

ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS INCOTERMS 2010 FRENTE A LOS INCOTERMS 2000

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE INCOTERMS 2010 TO THE INCOTERMS 2000

Fernando PÉREZ CORREA CAMARENA*

RESUMEN: Con el propósito de facilitar las transacciones comerciales internacionales que día a día se llevan a cabo, la Cámara de Comercio Internacional realiza una revisión y actualización periódica de los Términos de Comercio Internacional (*Incoterms*), los cuales regulan tres aspectos fundamentales relacionados con la compraventa internacional de mercaderías: la entrega de las mercancías, la transmisión de riesgos entre las partes y los costos a cuenta de cada una de las mismas.

ABSTRACT: In order to make easier the international sales transactions, the International Chamber of Commerce periodically reviews and updates the International Commercial Terms (*Incoterms*), which regulate three basic features related to international trading practices: the delivery of sold goods, transfer of risks, and division of costs between the parties.

PALABRAS CLAVE: *Incoterms*, Cámara de Comercio Internacional, transacciones comerciales internacionales, costos y transmisión de riesgos.

KEYWORDS: *Incoterms*, International Chamber of Commerce, International Sales Transactions, Costs and Distribution of Risk.

* Profesor de la Facultad de Derecho de la UNAM.

SUMARIO: I. *Introducción*. II. *Alcances de los Incoterms 2010*. III. *Principales modificaciones a las reglas Incoterms*. A) *Integración de dos nuevas reglas a los Incoterms 2010*. B) *Nuevas categorías o agrupación de los Incoterms 2010*. IV. *Particularidades de los Incoterms 2010*. A) *Reglas o términos para cualquier medio de transporte*. B) *Reglas o términos para transporte marítimo y vías navegables interiores*. V. *Conclusiones*.

I. INTRODUCCIÓN

El pasado 16 de septiembre de 2010, la Cámara de Comercio Internacional¹ (la “CCI”) dio a conocer la más reciente versión de las reglas *Incoterms* (*International Commercial Terms* o Términos de Comercio Internacional), mismas que entraron en vigor el 1 de enero de 2011: las reglas *Incoterms 2010* y que ya pueden ser utilizadas en un sinnúmero de transacciones comerciales internacionales.

Los llamados *Incoterms* constituyen un conjunto de reglas internacionalmente reconocidas,² destinadas a facilitar las transacciones comerciales alrededor del mundo —específicamente tratándose de compraventa internacional de mercaderías— y evitar confusiones o malentendidos entre los contratantes, mediante el esclarecimiento de cuestiones como costos, transmisión de riesgos de las mercancías en tránsito y obligaciones tanto de compradores como de vendedores en la entrega de las mercancías.

A partir de su creación en 1936, los *Incoterms* han sido periódica y constantemente actualizados en los años de 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 y, recientemente, 2010; lo anterior, con el propósito de seguir el ritmo del desarrollo de las prácticas comerciales internacionales, atendiendo, por ejemplo, al actual y creciente uso de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales.

¹ La Cámara de Comercio Internacional (la *ICC* por sus siglas en inglés que significan *International Chamber of Commerce*), es una organización mundial que representa intereses empresariales y cuyo fin básico es, entre otros, la creación de instrumentos que faciliten un sistema de comercio e inversiones abierto.

² La aceptación de estas reglas obedece a que las mismas se actualizan atendiendo a las necesidades del comercio internacional y el desarrollo de la tecnología y, reflejan los usos y costumbres de los comerciantes

II. ALCANCE DE LOS *INCOTERMS 2010*

Antes de señalar las modificaciones que se hicieron a los *Incoterms* en 2010, con respecto a los de 2000, vale la pena precisar los alcances de los *Incoterms* en relación con las obligaciones de las partes contratantes en las compraventas internacionales.

Por un lado, los *Incoterms* no constituyen un ordenamiento legal que deba ser aplicado por los compradores y vendedores en transacciones internacionales; por el contrario, únicamente son un conjunto de reglas aceptadas por dichos actores del comercio internacional, las cuales resultarán aplicables y obligatorias en la medida que de forma voluntaria sean incorporadas a los contratos de compraventa internacional que celebren las partes.

Luego entonces, si los *Incoterms* no deben ser considerados como leyes, las partes podrán acordar utilizar tanto la versión más reciente de los *Incoterms 2010*, como las reglas publicadas con anterioridad, para lo cual las partes deberán manifestar expresamente a qué guía o versión de reglas desean someter la transacción realizada.³

Ahora bien, una vez que las partes de un contrato adoptan una regla o término de los *Incoterms* en particular, éstos determinarán los derechos y las obligaciones de las partes, considerando riesgos, costos y responsabilidades; cuestiones que, de manera general, se explican a continuación:

- Las reglas *A1* y *B1* establecen las obligaciones generales del comprador y vendedor, tales como el suministro de mercancías y el pago del precio por las mismas.
- Las reglas *A2* y *B2* establecen las obligaciones con respecto al despacho de las mercancías de exportación e importación (licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad, entre otras).
- Las reglas *A3* y *B3* establecen las responsabilidades en relación con los contratos de seguro y de transporte.
- Las reglas *A4* y *B4* explican las obligaciones de las partes en relación con la entrega y recepción de las mercancías, dependiendo del término utilizado.
- Las reglas *A5* y *B5* establecen el momento en que se verifica la

³ Por ejemplo, si las partes eligieron el término *Free On Board* de los *Incoterms 2000*, la referencia expresa que deberán hacer las partes será la siguiente: “FOB Puerto de Manzanillo, México Incoterms 2000”.

transmisión de riesgos del vendedor al comprador.

- Las reglas *A6* y *B6* establecen, en su caso, el momento en que se verifica la transmisión de costos.
- Las reglas *A7* y *B7* establecen lo conducente en relación con las notificaciones que en cada caso deban hacerse al comprador y al vendedor para proporcionar información de la entrega/recepción de las mercancías.
- Las reglas *A8* y *B8* establecen las obligaciones en relación con la documentación de transporte que debe entregarse.
- Las reglas *A9* y *B9* establecen disposiciones relativas a la comprobación, inspección y embalaje y marcado de mercancías.
- Las reglas *A10* y *B10* son complementarias de las reglas *A2* y *B2*, y establecen la cooperación de las partes con respecto a la información y costos relacionados de las mercancías.

Cabe aclarar que las partes pueden modificarlas total o parcialmente —cuestión que no es recomendable— para lo cual deberán manifestar expresamente aquellas variantes o limitantes que decidan incorporar a las mismas.

Por otro lado, no debe perderse de vista que las únicas obligaciones que regula son las dispuestas en dichas reglas; es decir, ningún término o regla puede considerarse como cláusula interna de un contrato de compraventa.

III. PRINCIPALES MODIFICACIONES A LAS REGLAS *INCOTERMS*

Los principales cambios que de manera genérica se presentan en las recientes reglas *Incoterms 2010* con respecto a la versión *Incoterms 2000*, consisten en (I) la reducción del número de reglas de trece a once; (II) la creación de dos nuevas reglas, *Delivered at Terminal (DAT)* y *Delivered at Place (DAP)*; (III) la clasificación o agrupación de las reglas atendiendo exclusivamente al medio de transporte en que pueden ser utilizadas; (IV) la aplicación de las reglas tanto al comercio internacional como nacional; y, (V) la equiparación de la comunicación electrónica a la comunicación en papel.

A) *Integración de dos nuevas reglas a los Incoterms 2010*

El primer cambio que se advierte de los *Incoterms*, con respecto a su versión 2000, es la reducción del número de reglas de trece a once, consecuencia de la eliminación de cuatro de las reglas previstas en los *Incoterms 2000*, y la integración de dos nuevas reglas en los *Incoterms 2010*.

En efecto, en 2010 la CCI incluyó dos nuevos términos: *DAT (Delivered at Terminal* o Entregado en Terminal) y *DAP (Delivered at Place* o Entregado en Lugar), cuya principal característica radica en que la entrega de las mercancías se da en un sitio previamente acordado, mismos que, como se verá más adelante, pertenecen al grupo o categoría de términos que pueden ser utilizados en cualquier tipo de transporte.

Estos dos nuevos términos, sustituyen a los términos, poco utilizados en la práctica comercial: *DAF (Delivered At Frontier* o Entregado en Frontera); *DEQ (Delivered Ex Quay* o Entregado sobre Muelle); *DDU (Delivered Duty Unpaid* o Entregado, Derechos No Pagados); y, *DES (Delivered on Ship* o Entregado sobre Buque).

De conformidad con el término *DAT* el vendedor asume los gastos y riesgos hasta que la mercancía es descargada del vehículo en la terminal⁴ definida por las partes, y es en este momento que se entiende que la mercancía es entregada y puesta a disposición del comprador; con lo anterior, este término reemplaza las funciones que desempeñaba el término *DEQ*. Del mismo modo, el vendedor asume los gastos que generen, en su caso, los trámites de exportación.

En ese sentido, con el término *DAT* el comprador será responsable por los gastos y riesgos a partir de que la mercancía sea descargada del vehículo en la terminal definida por las partes. Asimismo, el comprador asumirá, en su caso, los gastos que se generen por la importación de las mercancías.

Por otro lado, de conformidad con el término *DAP* el vendedor asume los gastos y riesgos hasta antes de que la mercancía sea descargada del medio de transporte elegido en el lugar o destino acordado por las partes, por lo que la entrega de la mercancía al comprador se entenderá realizada sin necesidad de que aquella deba ser descargada; en consecuencia, este término reemplaza las funciones que desempeñaban los términos *DAF*, *DES* y *DDU*. De igual forma, el vendedor asume los gastos que generen, en su caso, los trámites de exportación.

⁴ En los *Incoterms 2010*, se entiende por terminal cualquier lugar, ya sea abierto o no, como un muelle, un almacén, una estación de contenedores o una terminal de carretera, ferroviaria o aérea; misma que debe ser especificada por las partes de la manera más clara posible.

Así, con el término *DAP* el comprador asumirá los gastos y riesgos a partir de que la mercancía sea puesta a su disposición preparada para ser descargada del vehículo elegido en el lugar del destino previamente designado por las partes. Adicionalmente, el comprador asumirá, en su caso, los gastos que se generen por la importación de las mercancías.

B) *Nuevas categorías o agrupación de los Incoterms 2010*

Anteriormente, los *Incoterms 2000*, se encontraban clasificados en 4 distintos grupos identificados por las letras “E”, “F”, “C” y “D”:

1) Grupo E, De Salida:

- *EXW (Ex Works o En Fábrica)*

2) Grupo F, Transporte Principal No Pagado:

- *FCA (Free Carrier o Franco Transportista)*
- *FAS (Free Alongside Ship o Franco al Costado del Buque)*
- *FOB (Free On Board o Franco a Bordo)*

3) Grupo C, Transporte Principal Pagado:

- *CFR (Cost and Freight o Costo y Flete)*
- *CIF (Cost, Insurance and Freight o Costo, Seguro y Flete)*
- *CPT (Carriage Paid To o Transporte Pagado Hasta)*
- *CIP (Cost and Insurance Paid To o Transporte y Seguro Pagados Hasta)*

4) Grupo D, De Llegada:

- *DAF (Delivered At Frontier o Entregado en Frontera)*
- *DES (Delivered Ex Ship o Entregada Sobre el Buque)*
- *DEQ (Delivered Ex Quay o Entregada en Muelle)*
- *DDU (Delivered Duty Unpaid o Entregada, Derechos No Pagados)*
- *DDP (Delivered Duty Paid o Entregada, Derechos Pagados)*

Si bien, a partir de la clasificación anterior de los *Incoterms 2000* se sugería la utilización de determinados términos para cualquier medio de transporte (*EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU y DDP*) o bien para transporte marítimo y vías navegables interiores (*FAS, FOB, CFR, CIF, DES y DEQ*),

lo cierto es que con las categorías empleadas en los *Incoterms 2010* se llegará a una mejor interpretación y uso de los términos, toda vez que resultan más prácticas.

En efecto, con la entrada en vigor de los *Incoterms 2010*, los términos se encuentran clasificados en dos grupos dependiendo de la modalidad de transporte que vaya a ser utilizada:

- 1) Reglas o términos para cualquier medio de transporte (también denominados términos multimodales)
 - *EXW* (*Ex Works* o En Fábrica)
 - *FCA* (*Free Carrier* o Franco Transportista)
 - *CPT* (*Carriage Paid To* o Transporte Pagado Hasta)
 - *CIP* (*Cost and Insurance Paid To* o Transporte y Seguro Pagados Hasta)
 - *DAT* (*Delivered at Terminal* o Entregado en Terminal)
 - *DAP* (*Delivered at Place* o Entregado en Lugar)
 - *DDP* (*Delivered Duty Paid* o Entregada, Derechos Pagados)

- 2) Reglas o términos para transporte marítimo y vías navegables interiores.
 - *FAS* (*Free Alongside Ship* o Franco al Costado del Buque)
 - *FOB* (*Free On Board* o Franco a Bordo)
 - *CFR* (*Cost and Freight* o Costo y Flete)
 - *CIF* (*Cost, Insurance and Freight* o Costo, Seguro y Flete)

a) Aplicación de los INCOTERMS al comercio nacional

Desde su nacimiento, los *Incoterms* se han utilizado únicamente para los contratos de compraventa internacional de mercaderías. Sin embargo, los *Incoterms 2010*, ya prevén la posibilidad de las reglas o términos puedan ser empleados en contratos de compraventa tanto internacional como nacional.

Lo anterior se justifica con las nuevas formas de organización de las zonas comerciales en el mundo, especialmente tratándose de la Unión Europea, ya que en virtud de la integración que existe entre los países pertenecientes a este tipo de régimen las formalidades en cuanto al tránsito de mercancías

—por ejemplo, los trámites de importación y exportación— en dicho territorio se han visto disminuidas.

Así, los *Incoterms 2010*, expresamente dispone que la obligación del comprador y/o vendedor de cumplir con las formalidades de importación o exportación, serán cubiertas exclusivamente cuando sea aplicable al caso en particular

b) Comunicación electrónica entre las partes.

Cabe destacar, que en la reciente versión de *Incoterms 2010* la CCI, consciente de la dinámica actual del comercio internacional y el creciente uso de las comunicaciones electrónicas dentro del mismo, determinó que las partes contratantes en las compraventas internacionales de mercaderías podrán utilizar cualquier documento o procedimiento electrónico equivalente,⁵ siempre que las partes estén de acuerdo o sea un uso entre ellas.

En versiones previas de los *Incoterms*, se especificaban aquellos documentos que podían ser sustituidos por sus correlativos mensajes electrónicos.

Ahora, con la determinación de la CCI de permitir la utilización de cualquier medio de comunicación electrónica, les está otorgando a éstos la misma eficacia que a un documento de papel tendría, en la medida que las partes estén de acuerdo con dicho tipo de documentos o que sea un uso entre ellas la utilización de los mismos.

IV. PARTICULARIDADES DE LOS *INCOTERMS 2010*

A) Reglas o términos para cualquier medio de transporte

Las siguientes reglas pueden ser adoptadas con independencia del medio de transporte empleado, incluso si se eligiera más de un modo de transporte.

⁵ La CCI define el documento o procedimiento electrónico como el conjunto de información constituido por uno o más mensajes electrónicos y, cuando proceda, siendo funcionalmente equivalente a su correspondiente documento en papel.

EXW (Ex Works o En Fábrica)

Este término representa la obligación mínima para el vendedor, ya que de conformidad con el mismo, el vendedor asume los riesgos y costos hasta que la mercancía sea puesta a disposición del comprador en los locales del vendedor o en algún otro lugar definido, tal como un taller, una fábrica, un almacén, entre otros; sin tener obligación de cargar la mercancía en un determinado vehículo o despacharla para su exportación.

En consecuencia, a partir de que el comprador recibe la mercancía en los términos de esta regla, aquel asume todos los riesgos y costos desde el lugar de entrega acordado; es decir, tendrá la responsabilidad de la carga de la mercancía, así como de obtener cualquier licencia de exportación e importación.

Al respecto, cabe señalar que la CCI recomienda que en caso de que el vendedor se encuentre en mejor posición para efectuar la carga de la mercancía en el vehículo y el comprador no pueda cumplir directa o indirectamente con los trámites de exportación, sería conveniente adoptar el término *FCA (Free Carrier o Franco Transportista)*, en los términos que se explican a continuación.

FCA (Free Carrier o Franco Transportista)

De conformidad con el presente término, el vendedor entrega la mercancía al transportista o a otra persona designada por el comprador, en los locales del vendedor o en algún otro lugar designado. El vendedor, cuando sea aplicable, tiene la obligación de llevar a cabo los trámites aduaneros necesarios —únicamente— para la exportación de la mercancía, asumiendo los costos que estos generen.

Ahora bien, la responsabilidad de la carga de la mercancía en el vehículo destinado para su transporte dependerá del lugar en que tenga verificativo la entrega. Esto es, si la entrega de la mercancía tiene lugar en los locales del vendedor, éste es responsable de la carga; sin embargo, si la entrega se realiza en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la carga.

El comprador, asume los riesgos y costos, así como la responsabilidad de contratar el transporte de las mercancías a partir de que éstas fueron entregadas en el lugar designado para tal efecto.

CPT (Carriage Paid To o Transporte Pagado Hasta)

En atención a lo dispuesto por esta regla, el vendedor entrega la mercancía respectiva poniéndola a disposición del transportista que él mismo designó; en consecuencia, el vendedor asume la responsabilidad de contratar y pagar los costos del transporte para llevar la mercancía hasta el lugar de destino convenido.⁶

Adicionalmente, el vendedor tiene la responsabilidad de llevar a cabo todos los trámites aduaneros necesarios para la exportación de la mercancía—cuando sea aplicable— y para su transporte a través de cualquier país antes de la entrega; asumiendo los costos que dichos trámites generen.

Por otro lado, el comprador asumirá todos los riesgos y costos generados después de que la mercancía haya sido entregada por el vendedor al transportista que él mismo designó en el lugar convenido; incluyendo los que, en su caso, resulten necesarios para la importación de las mercancías.

Para el presente caso, es conveniente que las partes especifiquen en el contrato, en la medida de lo posible, el lugar de entrega de la mercancía, así como el lugar de destino, toda vez que de ello depende la transmisión de riesgos y la responsabilidad del vendedor de asumir el costo del transporte, respectivamente.

CIP (Cost and Insurance Paid To o Transporte y Seguro Pagados Hasta)

Al igual que en el término *CPT*, el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del transportista que él mismo designó; por lo cual debe pagar los costos del transporte necesario para llevar la mercancía al lugar de destino convenido,⁷ incluyendo los costos de carga y descarga de la mercancía.

Cuando sea aplicable, el vendedor tiene la responsabilidad de despachar la mercancía para la exportación y para su transporte a través de cualquier país antes de la entrega; asumiendo los costos que dichos trámites generen.

Aunado a lo anterior, el vendedor tiene la obligación de contratar un seguro—sólo con cobertura mínima— a su costa, contra el riesgo del comprador

⁶ En el presente caso, el lugar designado dependerá de si las partes acordaron o no que la entrega de las mercancías se verificara en un sitio específico.

⁷ El lugar designado dependerá de si las partes acordaron o no que la entrega de las mercancías se verificara en un sitio específico.

por la eventual pérdida o daños causados a la mercancía durante el transporte.

Por otro lado, el comprador asume los riesgos y cualquier costo adicional que se genere después de que la mercancía haya sido entregada por el vendedor al transportista designado, en el lugar convenido; incluyendo en su caso, los gastos de importación.

De la misma manera que en el término *CPT*, al adoptar el presente término es conveniente que las partes especifiquen en el contrato, en la medida de lo posible, el lugar de entrega de la mercancía, así como el lugar de destino, toda vez que de ello depende la transmisión de riesgos y la responsabilidad del vendedor de asumir el costo del transporte, respectivamente.

DAT (Delivered at Terminal o Entregado en Terminal)

De conformidad con el término *DAT* el vendedor asume los costos y riesgos hasta que la mercancía es descargada del vehículo en la terminal definida por las partes, y es en este momento que se entiende que la mercancía es entregada y puesta a disposición del comprador. De la misma manera, el vendedor asume los gastos que generen, en su caso, los trámites aduaneros necesarios para la exportación de las mercancías.

En ese sentido, con el término *DAT* el comprador será responsable por los gastos y riesgos a partir de que la mercancía sea descargada del vehículo en la terminal definida por las partes, los cuales incluirán, en su caso, los gastos que se generen por la importación de las mercancías.

Ahora bien, si las partes quisieren que el vendedor asuma los riesgos y costos que implica transportar la mercancía desde la terminal hasta otro lugar, sería conveniente utilizar las reglas *DAP (Delivered at Place o Entregado en Lugar)* o *DDP (Delivered Duty Paid o Entregada, Derechos Pagados)*.

DAP (Delivered at Place o Entregado en Lugar)

De conformidad con este término el vendedor asume los costos y riesgos hasta antes de que la mercancía sea descargada del medio de transporte elegido en el lugar o destino acordado por las partes, por lo que la entrega de la mercancía al comprador se entenderá realizada sin necesidad de que aquella deba ser descargada. De igual forma, el vendedor asume los gastos que ge-

neren, en su caso, los trámites aduaneros necesarios para la exportación de las mercancías.

Así, con el término *DAP* el comprador asumirá los costos y riesgos a partir de que la mercancía sea puesta a su disposición preparada para ser descargada del vehículo elegido en el lugar del destino previamente designado por las partes.

Adicionalmente, el comprador asumirá, en su caso, los gastos que se generen por la importación de las mercancías.

Ahora bien, si las partes tuvieran la intención de que el vendedor se encargue de los trámites aduaneros de importación, sería conveniente utilizar el término *DDP* (*Delivered Duty Paid* o Entregada, Derechos Pagados).

DDP (Delivered Duty Paid o Entregada, Derechos Pagados)

En atención a lo dispuesto por este término, el vendedor realiza la entrega de la mercancía al ponerla a disposición del comprador preparada para la descarga en el lugar de destino designado; el vendedor, tiene la responsabilidad de realizar todos los trámites aduaneros tanto de exportación como de importación de las mercancías respectivas, asumiendo todos los costos que dichas actividades generen; este término implica la obligación máxima del vendedor

En el presente caso, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) o cualquier otro tipo de impuesto que deba pagarse por la importación corren a cuenta del vendedor, a menos que las partes manifiesten lo contrario.

B) Reglas o términos para transporte marítimo y vías navegables interiores

FAS (Free Alongside Ship o Franco al Costado del Buque)

Para el empleo de este término, el vendedor debe entregar la mercancía a un costado del buque designado por el comprador en el puerto de embarque designado, momento hasta el cual el vendedor asume todos los riesgos y costos correspondientes; incluyendo los que, en su caso, deriven del despacho de las mercancías para su exportación.

Una vez entregada la mercancía a un costado del buque, el comprador adquirirá el los gastos y costos, así como los riesgos de manipulación de las

mercancías; por lo que los costos de los trámites aduaneros necesarios para la importación de mercancías correrán a cargo del comprador.

Finalmente, resulta conveniente que las partes especifiquen claramente el punto de carga en el puerto de embarque y en caso de que no lo hagan, se atenderá a los usos del puerto de embarque.

FOB (Free On Board o Franco a Bordo)

De conformidad con el presente término, el vendedor debe entregar la mercancía a bordo del buque designado por el comprador para su transporte; en consecuencia, el riesgo se transmite al comprador cuando la mercancía ya se encuentra a bordo del buque.

En su caso, el vendedor asumirá los costos de los trámites aduaneros necesarios para la exportación de las mercancías.

Ahora bien, si el comprador no señala un buque para la recepción de la mercancía, el vendedor tendrá por cumplida su obligación eligiendo un punto en el puerto de embarque que más le convenga, con lo cual el vendedor se desprende de todo riesgo. Asimismo, el comprador asume todos los costos relativos a los trámites aduaneros de importación de las mercancías, que en su caso deban realizarse.

Finalmente, cabe aclarar que a diferencia del término *FOB Incoterms 2000*, en la versión 2010 del presente término la entrega de las mercancías se verifica una vez que haya las mismas se encuentren efectivamente a bordo del buque, y no así con el simple traspaso de la borda del buque.

CFR (Cost and Freight o Costo y Flete)

Atendiendo a este término, la entrega de la mercancía deberá realizarse a bordo del buque y el riesgo se transmite cuando la mercancía se encuentra arriba del buque; sin embargo, la distinción sustancial con respecto al *FOB* radica en que en el presente caso el vendedor se encuentra obligado a contratar y pagar los costos y flete necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino designado por el comprador.

Asimismo, el vendedor asume la responsabilidad de llevar a cabo todos los trámites aduaneros necesarios, en su caso, para la exportación de las mercancías.

Por otro lado, el comprador asume todos los riesgos y costos una vez que la mercancía fue puesta a su disposición a bordo del buque, incluyendo los gastos relativos a los trámites que, en su caso, se requieran para la importación de las mercancías.

CIF (Cost, Insurance and Freight o Costo, Seguro y Flete)

Conforme este término, el vendedor deberá hacer entrega de la mercancía a bordo del buque transportista, quien deberá asumir los gastos y costos referentes al transporte y seguro marítimo —de cobertura mínima— para los riesgos del comprador por pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.⁸

Asimismo, los gastos que, en su caso, generen los trámites aduaneros necesarios para la exportación de las mercancías corren a cargo del vendedor.

El comprador asumirá los riesgos y costos, una vez que el vendedor ponga a su disposición la mercancía a bordo del buque transportista; así como los gastos correspondientes a los trámites aduaneros que, en su caso, deban realizarse para la importación de las mercancías.

Cabe precisar que, independientemente de que el vendedor sea quien asuma el costo del seguro, es el comprador quien asume los riesgos del transporte internacional.

V. CONCLUSIONES

La constante actualización de las reglas *Incoterms*, resulta de gran trascendencia para el desarrollo comercial internacional, ya que las mismas surgen y reflejan las prácticas y usos de los diversos agentes del comercio internacional.

Con la publicación de las reglas *Incoterms 2010*, se advierten significativos avances para su aplicación en las transacciones comerciales, tales como (I) la claridad de la categorización de las reglas atendiendo únicamente a los medios de transporte en que las mismas pueden ser empleadas; (II) la incorporación de nuevos términos para sustituir aquellos que debido a su inutilización resultaban prescindibles; (III) la aplicación de las reglas tanto al comercio internacional como nacional, atendiendo a las nuevas formas de

⁸ Cabe precisar que, independientemente de que el vendedor sea quien asuma el costo del seguro, es el comprador quien asume los riesgos del transporte internacional.

organización comercial; y, (IV) el reconocimiento que se da a la comunicación electrónica como medio para llevar a cabo transacciones comerciales.

