa resulta clave, ya que se identifica el lugar de cumplimiento de la obligación que sirve de base a la demanda con el lugar de entrega de las mercaderías⁵. Resultará pues de vital importancia delimitar el concepto de lugar de entrega de las mercancías ya que se trata del elemento principal para determinar el tribunal competente, con independencia de cuál sea la obligación incumplida que de origen al litigio, por lo que, por ejemplo, si fuera incumplida la obligación de pago de las mercancías, el lugar de ejecución del pago de las mismas, carecería de importancia para localizar el Juez competente, el concepto clave gira en torno al lugar de entrega.

Para ello, vamos a abordar dicha explicación analizando las principales pautas que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha ido dictando en las últimas décadas, relativas a la interpretación que ha de realizarse sobre el lugar de entrega de las mercancías en un contrato de compraventa internacional, plasmadas principalmente en las Sentencias Car Trim y Electrosteel.

2.2 EL LUGAR DE ENTREGA SEGÚN CONTRATO

⁵ CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA, “*El valor de los INCOTERMS para precisar el juez del lugar de entrega*”, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 4, Nº 2, Octubre 2012, pág. 97.

El motivo de la segunda cuestión planteada ante el TJUE de petición de decisión prejudicial del Caso Car Trim se produce a raíz del litigio surgido entre la sociedad alemana Car Trim GmbH y la sociedad italiana KeySafety debido a la resolución de una serie de contratos de compraventa de componentes destinados a la fabricación de airbags para automóviles. Al considerar que no se estaba cumpliendo con lo acordado, la sociedad italiana resolvió dichos contratos a finales de 2003, hecho por el cual la sociedad alemana demandó ante el Landgericht Chemnitz alemán a KeySafety solicitando una indemnización por daños y perjuicios al considerar improcedente la forma de actuar de ésta última, pero dicho Tribunal desestimó las pretensiones de la demandante al considerar que los jueces alemanes no poseían competencia judicial internacional para conocer sobre el asunto. Posteriormente, Car Trim interpuso recurso de revisión ante el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo alemán), el cual, planteó dos cuestiones prejudiciales al TJUE, de las cuales, la segunda, que es la que nos interesa, relativa al lugar de cumplimiento de la obligación en los contratos internacionales de mercaderías, planteaba la duda de que cuál debería de considerarse como lugar de entrega entre estos dos posibles lugares que podrían tratarse como tales: el lugar de la entrega material al comprador, o el lugar en el que se entregan las mercancías al primer portador⁶.

El TJUE estableció, ex artículo 5.1b) del Reglamento 44/2001 del Consejo, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil⁷, que para hallar el lugar de entrega de las mercancías, conforme al principio de autonomía de la voluntad de las partes,⁸ habría que acudir, en primer lugar, a lo que hayan estipulado las

⁶ ESTEBAN DE LA ROSA, FERNANDO, “Nuevos avances hacia la materialización del foro del lugar de ejecución del contrato del Reglamento Bruselas I: la Sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de febrero de 2010”, Diario La Ley, Nº 7392, Sección Doctrina, 30 Abr. 2010, Año XXXI, Ed. LA LEY, pág.7.

⁷ Corresponde al actual artículo 7.1.b) R 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que entró en vigor el 10 de enero de 2015. (DOUE 20/12/2012 L 351).

⁸ El Apartado 45 de la Sentencia TJUE, de 25 de febrero de 2010, indica que “De entrada, procede subrayar que, en virtud del artículo 5, número 1, letra b), del Reglamento, las partes en un contrato disponen de autonomía de voluntad para determinar el lugar de entrega de las mercancías”. (ECLI:EU:C:2010:90).

partes en el propio contrato, por lo que “el lugar en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser entregadas las mercaderías habrá de determinarse basándose en lo que disponga el propio contrato” (Apartado 62), basándose principalmente en las expresiones extraídas del propio artículo 5.1.b) “según contrato” y “salvo pacto en contrario”⁹.

Por lo tanto, si fuere posible identificar el lugar de entrega atendiendo a las disposiciones del propio contrato, éste y no otro será el lugar en el que deberían ser entregadas las mercancías en virtud del Reglamento.

Unos días previos al pronunciamiento del TJUE en el caso Car Trim, de nuevo una cuestión prejudicial fue planteada ante dicho Tribunal, relativa a la interpretación del lugar de entrega de las mercancías en el contrato de compraventa internacional de mercaderías.

La Sentencia Electrosteel, dictada el 9 de junio de 2011, fue motivada por la petición del Tribunale ordinario di Vicenza de una cuestión prejudicial al TJUE referente a la interpretación del artículo 5.1.b) del Reglamento 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en relación a la ejecución de un contrato de compraventa de mercaderías, entre la sociedad compradora “Electrosteel Europe S.A.” domiciliada en Francia, y la sociedad vendedora “Edil Centro SpA” cuyo domicilio social se localizaba en Italia.

El litigio surgió cuando la sociedad vendedora interpuso una demanda de procedimiento monitorio ante el Tribunal italiano con el fin de que Electrosteel abonara una cantidad en concepto de pago por la adquisición de unas mercancías. La compradora, por su parte, formuló escrito de oposición alegando la falta de competencia del juez italiano para conocer del asunto, ya que su domicilio social estaba en Francia.

⁹ El Apartado 46 de la Sentencia TJUE, de 25 de febrero de 2010, establece que “En efecto, la expresión «salvo pacto en contrario», que figura en el artículo 5, número 1, letra b), del Reglamento, indica que las partes podrán pactar qué deberá entenderse como lugar de cumplimiento a efectos de la aplicación de dicha disposición. Además, a tenor del primer guión del artículo 5, número 1, letra b), del Reglamento, que menciona la expresión «según el contrato», el lugar de entrega de las mercancías será, en principio, el que designen las partes en el contrato”. (ECLI:EU:C:2010:90).

Edil Centro defendía que el contrato contenía la cláusula “Resa: Franco nostra sede”, expresión que haría referencia al lugar de entrega, ya que las mercancías fueron dadas al transportista en su domicilio social de Italia; y posteriormente entregadas en el domicilio social de la compradora en Francia, por lo que correspondería al INCOTERMS Ex Works, y por consiguiente, sería competente para conocer sobre el asunto el Tribunal italiano.

Antes las dudas que suscitó al órgano jurisdiccional italiano el concepto de lugar de entrega, éste suspendió el procedimiento y planteó la siguiente cuestión prejudicial al TJUE sobre la interpretación del artículo 5.1.b) del Reglamento: se entenderá como lugar de entrega: 1) donde según el contrato la parte vendedora se libere de la obligación de entrega; 2) la del destino final de las mercancías; o 3) si tal vez podría haber una interpretación diferente¹⁰.

El Tribunal de Luxemburgo, para dar respuesta a la cuestión planteada por el Tribunal italiano, trasladó al caso Electrosteel básicamente la misma solución aplicada en la sentencia Car Trim¹¹, es decir, que se entenderá como lugar de entrega de las mercancías según el contrato, aquel en el que tendrían que haber sido entregadas las mercancías en virtud de lo dispuesto en el propio contrato.

El TJUE, además de aplicar la interpretación realizada para el caso Car Trim, mediante la cual daba una solución casi total a la consulta del Tribunale ordinario di Vicenza, profundiza en cómo ha de interpretarse la expresión “según contrato” mencionada en el artículo 5.1 b) del Reglamento, indicando que será el órgano jurisdiccional nacional que se encuentre conociendo sobre el asunto el

¹⁰ La cuestión prejudicial fue planteada en el Apartado 15 de la Sentencia TJUE, de 9 de junio de 2011, de la siguiente manera: “Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento [...], y en general el Derecho comunitario, que establece que el lugar de cumplimiento de la obligación, cuando se trate de una compraventa de mercaderías, será el lugar en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser entregadas las mercaderías, en el sentido de que el lugar de la entrega, pertinente a efectos de determinar el juez competente, es el lugar de destino final de las mercaderías objeto del contrato, o bien aquel en el que el vendedor cumple la obligación de entrega, con arreglo a la normativa sustantiva aplicable al caso concreto, o cabe una interpretación distinta de la citada norma?”. (ECLI:EU:C:2011:375).

¹¹ El Apartado 17 de la Sentencia TJUE, de 9 de junio de 2011, declara que “La interpretación que el Tribunal de Justicia hace de la referida disposición en la sentencia Car Trim, antes citada, puede trasladarse al litigio principal y proporciona una respuesta prácticamente completa a la cuestión planteada por el Tribunale ordinario di Vicenza”. (ECLI:EU:C:2011:375).

encargado de atender y examinar la totalidad de las cláusulas y disposiciones contractuales que puedan designar de forma clara el lugar de entrega, incluyendo “los términos y cláusulas generalmente reconocidos y consagrados por los usos mercantiles internacionales” (Apartado 22) ya que posibilitan la identificación del lugar de entrega, incluyendo también, dentro de dichos términos o usos, los INCOTERMS, cuestión que analizaremos más adelante.

Por tanto, en primer lugar, corresponderá al Tribunal que esté conociendo sobre el caso concreto examinar todas las cláusulas y disposiciones del propio contrato para determinar el lugar de entrega. No obstante, puede ocurrir que atendiendo al propio contrato no se pueda desprender el referido lugar, por lo que el TJUE crea un concepto autónomo del criterio de atribución de competencia del artículo 7. 1 b) del Reglamento¹², como a continuación veremos.

2.3 EL CONCEPTO AUTÓNOMO DE LUGAR DE ENTREGA EN DEFECTO DE PACTO

Para dar solución a la problemática surgida en defecto de cláusula contractual que fije el lugar de entrega de las mercancías, o cuando no fuera posible deducir el lugar de entrega atendiendo a las disposiciones del propio contrato, el TJUE tomó un camino completamente opuesto al que había seguido hasta entonces en su anterior jurisprudencia¹³, plasmada en la Sentencia del caso Tessili, Asunto 12/76 de 6 de octubre de 1976, la cual trataba de dar solución a una controversia prácticamente similar a la que estamos tratando, relativa a la interpretación que se debía seguir sobre el criterio de atribución de competencia plasmado en el artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1968 (CB)¹⁴ en materia

¹² MAGALLÓN ELÓSEGUI, NEREA, “Nuevas pautas del TJUE para la identificación del lugar de entrega de las mercancías en los contratos internacionales a distancia”, Revista electrónica de estudios internacionales, ISSN-e 1697-5197, Nº. 23, 2012, pág. 4.

¹³ GUZMÁN ZAPATER, MÓNICA, “El artículo 5.1 del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 y su interpretación jurisprudencial por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas”, RIE, Vol. 12, núm. 2, 1985, pág. 415.

¹⁴ El art. 5.1 del Convenio de Bruselas de 1968 establecía que “ Las personas domiciliadas en un Estado contratante podrán ser demandadas en otro Estado contratante: 1. en materia

contractual, vigente en aquel momento. El Tribunal de Luxemburgo declaró que para determinar el lugar de cumplimiento de la obligación, conforme al artículo 5 CB de 27 de septiembre de 1968, sería necesario acudir a la ley aplicable a la obligación controvertida, siguiendo las normas de conflicto del Tribunal que conociera del asunto¹⁵. Más de 30 años después, fruto de la segunda cuestión prejudicial formulada ante el TJUE para el ya mencionado caso Car Trim, volvió a surgir la duda de cuál debería de ser considerado como el lugar de entrega de las mercancías en un contrato de compraventa internacional cuando no pudiera determinarse con certeza el mismo, atendiendo a las disposiciones y términos del propio contrato. Ante tal situación, el TJUE, realiza una definición autónoma del criterio atributivo de competencia empleado por el Reglamento el cual deberá aplicarse a todas las demandas relativas a una compraventa de mercancías¹⁶, prescindiendo a su vez de acudir a la ley aplicable al contrato, y declarando que *“procederá determinar dicho lugar en función de algún otro criterio que se atenga a la génesis, los objetivos y el sistema del Reglamento”* (Apartado 57). Aparecen dos escenarios, por tanto, perfectamente válidos para actuar como lugar de entrega de las mercancías a efectos de establecer dicho concepto autónomo, que sería por una parte el lugar donde se produzca la entrega material de las mercancías al comprador; y por otra parte el lugar donde se produce la entrega al transportista para su posterior recepción por el comprador¹⁷.

contractual, ante el tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirviere de base a la demanda”. (DOCE 26/1/98 C 27/1).

¹⁵ La Sentencia del TJUE de 6 de octubre de 1976 (asunto 12/76) declaró que: *“El <<lugar donde haya sido o deba ser cumplida la obligación>>, en el sentido del número 1 del artículo 5 del Convenio de 27 de septiembre de 1968, relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, se determina con arreglo a la ley aplicable a la obligación controvertida, según las normas de conflicto del órgano jurisdiccional que conoce del asunto”*, disponible en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:61976CJ0012&from=ES>

¹⁶ DE MIGUEL ASENSIO, PEDRO, *“La Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Car Trim”*, 10/03/2010, consultado el 01/06/2020, disponible en:

<https://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2010/03/la-sentencia-del-tribunal-de-justicia.html>

¹⁷ ESTEBAN DE LA ROSA, FERNANDO, *“Nuevos avances hacia la materialización del foro del lugar de ejecución del contrato del Reglamento Bruselas I: la Sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de febrero de 2010”*, Diario La Ley, Nº 7392, Sección Doctrina, 30 Abr. 2010, Año XXXI, Ed. LA LEY, pág. 10.

El TJUE finalmente se decanta por uno de esos dos lugares al indicar en el Apartado 60 que “el lugar en el que las mercaderías hubieren sido o debieren ser entregadas materialmente al comprador en su destino final es el que corresponde mejor a la génesis, los objetivos y el sistema del Reglamento, en tanto que «lugar de entrega» en el sentido del artículo 5 del Reglamento”.

Mediante dicha argumentación, el Tribunal declaró que el artículo 5.1 b) del Reglamento debía interpretarse en el sentido de que, para el caso de un contrato de compraventa internacional, se entenderá como lugar de entrega, siempre y cuando no sea posible determinarlo atendiendo a las cláusulas del propio contrato, y sin una posible remisión al Derecho aplicable al contrato, el lugar donde se produzca la entrega material de las mercancías al comprador, es decir, donde éste hubiera debido adquirir la facultad de disposición de dichas mercancías en el destino final de la relación contractual¹⁸.

Mediante esta declaración prácticamente se dieron por resueltas las cuestiones del asunto *Electrosteel*, sin embargo, otra cuestión que hasta entonces no había sido tratada en el Caso *Car Trim* surgió, referente a la medida en que pudieran tomarse en consideración las cláusulas y usos mercantiles como los INCOTERMS, y si éstos deben utilizarse para determinar el lugar de entrega de la mercancía¹⁹.

3. LOS INCOTERMS

3.1 INTRODUCCIÓN

¹⁸ ESTEBAN DE LA ROSA, FERNANDO, “Nuevos avances hacia la materialización del foro del lugar de ejecución del contrato del Reglamento Bruselas I: la Sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de febrero de 2010”, *Diario La Ley*, Nº 7392, Sección Doctrina, 30 Abr. 2010, Año XXXI, Ed. LA LEY, pág. 10.

¹⁹ MAGALLÓN ELÓSEGUI, NEREA, “Nuevas pautas del TJUE para la identificación del lugar de entrega de las mercancías en los contratos internacionales a distancia”, *Revista electrónica de estudios internacionales*, ISSN-e 1697-5197, Nº. 23, 2012, pág. 9.

La Sentencia de 9 de junio de 2011 en el caso *Electrosteel* (Asunto C-87/2010), complementa la jurisprudencia anterior del TJUE sobre la interpretación que se debe realizar sobre la expresión “según el contrato”, y nos resultará de gran interés debido a la gran importancia que otorga a las cláusulas INCOTERMS para determinar, conforme al Reglamento 1215/2012, qué juez será competente para conocer sobre el litigio derivado del contrato de compraventa internacional.

Dicha sentencia introduce ciertas matizaciones con respecto a lo establecido en el caso *Car Trim*, en concreto al destacar la notable relevancia de las cláusulas incorporadas al contrato, entre ellas los INCOTERMS, a la hora de satisfacer la exigencia de que el lugar de entrega de las mercancías sea designado con base a lo dispuesto en el propio contrato, siempre y cuando se pueda determinar sin acudir a la ley del propio contrato²⁰.

Debido a su cada vez más abundante presencia en los contratos de compraventa internacionales e incluso nacionales de mercaderías, comenzaremos con una aproximación al concepto de INCOTERMS, es decir, qué son; qué cuestiones regulan; y qué papel pueden desempeñar como cláusulas contractuales a la hora de determinar el lugar de entrega de las mercancías y el traslado de los costes y riesgos de las operaciones mercantiles, para más tarde profundizar en los diferentes tipos y comprobar si resultan aptos para determinar la competencia judicial internacional.

3.2 ORÍGENES Y CONCEPTO DE LOS INCOTERMS

Los orígenes de los INCOTERMS se remontan a principios del siglo XIX, en concreto, al año 1936, cuando la CCI²¹ los redactó por primera vez. Los

²⁰ DE MIGUEL ASENSIO, PEDRO, “*Los Incoterms y el lugar de entrega de las mercaderías como criterio atributivo de competencia*”, 11 de junio de 2011, disponible en: <https://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2011/06/los-incoterms-y-el-lugar-de-entrega-de.html>

²¹ Según la página web oficial de la ICC, la Cámara de Comercio Internacional, constituida en París en 1919, es la organización de empresas de carácter global cuyo objetivo es el de fomentar

INCOTERMS surgen por la necesaria existencia de mecanismos dirigidos a evitar las diferencias entre las partes contratantes, y esto es debido a que en numerosas ocasiones los comerciantes pueden conocer las normas y usos de su Estado o de su sector; pero en cambio desconocer los entresijos de otro sector o Estado extranjero, provocando litigios que conllevan a la pérdida de sumas de dinero y también de tiempo.

Con el auge y evolución del comercio internacional, dichos INCOTERMS han sufrido diferentes renovaciones con el fin de adaptarlos a las cambiantes relaciones contractuales de índole internacional, sobre todo al cada vez más frecuente uso de técnicas electrónicas de intercambio de datos o a los más modernos medios de transporte, ocurriendo esto en los años 1953, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020 (entrando en vigor estos últimos el 1 de enero de 2020)²².

Podemos pues destacar, como mera introducción, que se tratan de unas normas o reglas que buscan promover la uniformidad en la contratación internacional, facilitando la formación de contratos y estableciendo términos sencillos y claros para armonizar los diferentes Derechos estatales de las partes contratantes.

Los INCOTERMS (International Chamber of Commerce Trade Terms) constituyen un conjunto de reglas uniformes que definen las condiciones que de forma más habitual se usan en la compraventa de mercaderías, cuyo propósito es asentar o imponer criterios definidos referentes a la entrega y a la transmisión de los riesgos entre los sujetos contratantes, esto es, entre comprador y vendedor. Por ello es notable su gran valor de asistencia y ayuda a los exportadores, transportistas, importadores, etc.

Las reglas INCOTERMS se caracterizan por ser una serie de acrónimos compuestos por tres letras (EXW, FOB, CIF...) cuyo fin es concretar de la forma

e impulsar las operaciones e inversiones internacionales, así como los medios que lo posibiliten. Disponible en :

<https://www.iccspain.org/icc/quienes-somos/>

²² Pueden consultarse las principales novedades de los INCOTERMS 2020 en:

<https://comercioexterior.afi.es/BBVAComex/descargas/1309937/1307020/incoterms.pdf>

más clara posible los términos usados en los contratos de compraventa internacional de mercaderías, en relación a la obligación de entrega de las mercancías, la transmisión del riesgo por pérdidas o daños, o el reparto de los costes.

La naturaleza de los INCOTERMS es puramente facultativa, lo que significa que solamente procederá su aplicación si así lo desean las partes²³, y además, para su correcto funcionamiento, es importante que éstas elijan el que mejor se ajuste a la concreta relación contractual, citando el año de la versión del INCOTERMS utilizado y un lugar de entrega de la forma más precisa posible, por ejemplo, CIF Santander, España, INCOTERMS 2010²⁴.

3.3 ASPECTOS REGULADOS POR LOS INCOTERMS

Es importante señalar que los INCOTERMS no regulan la totalidad de los elementos del contrato de compraventa, sino que están dirigidos a delimitar los derechos y las obligaciones de las partes que suscriben un contrato de compraventa internacional de mercaderías en lo que concierne a las condiciones de entrega de la mercancía objeto de la relación contractual²⁵.

Por tanto, resolverán en toda compraventa de mercancías los siguientes aspectos²⁶:

- La forma y el lugar de entrega de las mercancías, señalando el punto de entrega de la manera más precisa posible y el momento de ejecución de dicha obligación.

²³ ESPLUGUES MOTA, CARLOS; PALAO MORENO, GUILLERMO (...), *''Derecho del comercio internacional''*, Ed. Valencia: Tirant lo Blanch, 7ª edición, 2016, pág. 206.

²⁴ CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA, *''El valor de los Incoterms para precisar el juez del lugar de entrega''*, Cuadernos de Derecho Transnacional (Octubre 2012), Vol. 4, Nº 2, págs. 93 a 122.

²⁵ SOLER DAVID, *''Guía práctica de las reglas INCOTERMS 2010''*, ed. Marge Books, 2014, pág. 9.

²⁶ ORTEGA GIMÉNEZ, ALFONSO, *''El valor jurídico del Incoterm ''EXW'', a propósito del Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo, de 27 de junio de 2019''*, Vol. 12, Nº 1, Marzo 2020, pág. 649.

- La transmisión de riesgos y responsabilidad del vendedor al comprador por posibles daños o pérdidas de la mercancía objeto de la compraventa.
- La distribución de todos los gastos que puedan derivarse de la operación de compraventa entre las partes contratantes.
- La parte contratante que deba llevar a cabo los actos o trámites legales referidos a la importación y exportación de las mercancías.

En este sentido, la SAP de Pontevedra de 24 de julio de 2014 declara que los INCOTERMS “son fórmulas que tienen por objeto concretar las condiciones de entrega de las mercancías entre la parte compradora y la parte vendedora en los contratos de compraventa internacional” para seguir afirmando que mediante los INCOTERMS “se distribuyen los gastos y se delimitan las responsabilidades y los riesgos de la operación entre el comprador y el vendedor. Así pues, los Incoterms regulan los cuatro aspectos básicos del contrato de compraventa internacional: la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de gastos y los trámites de documentos aduaneros²⁷”.

Con el objetivo de regular uniformemente las obligaciones de las partes en el contrato internacional de mercaderías, la estructura interna de los INCOTERMS consta de diez obligaciones para el vendedor y otras tantas para el comprador, que son recogidas, respectivamente, bajo las iniciales A y B. Por consiguiente, todos los INCOTERMS dispondrán de los siguientes apartados:

- **A1** y **B1** relativos a las obligaciones generales del vendedor y del comprador.
- **A2** y **B2** se centran en las licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades.
- **A3** y **B3** hacen referencia a los contratos de seguro y transporte.
- **A4** regula el término de entrega; mientras que **B4** lo hace sobre la recepción de las mercancías.
- **A5** y **B5** hacen mención a la transmisión de los riesgos.
- **A6** y **B6** se califican como reparto de los costos.
- **A7** hace alusión a las notificaciones al comprador; y **B7** a las notificaciones al vendedor.

²⁷ SAP de Pontevedra 282/2014 de 24 de julio (ECLI:ES:APPO:2014:1737).

- **A8** responde a los documentos de entrega; y **B8** a su vez a la prueba de entrega.
- **A9** y **B9** incluyen los conceptos de comprobación y embalaje.
- **A10** y **B10**, por último, cumplen funciones de ayuda con la información y costos.

En función del tipo de INCOTERMS utilizado el contenido de estas obligaciones podrá variar, ya que existen términos más favorables al vendedor o, por el contrario, más favorables al comprador²⁸.

3.4 EL VALOR JURÍDICO DE LOS INCOTERMS

Los INCOTERMS, una vez forman parte del contrato, pueden desempeñar un papel fundamental en la fijación del lugar de entrega de las mercancías para la determinación del Tribunal competente el cual conocerá sobre el litigio suscitado en una compraventa internacional, pero también deberán prestar atención las partes al Derecho aplicable a dicho contrato, ya que dependiendo del concreto Derecho aplicable a la relación contractual, dicho lugar de entrega podrá encontrarse descrito de diferentes maneras, pudiéndose localizar en las instalaciones del comprador, del vendedor, o en una tercera ubicación²⁹. Pues bien, el Derecho aplicable a los contratos de compraventa internacional de mercaderías puede ser regulado por la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, suscrita en Viena el 11 de abril de 1980 (CV)³⁰ o por el Reglamento 593/2008 de 17 de junio sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Reglamento Roma I)³¹.

²⁸ ESPLUGUES MOTA, CARLOS; PALAO MORENO, GUILLERMO (...), *“Derecho del comercio internacional”*, Ed. Valencia: Tirant lo Blanch, 7ª edición, 2016, págs.. 207-208.

²⁹ CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA, *“El valor de los INCOTERMS para precisar el juez del lugar de entrega”*, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 4, Nº 2, Octubre 2012, pág. 97.

³⁰ BOE-A-1991-2552.

³¹ DOUE 4/07/2008 L 177.

No obstante, las disposiciones de la Convención de Viena primarán sobre el Reglamento Roma I al tratarse de una norma especial, la cual regula de manera material y sustantiva³² la materia que nos atañe, es decir, la contratación de compraventas internacionales. Las reglas INCOTERMS toman importancia en la Convención de Viena en lo referente al lugar de entrega y a la transmisión de riesgos, destacando el artículo 9.1 CV, en virtud del cual “las partes quedarán obligadas por cualquier uso en que hayan convenido y por cualquier práctica que hayan establecido entre ellas”.

Podemos entender pues, que los INCOTERMS primarán, al igual que cualquier otra cláusula contractual, sobre las disposiciones de la Convención, debido a su carácter dispositivo³³, ya que como indica su artículo 6, “las partes podrán excluir la aplicación de la presente Convención o, (...) establecer excepciones a cualquiera de sus disposiciones o modificar sus efectos”³⁴. En definitiva, cuando se haga uso de una determinada regla INCOTERMS, cuyo contenido sea contrario a las disposiciones de la Convención de Viena, se producirá una exclusión en la aplicación de dicha norma, pero únicamente en los aspectos que sean objeto de regulación propia por parte los INCOTERMS, debido a que éstos no regulan todos los ámbitos del contrato, por lo que para los restantes aspectos, la Convención de Viena será perfectamente aplicable³⁵.

³² CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA, “El valor de los INCOTERMS para precisar el juez del lugar de entrega”, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 4, Nº 2, Octubre 2012, pág. 98.

³³ ORTEGA GIMÉNEZ, ALFONSO, “El valor jurídico del Incoterm “EXW”, a propósito del Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo, de 27 de junio de 2019”, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 12, Nº 1, Marzo 2020, pág. 650.

³⁴ Esperanza Castellanos Ruiz, en relación a este tema, puntualiza que “cabe entender, por tanto, que cuando las partes hacen referencia en su contrato a la utilización de INCOTERMS, tal referencia sólo excepciona la aplicabilidad de la Convención en aquellos puntos que hayan sido regulador por los INCOTERMS incompatibles con la aplicación de la Convención de Viena, por lo que no hay ninguna razón para descartar la normativa uniforme sobre las demás materias del contrato no expresamente reguladas por estos términos comerciales”. CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA, “La Convención de Viena de 1980 sobre compraventa internacional de mercaderías: ámbito de aplicación, carácter dispositivo y disposiciones generales”, Cuadernos De La Maestría En Derecho, (1), 2011, pág. 127.

³⁵ CAVALLER VERGÉS, MISERICORDIA, “El valor jurídico de los Incoterms en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional, Barcelona, 2019, disponible en: https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/668111/MCV_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Por su parte, el apartado segundo del artículo 9 CV indica que excepto pacto en contrario, se entenderá que las partes habrán hecho aplicable al contrato de manera táctica un uso del cual debían de haber tenido conocimiento, y que además, dicho uso fuese “ampliamente conocido y regularmente observado” en el comercio internacional por ambas partes. A raíz de dichas estipulaciones, los INCOTERMS, deberán reunir las siguientes condiciones³⁶:

- Carácter internacional, es decir, que su aplicación no sólo se enfoque en el comercio interno, sino en el comercio internacional³⁷.
- Debe ser conocido o debieran conocerlo las dos partes.
- Y además debe ser efectivamente seguido por las partes, por lo que no es suficiente que sea conocido, sino que las partes lo tienen que seguir, además, la carga probatoria recae sobre la parte que lo invoca.

Cuando el determinado INCOTERMS cumpla los tres requisitos, podrá aplicarse de forma táctica en la determinación del lugar de entrega de las mercancías, el cual es el punto clave para determinar el Tribunal competente para conocer sobre los posibles litigios que puedan surgir de un determinado contrato de compraventa internacional de mercaderías cuya regulación se encuentra al amparo de la Convención de Viena de 1980³⁸.

3.5 LOS TIPOS DE INCOTERMS Y SU IMPORTANCIA EN LA DETERMINACIÓN DEL TRIBUNAL DEL LUGAR DE ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS

³⁶ CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA, “La Convención de Viena de 1980 sobre compraventa internacional de mercaderías: ámbito de aplicación, carácter dispositivo y disposiciones generales”, Cuadernos De La Maestría En Derecho, (1), 2011, págs. 139-140.

³⁷ Alfonso Ortega Giménez matiza que “pese a que de los trabajos preparatorios de la Convención de Viena se infiere la voluntad de excluir la obligatoriedad de los usos locales, se ha apuntado la posibilidad de que un uso local tenga también que ser cumplido por el contratante que carece de establecimiento en el lugar en que esté vigente, si lo conocía o tenía que conocerlo, y pertenece al sector de actividad en que dicho uso es regularmente observado, aun en el ámbito del comercio internacional”, ORTEGA GIMÉNEZ, ALFONSO, “El valor jurídico del Incoterm “EXW”, a propósito del Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo, de 27 de junio de 2019”, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 12, Nº 1, Marzo 2020, pág. 650.

³⁸ ORTEGA GIMÉNEZ, ALFONSO, “El valor jurídico del Incoterm “EXW”, a propósito del Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo, de 27 de junio de 2019”, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 12, Nº 1, Marzo 2020, pág. 650.

La última versión de los INCOTERMS para 2020 ha sido publicada en fechas recientes como anteriormente se ha mencionado, pero considero conveniente hacer un repaso de cómo han ido evolucionando a lo largo de los años, poniendo más énfasis en las versiones más recientes ya que son éstas las que están presentes en la actual jurisprudencia.

En las dos versiones anteriores a 2010, constaban 13 clases de INCOTERMS agrupados en cuatro categorías (E, F, C y D), en función de las obligaciones de las partes.

Con la actualización del 2010, desaparecieron los antiguos DAF, DES, DEQ y DDU, mientras que se introdujeron dos nuevos: DAT Y DAP. Por tanto, el número de INCOTERMS pasó a ser de 11 en lugar de 13, con algunas modificaciones en cada uno de ellos con el fin de acoplarse a los nuevos medios de transporte existentes. Los INCOTERMS se agrupan en dos clasificaciones, las cuales hacen referencia al tipo o modo de transporte que se regule, por lo que tendremos una primera categoría que contiene todos los términos válidos para cualquier modo de transporte (terrestre o aéreo); y una segunda categoría en la que se recogen los términos adecuados para el transporte marítimo y vías navegables interiores.

- **Transporte multimodal**
 - **EXW (Ex Works / En fábrica)**
 - **FCA (Free Carrier / Franco porteador)**
 - **CPT (Carriage Paid To / Transporte pagado hasta)**
 - **CIP (Carriage and Insurance Paid to / Transporte y seguro pagados hasta)**
 - **DAP (Delivered At Place / Entregada en lugar)**
 - **DPU (Delivered at Place Unloaded / Entregada en lugar descargada)**
 - **DDP (Delivered Duty Paid / Entregada derechos pagados)**
- **Transporte marítimo y vías navegables interiores**

- **FAS (Free Alongside Ship / Franco al costado del buque)**
- **FOB (Free On Board / Franco a bordo)**
- **CFR (Cost and Freight / Costo y flete)**
- **CIF Cost, Insurance and Freight / Costo, seguro y flete)**

A continuación veremos cuáles son las principales características de cada tipo de familia de INCOTERMS³⁹ y las particularidades que presentan cada una de ellas, para acto seguido profundizar en cómo han ido adquiriendo importancia en la práctica mercantil, sobre todo a partir de la resolución del Tribunal de Luxemburgo para el Caso Electrosteel. Recordando la anterior sentencia para el Caso Car Trim, el TJUE había establecido cómo se debía interpretar el significado de lugar de entrega de las mercancías según el contrato, cuando resultara imposible hallar el punto de entrega examinando los términos y cláusulas del contrato, indicando que dicho lugar sería el de la entrega material de las mercancías al comprador en el destino final de la operación de compraventa, sin la necesidad de acudir a la ley aplicable al contrato.

Pues bien, a partir de la Sentencia del Caso Electrosteel se complementa y amplía el significado de la expresión según contrato enmarcada en el artículo 7.1 b) del Reglamento 1215/2012, debido a que por primera vez se van a tomar en consideración a los usos y comerciales, entre ellos, los INCOTERMS, tal y como indica literalmente el Apartado 21 de la referida resolución “ los usos, particularmente si se han recopilado, precisado y publicado por las organizaciones profesionales reconocidas y se siguen ampliamente en la práctica por los operadores económicos, desempeñan un papel importante en la normativa no estatal del comercio internacional. Facilitan las actividades de dichos operadores económicos en la redacción del contrato, dado que, mediante el uso de términos breves y sencillos, pueden determinar gran parte de sus relaciones mercantiles. Los Incoterms elaborados por la Cámara de Comercio Internacional, que definen y codifican el contenido de determinados términos y cláusulas utilizados habitualmente en el comercio internacional, tienen un reconocimiento y un uso práctico particularmente elevado”.

³⁹ ESPLUGUES MOTA, CARLOS; PALAO MORENO, GUILLERMO (...), “*Derecho del comercio internacional*”, Ed. Valencia: Tirant lo Blanch, 7ª edición, 2016, págs. 209-236.

A diferencia de lo expuesto en el Caso Car Trim, ahora los INCOTERMS van a poseer un papel determinante junto con todas las demás cláusulas contractuales a la hora de determinar el lugar de entrega de las mercancías según contrato, siempre y cuando dicho lugar de entrega se pueda determinar de “manera clara”, como también se indica en el Apartado 21 de la Sentencia.

Visto el nuevo rol de los INCOTERMS a la hora de delimitar el lugar de entrega de las mercancías como criterio de atribución de la competencia judicial internacional plasmado por la jurisprudencia del TJUE, entraremos a analizar si todos los tipos de INCOTERMS resultan aptos para llevar a cabo semejante labor.

Ya es sabido que la conocida Sentencia del Caso Electrosteel estima, en su Apartado 27, que los INCOTERMS ejercen un papel relevante para la determinación del lugar de entrega, siempre y cuando posibiliten la identificación de dicho lugar de entrega de “manera clara”, por lo que tendremos que comprobar si efectivamente, cada término detalla el lugar de entrega de manera cristalina o no.

3.5.1 GRUPO E (EXW)

EXW (Ex Works / En fábrica): Bajo estas siglas, el vendedor estará obligado a la entrega de las mercancías en el lugar concertado (normalmente en sus instalaciones o en otro lugar acordado). En este punto será conveniente detallar dicho lugar de entrega, ya que el vendedor corre con los riesgos y costes de los eventuales daños que se puedan producir en las mercancías hasta que se produzca la puesta a disposición de las mismas al comprador. En caso de no delimitar un punto de entrega concreto, corresponderá al vendedor decidir el punto que más le convenga, pero avisando al comprador con el tiempo suficiente. En el momento en que se produce la entrega, el vendedor transmite los riesgos al comprador. Por último, tampoco estará obligado a suscribir algún tipo de seguro o contrato de transporte de las mercancías.

Por su parte, el comprador estará obligado al pago del precio de las mercancías, además correrá con los riesgos por posibles daños de las mercancías desde el momento en que éstas son entregadas por el vendedor. También deberá hacerse cargo de los gastos de transporte y seguro, además de realizar los trámites aduaneros o licencias de importación y exportación.

Se puede comprobar que se trata del INCOTERMS más favorable para el vendedor ya que representa la mínima obligación para él, porque en el preciso momento en el que realiza la entrega de las mercancías, transmite el riesgo al comprador⁴⁰.

Como ya hemos dicho, el lugar de entrega se establece en un lugar determinado pactado por las partes, o en defecto de pacto, será aquel elegido por el vendedor, siempre y cuando éste avise al vendedor con la suficiente antelación. Nos puede resultar de interés el Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo de 27 de junio de 2019⁴¹ que resuelve sobre el Recurso de Apelación 299/2019, relativo a la presencia del INCOTERMS EXW en un contrato de compraventa internacional. El litigio surge a raíz de un contrato de compraventa de un caballo, constando como parte compradora la sociedad “Viajes Operadora Turística S.A.” y como vendedor el señor Diego. Mediante la demanda, la parte compradora reclama la condena al señor Diego al pago de las cantidades abonadas en concepto de compraventa, transporte y veterinario. Analizando el auto recurrido, se puede apreciar que al tratarse de un contrato de compraventa sujeto al INCOTERMS Ex Works, la competencia judicial correspondería a los Tribunales de Bélgica, ya que el caballo fue entregado en las instalaciones del vendedor, el señor Diego, situadas en dicho país, para ser posteriormente transportado a la ciudad de Gijón, por cuenta del comprador.

3.5.2 GRUPO D (DAP, DPU Y DDP)

⁴⁰ ORTEGA GIMÉNEZ, ALFONSO, “El valor jurídico del Incoterm “EXW”, a propósito del Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo, de 27 de junio de 2019”, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 12, Nº 1, Marzo 2020, pág. 652.

⁴¹ Auto Audiencia Provincial de Oviedo de 27 de junio de 2019 (ECLI:ES:APO:2019:656A).

DAP (Delivered At Place / Entregada en lugar): En este INCOTERMS el vendedor entregará las mercancías al porteador, además se hará cargo de los gastos derivados de los trámites aduaneros necesarios para el despacho de la exportación. A su vez será el encargado de contratar por cuenta propia el medio de transporte encargado de trasladar las mercancías hasta el destino, por lo que se hará cargo de la totalidad de los costes hasta que se produzca dicha entrega.

El comprador tendrá como obligación principal el pago de las mercancías, así como la de recepcionar dichas mercancías cuando se entreguen en las condiciones acordadas. También será el encargado de la obtención de la licencia para la importación y demás trámites referentes a aduanas.

La transmisión del riesgo se produce pues cuando el vendedor pone a disposición del comprador los bienes objeto del contrato de compraventa en el lugar y fecha pactados.

DPU (Delivered at Place Unloaded / Entregada en lugar descargada): Estas nuevas siglas sustituyen al antiguo término DAT, no obstante las obligaciones de ambas partes siguen siendo las mismas, ya que el vendedor estará obligado a entregar las mercancías en el lugar determinado, con la única modificación de que anteriormente la entrega debía tener lugar en un puerto, terminal, taller o almacén concreto, sin embargo ahora ya es posible llevar a cabo la entrega en cualquier otro punto de destino determinado previamente por las partes, sin que sea necesario que se produzca en la terminal. A su vez, se hará cargo de los gastos de transporte y de la contratación del seguro, pero no se producirá la transmisión del riesgo hasta que se descargan las mercancías en el lugar determinado como se ha dicho anteriormente⁴².

Por lo demás, las obligaciones tanto del comprador como del vendedor son similares a las del INCOTERMS CIP, salvo lo explicado en relación a la transmisión del riesgo y del lugar de entrega.

⁴² LLAMAZARES GARCÍA-LOMAS, OLEGARIO, (s.f), “*Incoterms 2020: Principales cambios*”, Global Negotiator Blog, disponible en:

<https://www.globalnegotiator.com/blog/incoterms-2020-principales-cambios/>

DDP (Delivered Duty Paid / Entregada derechos pagados): Este INCOTERMS establece que el vendedor tendrá que realizar la entrega al comprador de las mercancías, preparando éstas para su posterior traslado; tendrá que obtener las oportunas licencias de exportación y de importación además de cualquier otro tipo de trámite en materia de aduanas; y además se encargará también de contratar el tipo de transporte requerido para realizar la entrega. Cuando las mercancías, una vez realizado el transporte desde su origen, queden a disposición del comprador, se entiende que el vendedor cumple con la obligación de entregarlas.

El comprador, sin embargo, estará obligado a pagar el precio acordado y además a recepcionar las mercancías cuando éstas se hubieran entregado conforme a lo acordado.

La transmisión del riesgo por posibles pérdidas o daños del vendedor al comprador tiene lugar cuando el transportista entrega o deja a disposición del comprador las mercancías en los términos acordados.

De manera similar al EXW, los INCOTERMS del grupo D detallan con exactitud el lugar de entrega, ya que se trata del lugar donde el comprador toma la posesión material de las mercancías. Como ya hemos visto, las tres reglas del grupo D (DAP, DPU y DDP) fijan el lugar de entrega en el territorio de la parte compradora, haciendo competentes a los Tribunales del país de éste último, por lo que dicho lugar guardará también un estrecho vínculo con la economía del contrato⁴³, no obstante, la regla DDP es la única que menciona expresamente la entrega efectiva en la sede del comprador, mientras que los INCOTERMS DAP y DPU simplemente citan como lugar de entrega a aquel punto específico dentro del país del comprador, pero no hacen referencia a la entrega en el domicilio de éste.

Sin embargo, hay INCOTERMS que aunque contienen un lugar determinado en el que el vendedor pone a disposición del comprador los bienes objeto de contrato, no siempre detallan o fijan de manera específica dicho lugar de entrega,

⁴³ ESTEBAN DE LA ROSA, FERNANDO, “Nuevos avances hacia la materialización del foro del lugar de ejecución del contrato del Reglamento Bruselas I: la Sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de febrero de 2010”, Diario La Ley, Nº 7392, Sección Doctrina, 30 Abr. 2010, Año XXXI, Ed. LA LEY, pág. 15.

sobre todo cuando aparecen transportistas encargados de realizar la entrega de las mercancías, ya que puede crear cierta confusión el hecho de que el mismo contrato de transporte puede ser costado por cualquiera de las dos partes.

Por ello, los INCOTERMS de los grupos C (CPT, CIP, CFR y CIF) y F (FCA, FAS y FOB) resultan más complicados para fijar con precisión el lugar de entrega, ya que éste suele encontrarse en el Estado donde se encuentran las instalaciones del vendedor, o bien en otro Estado ajeno o denominado de tránsito. En estos casos, la Sentencia del Caso Electrosteel establece en su Apartado 24 que “cuando las mercancías objeto del contrato únicamente transitan por el territorio de un Estado miembro que es un tercero respecto tanto del domicilio de las partes como del lugar de remisión o de destino de las mercancías, procede comprobar, en particular, si el lugar que figura en el contrato, situado en el territorio de tal Estado miembro sirve únicamente para repartir los costes y los riesgos vinculados al transporte de las mercancías o bien si constituye también el lugar de entrega de éstas”. Por lo tanto, se deduce de este precepto que cuando no exista una estrecha vinculación entre ese Estado de tránsito y la concreta relación contractual a efectos de hallar el Tribunal competente, será necesario examinar si dicho lugar contenido en la cláusula INCOTERMS sirve para identificar el lugar de entrega o simplemente sirve para organizar el reparto de costes y riesgos del transporte de las mercancías.

3.5.3 GRUPO C (CPT, CIP, CFR Y CIP)

CPT (Carriage Paid To / Transporte pagado hasta): En virtud de este INCOTERMS, el vendedor pondrá las mercancías a disposición del transportista en el lugar concertado entre las partes para que éste realice la entrega al comprador, con la peculiaridad que además tendrá que abonar el alquiler del medio de transporte elegido, denominado flete, y de los posibles gastos añadidos que se puedan derivar del transporte (carga y descarga de la mercancía). Una vez la mercancía se encuentre debidamente cargada, será el comprador el que corra con los riesgos de pérdida o daños.

Una vez más, el comprador estará obligado a pagar el precio correspondiente; a recepcionar las mercancías siempre que se hubiesen entregado en la forma pactada; y a obtener la licencia de importación oportuna y demás gestiones aduaneras.

Aquí podemos ver que el comprador carece de obligaciones relativas a los contratos de transporte o de seguro, pero soportará los riesgos por daños o pérdidas desde el preciso instante en que el vendedor entrega las mercancías a disposición del transportista.

CIP (Carriage and Insurance Paid to / Transporte y seguro pagados hasta):

En este supuesto, las obligaciones del vendedor serán prácticamente similares a las del INCOTERMS CPT (básicamente entregar la mercancía al transportista elegido por él mismo y cargar con los gastos que conlleve el transporte) con la particularidad añadida de que además tendrá que contratar un seguro que proporcione cobertura a las mercancías desde el lugar de entrega hasta el punto de destino acordado. Dicho seguro deberá contener una cláusula A del Institute Cargo Clauses⁴⁴, es decir, la que mayor cobertura de seguro ofrece, y por tanto, la que tiene una prima más alta.

Por lo que respecta al comprador, además de pagar el precio de la compraventa pactado y de recepcionar las mercancías, tendrá que obtener el permiso de importación y llevar a cabo los trámites aduaneros pertinentes.

En cuanto al seguro, el comprador no tendrá ninguna obligación, pero cuando la mercancía se entregue correctamente al transportista, correrá con los eventuales riesgos por daños y pérdidas que hasta ese momento estaban a cargo del vendedor.

⁴⁴ Las Institute Cargo Clauses son todas las cláusulas que se introducen en la póliza de un seguro que cubre las mercancías en un transporte marítimo. Existen tres tipos de cláusulas (A,B y C) siendo la cláusula A la que más cobertura de seguro ofrece, mientras que la cláusula C proporciona la cobertura más básica. NANOT ROC, 6 de abril de 2020, “¿Qué son las Institute of Cargo Clauses (ICC)?”, Internacionalmente, disponible en:

<https://internacionalmente.com/institute-of-cargo-clauses/>

CFR (Cost and Freight / Costo y flete): Si las partes eligen este INCOTERM, el vendedor estará obligado, además de a depositar las mercancías a bordo del buque acordado, a hacerse cargo también del coste del flete. Por lo demás, las obligaciones de ambas partes serán las mismas que en el anterior INCOTERMS FOB.

CIF Cost, Insurance and Freight / Costo, seguro y flete): Básicamente las obligaciones de las partes en este INCOTERMS son similares a las del anterior CFR, ya que el vendedor entregará la mercancía al depositarla a bordo del buque y tendrá que costear el transporte de la misma, pero además, y esto es lo que es específico en este INCOTERMS, tendrá que contratar un seguro que de cobertura a las mercancías objeto del contrato de compraventa. Este seguro tendrá que tener al menos cláusula C, sin embargo, las partes, de común acuerdo, podrán pactar la contratación de un seguro que ofrezca una cobertura más amplia con cláusula A.

Las particularidades que presentan los INCOTERMS del grupo C son provocadas porque bajo estas siglas el contrato de transporte suscrito por el vendedor se extiende más allá del punto de entrega, hecho por el cual dicho lugar será el que aparezca junto a las siglas INCOTERMS, y por tanto, no hará mención al lugar de entrega, sino que hará mención al lugar hasta donde el transporte fue contratado y pagado⁴⁵. No obstante, será necesario el análisis concreto en cada caso para determinar si estos INCOTERMS pueden delimitar el lugar de entrega. Nos puede resultar de gran interés la Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, de 10 de noviembre de 2016⁴⁶, la cual concede al INCOTERMS CFR la posibilidad de fijar el lugar de entrega.

En fecha 1 de marzo de 2016 el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción N.2 de Ribeira dictó sentencia estimando de forma íntegra la demanda de la entidad “ACTEMSA S.A.” contra la sociedad “C&C S.A.R.L.”,

⁴⁵ CAVALLER VERGÉS, MISERICORDIA: “El valor jurídico de los Incoterms en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional”, Barcelona, 2019, pág. 351, disponible en: https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/668111/MCV_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

⁴⁶ Sentencia Audiencia Provincial de A Coruña 324/2016, de 10 de noviembre de 2016 (ECLI:ES:APC:2016:2927).

condenando a la demandada al abono de la cantidad de 34.960,098 euros con la expresa condena en costas y pago de intereses.

Posteriormente, la sociedad “C&C S.A.R.L.” interpuso recurso de apelación, el cual fue admitido, remitiéndose los autos originales a la Audiencia Provincial de A Coruña.

La parte vendedora demandada, esto es, la sociedad “C&C S.A.R.L.” cuyo domicilio social estaba situado en Francia, planteó en el recurso de apelación la falta de competencia internacional del Juzgado de Ribeira por resultar aplicable el Reglamento de la UE 1215/2012 de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, el cual establecería la aplicación del criterio general en materia de competencia, es decir, que las personas domiciliadas en un Estado miembro solo podrán ser demandadas ante los órganos jurisdiccionales de otro Estado miembro en virtud de las normas recogidas en dicho Reglamento⁴⁷.

El grueso de la cuestión los desarrolla la Audiencia Provincial en el Segundo Fundamento de Derecho. En virtud del artículo 7 R 1215/2012, “Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: 1) a) en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda” y en el apartado b indica que “a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será: — cuando se trate de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser entregadas las mercaderías”.

El contrato que da origen al litigio contenía el INCOTERMS “CFR Vigo (Spain)”, además quedó reflejado que las mercancías fueron cargadas en Ghana para ser trasladadas a Vigo.

La sociedad “C&C S.A.R.L.” consideraba que conforme a su naturaleza, el INCOTERMS “CFR Vigo” imponía que la entrega debía producirse en el

⁴⁷ Artículos 4 y 5 R 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 (DOUE 20/12/2012 L 351).

puerto de origen, es decir, en Ghana, y que a partir de ese momento se produjo la transmisión del riesgo al comprador, ya que las mercancías se encontraban cargadas en el buque. La parte apelada, en cambio, alegaba que la entrega tendría que producirse en el puerto de Vigo, esto es, en el puerto de destino.

La Audiencia Provincial de A Coruña en el Fundamento de Derecho Segundo B, aceptó las pretensiones de la parte demandada basándose en la Sentencia del TJUE para el Caso Electrosteel invocada por la parte recurrente, ya que la consideraba aplicable a este litigio. Por lo tanto, para determinar el lugar de entrega de las mercancías habría que comprobar si las disposiciones del propio contrato, incluidas las cláusulas reconocidas por los usos mercantiles, como los INCOTERMS, designaban tal lugar de entrega. En caso contrario, se entendería por lugar de entrega el de la entrega material de las mercancías al comprador, todo ello sin la posibilidad de acudir a la ley nacional aplicable. Continuaba declarando la Audiencia que “el criterio principal es el de acudir al contenido contractual, incluidos los INCOTERMS a los que las partes se hayan sometido, y el subsidiario en caso de imposibilidad de fijación del lugar de entrega con tal base, el de entrega material de la mercancía al comprador”.

En este caso concreto, fue elegido el INCOTERMS de 2010 CFR, el cual delimitaba el lugar de entrega, ya que dicha entrega se produce cuando el vendedor deposita las mercancías a bordo del buque, y es ahí cuando finaliza su responsabilidad por daños y pérdidas, mientras que el comprador recibe la mercancía en el lugar de destino por parte del transportista. Como se puede apreciar, “el lugar de entrega según el contenido contractual no es el puerto de destino, ni el establecimiento del comprador, sino el puerto de origen, que al no pertenecer a ningún país miembro hace que no exista un fuero alternativo al general del domicilio del demandado” (Fundamento de Derecho Segundo C).

Finalmente, la Audiencia Provincial de A Coruña estimó el recurso de apelación interpuesto por “C&C S.A.R.L.” y revocó la Sentencia del Juzgado Nº 2 de Ribeira de 1/03/2016, declarando la falta de competencia de dicho Tribunal para conocer sobre la demanda.

3.5.4 GRUPO F (FCA, FAS Y FOB)

FCA (Free Carrier / Franco porteador): En esta regla el vendedor deberá entregar las mercancías a la persona designada por el comprador o transportista.

Dicha mercancía deberá entregarse en el lugar pactado, y hasta entonces, el vendedor soportará los riesgos por pérdidas o daños que pueda sufrir, y además, se encargará también de realizar las gestiones aduaneras pertinentes.

La principal obligación del comprador será la de realizar el pago acordado, así como contratar el medio de transporte que considere oportuno desde el lugar donde se produce la entrega. En el instante en que la entrega de las mercancías tiene lugar, se transmite el riesgo al comprador, y será éste el que deba responder por los daños.

Cuando se aplique para el transporte marítimo, el comprador podrá indicar al porteador que emita un conocimiento de embarque (Bill of Lading) al vendedor con el término “on board” en señal de que la mercancía fue efectivamente entregada.

FAS (Free Alongside Ship / Franco al costado del buque): Este INCOTERMS es el primero que vamos a ver usado únicamente para el transporte marítimo. El vendedor, cuando la mercancía se encuentre en las condiciones óptimas para el traslado, la depositará en el lugar de carga acordado, en un costado del barco o buque elegido por el comprador (en caso de no haber especificado un lugar de carga, el vendedor estará facultado para establecer el que más le convenga), y es en momento cuando trasladará los riesgos por daños o pérdidas al comprador. También tendrá que encargarse de la obtención de licencia para la exportación y demás trámites aduaneros. En este caso, no será obligatorio para el comprador contratar seguro alguno.

El comprador, como es habitual, quedará obligado al pago del precio de las mercancías, así como a proceder a la recepción de las mismas, siempre que, como ya es sabido, se entreguen de la manera acordada; a la obtención de las oportunas autorizaciones para la importación de la mercancía; y a realizar un contrato de transporte para trasladar las mercancías desde el puerto o punto de embarque elegido.

FOB (Free On Board / Franco a bordo): En el INCOTERMS FOB, el vendedor tendrá las mismas cargas obligacionales que en el anterior FAS, pero con un matiz diferenciador, ya que también tendrá que cargar a bordo del buque, por su cuenta y riesgo, la totalidad de las mercancías. Lo más destacable aquí, será que sólo y únicamente el vendedor trasladará el riesgo por pérdidas y daños cuando las mercancías sean cargadas a bordo del buque.

Éste último, tendrá unas obligaciones similares a las del INCOTERMS FAS.

Estos INCOTERMS del grupo F tienen como característica principal la fijación de un lugar de entrega que puede localizarse en cualquier punto entre las instalaciones de ambas partes, comprador y vendedor, o incluso en un Estado diferente, por lo que también presentan dificultades para saber qué Tribunal será competente para conocer del litigio en función de dicho lugar. Así, por ejemplo, si se incluye en el contrato la cláusula ‘‘FCA Puerto de Valencia, España, 2010’’, se entiende que el lugar donde se realiza la entrega sería en el puerto de Valencia, cuando la mercancía estuviera a bordo del buque, y que por lo tanto los Tribunales españoles serían competentes para conocer sobre los posibles litigios derivados del contrato⁴⁸.

Presenta gran interés el término FOB, el cual establece que la entrega se realiza cuando se cargan a bordo del buque las mercancías. Esto podría provocar que las mercancías fueran cargadas en un puerto localizado en un territorio distinto al país de las dos partes intervinientes en la relación contractual, y por tanto, provocaría que el Tribunal competente en virtud del lugar de entrega sería el de dicho Estado ajeno a ambas partes⁴⁹.

Debido a esto, la jurisprudencia ha considerado que dichas reglas no estarían destinadas a indicar el Tribunal competente para conocer sobre sus posibles

⁴⁸ CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA, ‘‘El valor de los INCOTERMS para precisar el juez del lugar de entrega’’, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 4, Nº 2, Octubre 2012, pág. 104.

⁴⁹ CAVALLER VERGÉS, MISERICORDIA: ‘‘El valor jurídico de los Incoterms en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional’’, Barcelona, 2019, pág. 350, disponible en:

https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/668111/MCV_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

litigios, sino que servirían únicamente para repartir las obligaciones por riesgos y costes entre las partes vendedora y compradora, como indica la Sentencia del Tribunal Supremo 309/2006, de 30 de marzo⁵⁰ al establecer que el INCOTERMS FOB “en general, se ha de traducir en un reparto de costes en el seno de la economía del contrato”. Sin embargo, ello no obsta para que en determinadas ocasiones estos INCOTERMS puedan delimitar el lugar de entrega de forma precisa a efectos de determinar el Tribunal competente.

Ahora bien, el Tribunal encargado de conocer el caso concreto tendrá que determinar si efectivamente la voluntad de las partes era la de determinar el lugar de entrega a través de la cláusula INCOTERMS, y con más razón, cuando dicho lugar de entrega sea en un tercer Estado que no coincida con los domicilios de las partes o con los lugares de origen o destino de las mercancías⁵¹.

En definitiva, las reglas INCOTERMS válidamente aplicadas pueden actuar como criterio atributivo de competencia internacional, debido a la regulación que llevan a cabo relativa al lugar de entrega. Las partes deben conocer los diferentes tipos y aplicar el correcto para cada relación contractual concreta, ya que como hemos visto no siempre va a resultar sencillo determinar el lugar de entrega conforme a dichas reglas.

4. CONCLUSIONES

A través del desarrollo de este Trabajo de Fin de Grado hemos podido analizar cómo las cláusulas INCOTERMS pueden actuar como criterio de atribución de competencia judicial internacional, cuando se incluyen en un contrato internacional de compraventa internacional de mercaderías.

⁵⁰ Sentencia del Tribunal Supremo 309/2006, de 30 de marzo (ECLI: ES:TS:2006:1861).

⁵¹ MAGALLÓN ELÓSEGUI, NEREA, “Nuevas pautas del TJUE para la identificación del lugar de entrega de las mercancías en los contratos internacionales a distancia”, Revista electrónica de estudios internacionales, ISSN-e 1697-5197, Nº. 23, 2012, pág. 10.

Podemos afirmar que éstos han sido recogidos en la Convención de Viena de 1982 sobre compraventa internacional de mercaderías, en tanto en cuanto sea voluntad de las partes introducirlos en el contrato, y además gozarán de una aplicación preferente con respecto a las disposiciones de dicha Convención, por lo que en caso de colisionar una cláusula INCOTERMS con cualquier disposición de la Convención de Viena, primará esta primera siempre y cuando se traten de materias objeto de regulación propia de los INCOTERMS, como ocurre en el caso del lugar de entrega o de la transmisión de los riesgos del correspondiente contrato.

También hemos podido comprobar que uno de esos elementos que regulan los INCOTERMS, como es el del lugar de entrega de las mercancías, resulta fundamental en nuestra investigación, ya que actúa como el lugar en el que debe cumplirse la obligación que sirve de base a la demanda ex artículo 7.1 b) R 12015/2012. No obstante, no siempre resulta sencillo determinar con precisión dicho lugar de entrega, muestra de ello han sido las recientes cuestiones prejudiciales interpuestas ante el TJUE que giraban en torno a la manera en que ha de interpretarse semejante concepto. Gracias a las Sentencias emitidas en los Asuntos Car Trim y Electrosteel, el Tribunal de Luxemburgo marcó las directrices que han de seguir los Tribunales de cada Estado para la determinación del lugar de entrega, atendiendo exclusivamente al contenido de las cláusulas y disposiciones del propio contrato, y prohibiendo expresamente la remisión al Derecho aplicable al mismo.

Es precisamente, a raíz de la Sentencia del Asunto Electrosteel, cuando van a tomar un papel fundamental los usos mercantiles, entre ellos los INCOTERMS, a la hora de precisar y definir el lugar de entrega de las mercancías, cuando las partes hagan uso de ellos en el contrato, siempre y cuando lo expresen de una manera clara.

Dentro de las diferentes familias de INCOTERMS, nos ha quedado claro que tanto la familia del grupo E como la del grupo D detallan de manera suficientemente clara el lugar de entrega, mientras que el resto de familias presentan ciertas peculiaridades debido al tipo de regulación que hacen del lugar

de entrega y al tipo de transporte que recogen, por lo que habría que examinar cada caso.

En definitiva, para que un INCOTERMS determinado pueda fijar el lugar de entrega a efectos de determinar el Juez competente para conocer sobre eventuales litigios derivados del contrato de compraventa, las partes deben conocer con exactitud todos y cada uno de los grupos de INCOTERMS y la regulación que cada lleva a cabo, con el objetivo de hacer uso de aquel que mejor se adapte a la relación contractual concreta, no obstante, será el órgano jurisdiccional elegido el que deba verificar, en última instancia, si la voluntad real de ambas partes era la de delimitar el lugar de entrega de acuerdo a dichas reglas.

5. BIBLIOGRAFÍA

- CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA: *El valor de los INCOTERMS para precisar el juez del lugar de entrega*, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 4, Nº 2, Octubre 2012 .
- CASTELLANOS RUIZ, ESPERANZA, *La Convención de Viena de 1980 sobre compraventa internacional de mercaderías: ámbito de aplicación, carácter dispositivo y disposiciones generales*, Cuadernos De La Maestría En Derecho, (1), 2011.
- CAVALLER VERGÉS, MISERICORDIA: *El valor jurídico de los Incoterms en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional*, Barcelona, 2019. Recuperado el 25/06/2020,de:
https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/668111/MCV_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y .
- DE MIGUEL ASENSIO, PEDRO: *La Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Car Trim*, 10 de marzo de 2010. Recuperado el 1/06/2020, de:
<https://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2010/03/la-sentencia-del-tribunal-de-justicia.html> .
- DE MIGUEL ASENSIO, PEDRO: *Los Incoterms y el lugar de entrega de las mercaderías como criterio atributivo de competencia*, 11 de junio de 2011. Recuperado el 10/08/2020, de:
<https://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2011/06/los-incoterms-y-el-lugar-de-entrega-de.html> .

- ESPLUGUES MOTA, CARLOS; PALAO MORENO, GUILLERMO (...), *“Derecho del comercio internacional”*, Ed. Valencia: Tirant lo Blanch, 7ª edición, 2016.
- ESTEBAN DE LA ROSA, FERNANDO: *Nuevos avances hacia la materialización del foro del lugar de ejecución del contrato del Reglamento Bruselas I: la Sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de febrero de 2010*, Diario La Ley, Nº 7392, Sección Doctrina, Año XXXI, Ed. LA LEY, 30 Abr. 2010.
- GUZMÁN ZAPATER, MÓNICA: *El artículo 5.1 del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 y su interpretación jurisprudencial por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas*, RIE, Vol. 12, núm. 2, 1985.
- LLAMAZARES GARCÍA-LOMAS, OLEGARIO: *Incoterms 2020: Principales cambios*, Global Negotiator Blog, (sf). Recuperado el 8 de abril de 2020 de:
<https://www.globalnegotiator.com/blog/incoterms-2020-principales-cambios/>
- MAGALLÓN ELÓSEGUI, NEREA: *Nuevas pautas del TJUE para la identificación del lugar de entrega de las mercancías en los contratos internacionales a distancia*, Revista electrónica de estudios internacionales, ISSN-e 1697-5197, Nº. 23, 2012.
- NANOT ROC: *¿Qué son las Institute of Cargo Clauses (ICC)?*, 6 de abril de 2020, Internacionalmente. Recuperado el 11/08/2020, de:
<https://internacionalmente.com/institute-of-cargo-clauses/>

- ORTEGA GIMÉNEZ, ALFONSO: *El valor jurídico del Incoterm ‘EXW’, a propósito del Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo, de 27 de junio de 2019*, Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 12, Nº 1, Marzo 2020.
- SOLER DAVID, *Guía práctica de las reglas INCOTERMS 2010*, ed. Marge Books, 2014.