



Universidad de Jaén

Facultad de Ciencias Sociales
y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

LA TRANSMISIÓN DEL RIESGO EN LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

Alumno: Irene Martínez Expósito

Mayo, 2021

ÍNDICE

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas.....	1
Grado en Derecho	1
Alumno: Irene Martínez Expósito.....	¡Error! Marcador no definido.
Mayo, 2021	1
Resumen.....	4
Abstract.....	4
ABREVIATURAS	5
1. INTRODUCCIÓN	6
2. COMPRAVENTA INTERNACIONAL MERCADERÍAS: TRANSMISIÓN DEL RIESGO.....	7
2.1 CONCEPTOS.....	8
2.2 REGULACIÓN	10
3. CONVENCIÓN SOBRE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE CONTRATOS DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS.....	11
3.1 RIESGO DE LA CONTRAPRESTACIÓN	11
3.1.1 ANÁLISIS ARTÍCULO 66 CV'80	12
3.2 RIESGO DE LA PRESTACIÓN DEL VENDEDOR	15
3.2.1 Identificación de mercancías.....	15
3.3 REPARTO DEL RIESGO	18
3.3.1 COMPRAVENTA DIRECTA E INDIRECTA	18
3.3.2 MERCANCÍA EN TRÁNSITO.....	21
3.4 INCUMPLIMIENTO	22
3.4.1 ARTÍCULO 70 CV'80.....	22
3.4.2 REMEDIOS DISPONIBLES POR EL COMPRADOR	23
3.5 BREVE REFERENCIA A LOS INCOTERMS PARA TRANSMISIÓN DEL RIESGO	24
TIPOS DE INCOTERMS 2020	26
3.6 SUPUESTOS Y EJEMPLOS.....	28
A) SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO NÚMERO 1131/2008 DE 9 DE DICIEMBRE (CASO CHERUBINO VALSANGIACOMO, SA)	28
B) SENTENCIA DEL JUZGADO DE LO MERCANTIL N°2 DE MURCIA NÚMERO 96/2019 DE 22 DE MARZO.....	32

4. CONCLUSIONES	34
BIBLIOGRAFÍA	36

Resumen

La transmisión del riesgo en la compraventa internacional de mercaderías es un elemento esencial a la hora de la entrega de la mercancía y la responsabilidad frente a daños o deterioros de la misma, entre el comprador y el vendedor. Actualmente existen diferentes normas que regulan este riesgo, como la Convención de Viena de 1980 que se analizará exhaustivamente en este trabajo o algunas reglas que regulan este riesgo también, llamadas INCOTERMS. Es esencial para la comprensión de este riesgo saber el significado de elementos generales tales como la compraventa o las mercancías, y también la comparación de la normativa con la aplicación de ésta a la práctica.

PALABRAS CLAVE: compraventa internacional mercaderías, transmisión riesgo, Convención de Viena, incoterms.

Abstract

The transmission of the risk in the international sale of goods is an essential element when delivering the goods and liability for damage or deterioration thereof, between the buyer and the seller. There are currently different rules governing this risk, such as the 1980 Vienna Convention to be thoroughly discussed in this work or some rules that regulate the risk as well, called INCOTERMS. It is essential for understanding this risk to know the meaning of general elements such as sales of goods, and also the comparison of the rules with the application of the regulation to the practice.

KEY WORDS: international sale of goods, transmission of the risk, Vienna Convention, incoterms.

ABREVIATURAS

- CV'80: Convención de Viena de 1980 sobre Compraventa Internacional de Mercaderías
- UNIDROIT: Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
- ONU: Organización de las Naciones Unidas
- CNUDMI: Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional
- CNUCCIM: Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías
- CVCIM: Convención de Viena sobre Compraventa Internacional de Mercaderías
- CC: Código Civil
- SS: Siguietes
- P : Página
- PP: Páginas
- ART: Artículo
- OP.CIT: Obra citada
- LUCI: Ley Uniforme sobre Compraventa Internacional
- CIF: Cost, Insurance and Freight (Coste, seguro y flete)
- CFR: Cost and Freight (Coste y flete)
- SA: Sociedad Anónima
- SL: Sociedad Limitada
- STC: Sentencia
- TS: Tribunal Supremo

1. INTRODUCCIÓN

La intención del presente trabajo es plasmar de forma un poco más específica pero a la vez que se entienda claramente todos los conceptos, en relación a la transmisión del riesgo en la compraventa internacional de mercaderías, concretamente a los artículos que se refieren a esto mismo en la Convención de las Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías, que trata el tema desde su artículo 66 hasta su artículo 70, y además, no solo esta Convención, sino también otros instrumentos que se utilizan a la hora de regular contratos de compraventa internacional como son los INCOTERMS.

Además, el conocimiento sobre este tema se trata desde lo fundamental, es decir, en una primera parte desarrollo de conceptos para el conocimiento básico de qué es una compraventa, qué es el riesgo, qué trata de forma general la Convención de las Naciones Unidas, ya no solo conocer los artículos referidos al riesgo y además el marco normativo de este tipo de contratos a parte de la Convención como puede ser el Convenio de Roma I.

Para una mejor comprensión de todo el marco teórico del presente trabajo, se halla una segunda parte más enfocada a la comprensión de forma práctica respecto al riesgo expuesto a lo largo del texto. Se encuentra el desarrollo de dos supuestos de jurisprudencia, uno más antiguo que versa principalmente sobre la cláusula EX WORKS, y un segundo supuesto más actual de 2019, diferente al primero porque se centra en no tanto las partes de contrato de compraventa, si no ya en la responsabilidad cuando hay intermediación de una empresa transportista.

Por lo que para finalizar el trabajo se buscaba la aplicación de todo lo leído a lo largo de los puntos a la práctica y buscar tanto el análisis de la jurisprudencia como una opinión crítica por parte del lector en el momento de ya conocer de qué trata y cuáles son las posibilidades de las que dispone el comprador, el vendedor y el transportista a la hora de llevar a cabo el contrato en materia de transmisión del riesgo en la compraventa internacional.

2. COMPRAVENTA INTERNACIONAL MERCADERÍAS: TRANSMISIÓN DEL RIESGO

La CV'80 facilita el texto de un derecho en el ámbito de la compraventa internacional de mercaderías, la cual fue dispuesta por la Comisión de Naciones Unidas en cuanto al Derecho Mercantil Internacional¹ y llevada a cabo el 11 de abril de 1980 diplomáticamente.

La elaboración del citado texto tuvo sus principios en 1930 en Roma en el denominado UNIDROIT². En 1964 se presentó el proyecto en La Haya mediante una conferencia diplomática, que comenzó estando dividida en dos una sobre la compraventa y otra sobre la formación del contrato para dicha compraventa, el lapso de tiempo desde la elaboración hasta la presentación tuvo su justificación en la Segunda Guerra Mundial.

Esta división de conceptos fue muy criticada ya que se reivindicaba el hecho de que manifestaban el sistema jurídico de la Europa occidental por su participación en la preparación, a raíz de esto se llevó a cabo un estudio por la CNUDMI para modificar algunas cuestiones ya que no había muchos Estados que tuvieran la intención de adherirse a las dos convenciones que tuvo como resultado la adopción del texto de 11 de abril de 1980 de la CNUCCIM en la que se combinaba los asuntos tratados en ambas convenciones.

Tal modificación hizo que numerosos Estados se unieran a ésta. Los 11 Estados originales eran: Argentina, China, Egipto, Estados Unidos, Francia, Hungría, Italia, Lesotho, Siria, Yugoslavia y Zambia³. La adhesión de España a la CV'80 tuvo lugar el 17 de julio de 1990.

¹ Su influencia y labor junto al UNIDROIT y Conferencias de la Haya y a raíz del Convenio de Roma I, a la hora de la realización de normas reguladoras de contratos de compraventa es describe en: P. Franzina, "Las relaciones entre el Reglamento Roma I y convenios internacionales sobre conflictos de leyes en materia contractual", Cuadernos de Derecho Transnacional, vol.1, núm.1, 2009, pp. 99-101.

² Derivan de él los principios UNIDROIT, que son cláusulas para la redacción de contratos no obligatorias y que se añaden a voluntad de las partes para la resolución de conflictos surgidos. Las Funciones, aplicación, modelos y cláusulas las podemos encontrar en: M.C Pablo Romero Gil- Delgado, "Avances en la aplicación de los principios unidroit sobre los contratos comerciales internacionales. Cláusulas modelo para los contratantes.", Cuadernos de Derecho Transnacional, vol.6, núm.1, 2014 pp. 253- 268.

³ Convención de las Naciones Unidas sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías , Viena, (UNCITRAL 11 de abril de 1980), p.36.

La CV'80⁴ está fragmentada en cuatro partes, pero el presente trabajo se centrará en analizar la tercera parte, en concreto la transmisión del riesgo en las compraventas internacionales que ocupa desde el artículo 66 al artículo 70.

2.1 CONCEPTOS

En primer lugar y refiriéndose a la compraventa en sí, se ha de recalcar que no se ha llegado a un acuerdo entre los Estados para la definición de dicho elemento, incluso en la propia tradición Europa continental actualmente conviven dos conceptos de compraventa, el obligacional se refiere a los supuestos en los que hay un vendedor que transfiere el dominio a cambio de recibir un precio, y el segundo calificado como las compraventas de efectos reales siendo tales casos en los que el dominio⁵ se transfiere cuando el contrato ya haya sido perfeccionado.

En el caso de la CV'80 contiene apartados en su aplicación material concretos para determinar cuáles con las compraventa que se regirán por dicha convención⁶, aunque sí se ha de subrayar que aunque un título de la misma lleva a la idea de que es un régimen referido a la compraventa, no hay un apartado concreto en la que esté definida. Así mismo el concepto de “mercadería” tampoco se halla definido en ésta de forma concreta por ello hay que investigar en cuanto al significado de estos en el contexto de la misma.⁷ El concepto concuerda con la regla general, contenida en códigos europeos continentales o

⁴ Explicación sobre países parte de la Convención, historia y evolución de la misma, y explicación de la estructura del Convenio de Viena: A. Ortega Jiménez, “Contratación internacional práctica: como evitar los riesgos contractuales en el comercio internacional”, ICEX España exportación e inversiones, Madrid (España), 2013, pp. 76-84.

⁵ Sobre los antecedentes de los conceptos en las codificaciones europeas y el contrato de compraventa en el Código de Bello: Alessandri Rodríguez Arturo, *De la compraventa y la promesa de venta*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile (2003), p.14 a 30.

⁶ Concepto compraventa internacional de mercaderías como transacción comercial de una operación comercial, y marco en que la ONU propicia la norma de regulación de esto en la Convención de Viena: A. Ortega Jiménez, op.cit, pp. 73-74

⁷ Véase artículos 30 y 53 del Instrumento de Adhesión de España a la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, hecha en Viena el 11 de abril de 1980 (BOE 30 enero 1991)

latinoamericanos, en el que el vendedor está obligado a transferir documentos, dominio del bien, a cambio de a lo que el comprador se obliga que es pagar un precio.

En cuanto a las mercaderías desde el punto de vista de la mayoría de la doctrina⁸ se relaciona con los bienes corporales. Para llegar a ese resultado hay que analizar varios aspectos, el primero es que la misma Convención de 1964 de La Haya, contiene varias referencias a “bienes muebles corporales” antecedente de la CV’80, por lo que se entiende que este punto da lugar a la no aplicación de CV’80 a bienes tales como inmuebles, consumo doméstico, títulos, subastas...⁹ La jurisprudencia se pronuncia sobre distinción de los bienes sólidos¹⁰ y animales o bienes inanimados¹¹. Por último, se ha de tener en cuenta la posición en cuanto a los efectos de la Convención, la posibilidad de que los referidos bienes o *mercaderías* pueden ser de naturaleza tangibles o no, lo que puede conducir a conclusiones no muy aceptadas como que por ejemplo a la venta de un libro físico se le aplique la Convención pero que el mismo libro digitalizado y vendido en ese formato que no es material no se le aplique dicha Convención.

Para finalizar con este apartado se ha de hacer referencia a la llamada Transmisión del Riesgo que es necesario conocer para poder entender el presente trabajo ya que esta cuestión será analizada en profundidad. Se puede dividir el concepto en tres tipos en el sentido riguroso de riesgo:

- Riesgo de la cosa: riesgo soportado por el dueño, en el sentido de que el patrimonio de éste soportará una disminución cuando se pierda o deteriore fortuitamente.
- Riesgo de la prestación: la cosa es el objeto en la prestación de dar, el riesgo lo soportar la parte acreedora cuando se deteriore o pierda en ausencia de culpa por parte del deudor, en este caso, no moroso, que es el propietario de ese crédito y es privado de éste.¹²

⁸ Calvo Caravaca, Alfonso Luis “artículo 1” en: Díez Picazo y Ponce de León, Luis, *La compraventa internacional de mercaderías, comentario a la Convención de Viena*, Civitas, Madrid, 1998, p.48

⁹ Véase el artículo 2 de la Convención de Viena de 1980.

¹⁰ Véase fallo de la Sentencia Tribunal Supremo de Austria, de 2 febrero de 1995, por el que se aplica la Convención a una compraventa de gas propano.

¹¹ Véase Sentencia Tribunal de Países Bajos, de 30 diciembre de 1993, en la que se aplica la Convención en una venta de corderos con destino al matadero.

¹² Véase los artículos 1096 y 1182 del Código Civil español, referidos a la transmisión del riesgo de la prestación.

- Riesgo de la contraprestación: es decir, el deber de pagar cuando hay un incumplimiento sin responsabilidad para el vendedor por pérdida o deterioro no culpable entre la entrega y perfección de ese contrato.

Riesgo de la prestación y de la contraprestación”¹³

2.2 REGULACIÓN

Tratando la referencia al régimen jurídico de este tipo de contratos, es decir, compraventa internacional de mercancías, como ya se ha mencionado anteriormente se puede aplicar en primer lugar la CV’80, ratificada por el Estado español y publicado debidamente el día 30 de enero 1991. Según la misma Convención, se aplicará a contratos del tipo citado “entre partes que tengan sus establecimientos en Estados diferentes que sean Estados partes de esa Convención”¹⁴.

En el momento que esta Convención no se pueda aplicar, se ha de recurrir al “*Convenio de Roma de 19 de junio de 1980*”¹⁵, que tiene como materia la Ley aplicable dentro de las obligaciones contractuales. España se ratificó el 18 de mayo de 1992, y se debe conocer que este convenio se sustituyó por *Reglamento 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 junio de 2008 sobre Ley aplicable a las obligaciones contractuales*, en el que se insta que la ley que se aplicará será la del país en el que tenga su residencia

¹³ Vidal Olivares Álvaro, *El riesgo de las mercaderías en la compraventa internacional de la Convención de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías*, Ins et praxis vol. 8 número 002, Talca, Chile (2002) p.7: “El riesgo de la prestación alude al riesgo de pérdida, o deterioro, a que están expuestas las mercaderías, objeto de la obligación de entregar, desde la celebración del contrato hasta el momento de su transmisión al comprador. En cambio, el de la contraprestación, presente en las relaciones contractuales sinalagmáticas, persigue definir la repercusión de la pérdida, o deterioro, accidental de las mercaderías, posterior a la transmisión del riesgo al comprador, en la obligación correlativa de pagar el precio. La CV’80 regula específicamente el problema del riesgo de contraprestación, dejando entrega el riesgo de la prestación a las reglas generales sobre cumplimiento de la obligación de entregar.”¹³

¹⁴ Véase artículo 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, Viena 11 de abril de 1980.

¹⁵ Es conveniente realizar una comparativa de la evolución de Reglamentos, Convenios etc a lo largo del tiempo, para comprender de qué manera está repercutiendo cada una a la hora de las compraventas internacionales en el ámbito europea, por ello hemos de atender a lo que nos dice A. Sánchez Lorenzo en “De Bruselas a la Haya, pasando por Roma y Viena: la normativa común de la compraventa europea”, De Bruselas a la Haya, estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho Internacional Privado, Liber Amicorum Alegría Borrás, Madrid- Barcelona, Marcial Pons, 2013, pp. 821-832.

habitual el vendedor¹⁶. La aplicación de este Reglamento se tendrá en cuenta en las mercaderías en las materias que la Convención no regule.

En cuanto a la regulación en la transmisión del riesgo, sería de agrado nombrar en primer lugar como se ha dicho la CV'80 y además nombrar también en esta materia a los INCOTERMS. Refiriéndose a la Convención, se haya regulado del artículo 66 al 70, enfocados en resumen a la transmisión del ven vendedor al comprador y consecuencias de esto.

Los incoterms son reglas que se destinan a facilitar las interpretaciones de acuerdos comerciales, a fin de cuentas se consideran usos y costumbres cifrados que no son obligatorios y deben respetar la conocida autonomía de los contratantes. Se ha señalar que mediante ellos no sólo se fija el precio teniendo en cuenta todas las operaciones, es decir, empaquetar transportar... sino que además deciden sobre la responsabilidad del vendedor entregando la mercancía y la otra parte, es decir, el comprador de recibir y recoger.

3. CONVENCION SOBRE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE CONTRATOS DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

3.1 RIESGO DE LA CONTRAPRESTACIÓN

La cuestión problemática al referirse a la contraprestación surge en cuanto a la pérdida, deterioro aunque sea de forma accidental de la mercancía objeto de la compraventa cuando ya ha tenido lugar la transmisión del riesgo, con todo esto la consecuencia de ello es que el comprador aunque esta pérdida o deterioro tenga lugar sigue estando obligado a cumplir su parte, por lo tanto pagar la mercancía, aunque sí que dispone de la opción de la negativa de no pagar pudiendo ejercer alguna de la enmiendas dentro de la regulación del incumplimiento de la parte vendedora.

La solución a este problema se encuentra resuelto dentro de la CV'80¹⁷, que se traduce en que es obligatorio que el comprador cumpla su obligación (pagar), ya que se separa

¹⁶ Véase artículo 4 del Reglamento N° 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I)

¹⁷ Véase artículo 66 Convención de Viena de 11 de abril de 1980

esa obligación de pagar de la relación bilateral desde la transmisión, por lo que debe cumplir en su totalidad aunque se pierda o deteriore. ¿Por qué se hace esa separación?, porque el vendedor sí que ha cumplido con su obligación desde que transmite el riesgo, por lo que no es su culpa, y no se puede alegar incumplimiento y dar lugar al 45 CV'80.¹⁸

3.1.1 ANÁLISIS ARTÍCULO 66 CV'80

Como se expuso anteriormente en los tipos de transmisión del riesgo, en este caso, el de la contraprestación, esta transmisión tiene como característica principal el deber de pago por parte del comprador cuando el vendedor no tiene culpa de un deterioro o pérdida de la mercancía objeto del contrato.

Esta transmisión como dicta el apartado se halla en el artículo 66 CV'80¹⁹, la función de éste es decir qué consecuencias jurídicas soportará el comprador en ese caso. Esencialmente se entiende que cuando la transmisión haya tenido lugar esa pérdida o deterioro no libra a la parte compradora de ese deber de pago completamente. Se ha de entender el *deterioro* como esa *falta de conformidad* del comprador, es decir, no estén conforme al contrato de acuerdo a lo dispuesto en la CV'80 en su artículo 35.²⁰

Señalar la diferencia con esa ausencia de conformidad amparado en el incumplimiento del vendedor, siendo así que no ha tenido lugar la transmisión esa ausencia de conformidad por la parte compradora puede dar lugar a resolución de la relación contractual, dar lugar a una disminución del precio, que se aumente el plazo de cumplimiento... Pero si en el caso contrario, tuviera lugar la acción que hemos dicho, es decir, se deteriora pero ha tenido lugar la transmisión la parte compradora no tiene la opción de llevar a cabo ninguna de las acciones anteriormente nombradas y añadiendo además ese deber de pago recibiendo la mercancía en diferente estado al acordado en el contrato.

➤ ***“Pérdida o deterioro de las mercancías”***

¹⁸ Véase artículo 45 Convención de Viena de 11 abril de 1980.

¹⁹ Véase artículo 66 Convención de Viena de las Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980

²⁰ Artículo 35 Convención de Viena de las Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980.

Cuando la transmisión tiene lugar, se da una independencia entre: la entrega y el pago, sin diferencia en caso alguno en que se dé la omisión o acto no debido del vendedor incumpliendo la obligación principal del contrato. No obstante, nada impide que las partes de la compraventa contemplen en el contrato un régimen para este o cualquier tipo de situaciones, en el que se repartan entre ambas partes el pago de unas cosas y otras.²¹

Dentro de la doctrina que habla sobre la CV'80 surgen una serie de controversias en cuanto a la transmisión dependiendo de diferentes supuestos y de los que se ha de hacer una breve referencia de dos de ellos, aunque sí que hay más teorías:

- “El transporte adecuado para las mercancías”: en relación a este supuesto debemos tener en cuenta el artículo 32.2 CV'80²², el vendedor debe poner a disposición un transporte para las mercancías, con los correspondientes contratos con el transportista (para lugar de entrega por ejemplo), y siendo esencial que dicho transporte sea apropiado para las mercancías ya que si no es así y éstas fueran objeto de deterioro por ese motivo se considera incumplimiento por dicho vendedor de las obligaciones que tiene conforme al Convenio y no se salvaguarda por el riesgo ya que ese defecto es causa de *acto u omisión* de éste. Aplicación en este caso también tanto el 67²³ como el 36 CV'80, en relación al 67 concluimos que ya no es solamente el incumplimiento explicado en base al artículo 32, sino que además debe conllevar que el contrato con el porteador sea *conforme al contrato*, es decir, que debe haber cumplimiento del vendedor para la transmisión cosa que en este caso como sabemos no se da, porque ha incumplido el deber de poner las mercancías en un transporte adecuado. Por último y en base al artículo 36²⁴ *carga de la prueba* simplemente nombrar que hay dos pensamientos por los autores una en la que el vendedor tiene la obligación de prueba de que las mercancías están conforme lo acordado en el instante de la transmisión y la

²¹ Alcover Garau Guillermo, *La transmisión del riesgo en la compraventa mercantil: derecho español e internacional*, Civitas, Madrid (España), 1991, p. 116 y 117. Ejemplo del establecimiento de régimen jurídico de transmisión especial: “La llamada venta de embarque, en la que la entrega de la cosa tenía lugar en el punto de destino soportando hasta el momento el riesgo el vendedor, excepto el de retraso, que sufría el comprador”

²² Véase artículo 32.2 Convención de Viena sobre Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980

²³ Véase 67 CV'80.

²⁴ Véase artículo 36.1 CV'80

segunda que es el comprador debe quien prueba la no conformidad en ese momento.

- “Vicio anterior a la transmisión”: en este caso hay que tener en cuenta el momento del vicio, es decir, se transmite pero el vicio que daña la mercancía es anterior a esa transmisión, por lo tanto el responsable es el vendedor no el comprador, todo ello con buen fundamento en el citado artículo 66 acompañándolo del 36.1 CV’80 en específico a la parte que nos dice “*que exista en el momento de la transmisión del riesgo al comprador, aun cuando esa falta sólo sea manifiesta después de ese momento.*” por lo que si el daño se manifiesta posteriormente pero el origen es de un vicio anterior a la transmisión el responsable es el vendedor.

➤ **“Carácter accidental, acto u omisión”**

Habiendo leído diferentes posturas respecto a esta cuestión, contenida en el artículo 66 in fine *a menos que se deban a un acto u omisión del vendedor*, expondremos a continuación una conclusión general de las diferentes posturas.

Bien, en primer lugar decir que en toda la doctrina leída se habla respecto a este tema de dos momentos:

- el acto u omisión que da lugar a un incumplimiento
- el acto u omisión que no viene de un incumplimiento

El derivado del incumplimiento, derivada además del citado 66 también del 36.2²⁵, lo que nos lleva a la disconformidad en la doctrina, ya que ese párrafo nos da a entender que esa referencia a *acto u omisión* recoge solamente los que deriven de un incumplimiento de la parte vendedora de sus obligaciones.²⁶ Por lo que de lo dicho y de esta postura doctrinal entendemos que el acto u omisión que sea conforme al derecho no entra dentro de esta responsabilidad, y el que no se considere incumplimiento ni tampoco conforme nuestro derecho tampoco hace tener responsabilidad alguna al vendedor.

La segunda postura doctrinal nos lleva a entender que dado que del momento en el que se está hablando de esta responsabilidad, y según el artículo 66, ya ha sido transmitido el

²⁵ Véase artículo 36.2 CV’80.

²⁶ Alcover Garau Guillermo, op.cit, p. 123.

riesgo, no es correcto hablar de la responsabilidad por el incumplimiento, sencillamente porque si ha tenido lugar la transmisión se supone que la parte vendedora ya ha cumplido con sus obligaciones, por lo que no es una cuestión de por ejemplo exoneración del vendedor por la cuestión de incumplimiento en sí, sino que este sector doctrinal reitera que los autores que se reclinan ante la anterior teoría del incumplimiento lo hacen por una confusión en la lectura de la norma *“que lo hace desde la perspectiva de la Teoría de los riesgos de derecho civil, que exige prueba en caso fortuito o de fuerza mayor.”*²⁷

3.2 RIESGO DE LA PRESTACIÓN DEL VENDEDOR

Con esta clase de riesgo se alude concretamente a la mercancía objeto de entrega²⁸, es decir, la obligación del vendedor desde que se celebra el contrato hasta que transmite la mercancía. El riesgo de la prestación, va dirigido a esa tramo de tiempo. Hemos de atender a las normas de obligaciones contractuales generales, es decir, la obligación de entrega en base al contrato y el incumplimiento (pérdida o deterioro) deberán regularse por las normas que regulan sus efectos. El incumplimiento, conllevaría la aplicación del sistema de la Convención en cuanto a la disposición de recursos que tiene el comprador (ej. rebaja de precio, indemnización, resolución o exoneración).

3.2.1 Identificación de mercancías

Se usará como base en relación a este punto los artículos 67.2 y 69.3 de la Convención ya que la identificación se halla unida a la transmisión, de manera que se transmitirá a la parte compradora cuando el acto de identificación haya tenido lugar.

- Análisis 67.2: según lo que dispone el mismo, la identificación de las mercancías es esencial para la transmisión, ya no simplemente la entrega por ejemplo al porteador, si no ver que corresponde con el objeto dispuesto en el contrato. La forma de identificación puede ser muy variada, desde *“documentos de expedición,*

²⁷ Vidal Olivares Álvaro, op.cit, párrf. 13.

²⁸ Atender a la identificación del lugar e entrega, descripción de tipos de lugares ficticios, controvertidos, no pactado en: A. Espiniella Menéndez, “Lugar de entrega de las mercancías en la contratación internacional”, AEDipr, t. VIII, 2008, pp. 291-295.

señales en ellas, comunicación enviada al comprador...”²⁹. Todo lo necesario para saber que la parte vendedora no está cometiendo fraude y que se pueda a partir de ese momento transmitir el riesgo.

Para la identificación en base a este artículo tenemos un ejemplo de CADENA AFANADOR Y CUBILLO GUZMÁN en la sentencia del tribunal suizo de 19 de agosto de 2003.³⁰

Cuando la transmisión tiene lugar luego de entregar las mercancías al porteador, por expedición, la transmisión en dicho momento no puede tener retroactividad.³¹ En cuanto a esto, la doctrina critica la Convención por la incertidumbre que crea esa situación al no saber si el deterioro o pérdida durante el transporte, tuvo lugar antes o después de la expedición.³² La respuesta que se contiene respecto a esta cuestión en la LUCI, en la que se acepta la retroactividad por la conexión entre el deterioro y el aviso de mercancías expedidas. Para apoyar los artículos de la LUCI además hay que nombrar la cláusula CIF, relativa a venta marítima y que contiene además la retroactividad de dicho aviso de expedición.³³

Por todo lo expuesto se concluye con que esta compraventa conlleva el transporte los correspondientes riesgos, y por ello se debe hacer una correcta identificación de las mercancías a través de documentos que las validen y se especifiquen todas sus características, tanto tipo, cantidad, domicilio y nombre de a dónde van. Dado

²⁹ In fine artículo 67.2 CV'80.

³⁰ Cadena Afanador Walter René y Cubillo Guzmán Germán Alberto, “*La transmisión del riesgo a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre compraventa internacional de Mercaderías*”, Bogotá D.C Colombia, n°37, 2012, p. 45: “*caso fallado por un tribunal suizo (Tribunal de apelación del Cantón de Valais, Suiza, agosto 19, 2003), en donde el comprador adquirió ropa de lino para el hogar a un vendedor, domiciliado en París, sin que las facturas de compra fueran efectivamente pagadas y donde algunas de las entregas realizadas tenían diferencias en la cantidad de mercancía solicitada. Sin embargo, el comprador nunca discutió la calidad o la cantidad de las entregas a pesar de las inconsistencias. En su razonamiento, el tribunal suizo determinó que para el vendedor, la entrega de las mercaderías consistía en la entrega a un transportista (compañía de ferrocarril, compañía de camiones, servicios postales, entre otros) para que fuera remitida al comprador, siendo el transportista independiente de la calidad del vendedor.*”³⁰

³¹ Alcover Garau Guillermo, “*La transmisión del riesgo en la compraventa mercantil: derecho español e internacional*”, Civitas, 1991, Madrid (España), p. 232.

³² Tener como solución los artículos 19.3 y 100 de la LUCI que contienen: que a menos que el vendedor actúe de mala fe, la especificación realizada mediante aviso de expedición tiene efectos retroactivos, o sea, que el riesgo se transmite desde la entrega al transportista.

³³ López Quiroga Carlos y López Rodríguez Esperanza, “*La transmisión del riesgo en la venta CIF*”, Actualidad Jurídica Uría Menéndez, 2018, p. 263 a 278.

que dichos documentos se dan en el momento que el vendedor dispone al porteador el poder de las mercancías, será este momento cuando la transmisión tenga lugar.³⁴

- Análisis 69.3: versa sobre la puesta a disposición de las mercancías³⁵, en concreto se contiene que para tener dicha disposición es necesario la identificación del objeto del contrato, por lo que se considera un presupuesto necesario para tener puesta a su disposición.

Haciendo mención a otros ordenamientos jurídicos, generalmente en la compraventa el riesgo se transmite en el momento de la especificación, lo que lleva a pensar que hasta que no llega la transmisión a través del precio el riesgo de dicha prestación no tiene lugar. La doctrina concluye que en el ámbito de la Convención es esta teoría la que tiene lugar, por lo que se apoya la idea de que no se puede transmitir riesgo en el caso de prestación que sea precedente a la transmisión en el otro caso, es decir, la contraprestación.

Problema de la anterior fundamentación es que, la Convención parece contradecirse ya que da lugar a la posibilidad en su articulado de la aparición del riesgo sin necesidad de haber tenido lugar la del precio o contraprestación. Por ejemplo: “la venta de plaza”, tiene lugar cuando hay un lapso de tiempo entre la recogida de mercancías y cuando llega al lugar de regida en sí, en este caso lo que se debe hacer es que la parte vendedora tiene el deber de especificar el plazo de inicio para la puesta a disposición, ya que si se tuviera en cuenta el analizado artículo (69.3), estaríamos ante “el riesgo de la prestación) porque el objeto de contrato no está a disposición de la parte compradora.”³⁶

³⁴ Cadena Afanador Walter René y Cubillo Guzmán Germán Alberto, “*La transmisión del riesgo a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías*”, Bogotá D.C Colombia, nº37, 2012, p.45.

³⁵ Atender a la descripción de la puesta a disposición, como deslocalización de la operación de entrega y perfeccionamiento de la entrega en: A. Espiniella Menéndez, “El lugar de entrega de las mercancías en la contratación internacional”, AEDIPr, t. VIII, 2008, pp. 295-311.

³⁶ Alcover Garau Guillermo, op.cit, p. 182.

Por último recalcar que no hay una forma de identificación específica, y apoyándose en base al anteriormente analizado 67.2 puede hacerse de cualquier forma, siempre que se acabe identificando adecuadamente la mercancía.

3.3 REPARTO DEL RIESGO

3.3.1 COMPRAVENTA DIRECTA E INDIRECTA

- Indirecta: comenzando con una breve definición de lo que se considera indirecta dentro de la CV'80, ubicada fundamentalmente en el artículo 67 de ésta, se puede sacar que, es aquella en la que la acción de entrega del objeto del contrato tiene lugar de forma que se pone en posesión de la persona denominada transportista, y ésta persona será la encargada de posteriormente darlo a la parte compradora. ¿Qué pasa con la transmisión entonces según lo dicho en ese artículo?³⁷, que tiene lugar en el momento que la mercancía es entregada no ya a la parte compradora si no al porteador, que en esta relación es considerado una tercera persona, y que se encargará de entregarla al comprador.

Poner en relevancia, que la clase de venta en el supuesto del artículo es de cualquier tipo, no se hace distinción entre por ejemplo con expedición, porque no hace referencia a los supuestos en los que el vendedor debe expedir.

¿A qué se refiere esencialmente el artículo 67? Pues bien, como se puede observar el artículo contiene dos momentos importantes, el primero se refiere un lugar no determinado, es decir, momento en el que se entrega la mercancía al porteador la transmisión tiene lugar en ese momento de entrega sin ser necesario un sitio concreto de entrega. Segundo momento, por el contrario cuando sí hay un lugar específico de entrega, ¿qué pasa entonces?, que hasta que la entrega no tenga lugar en ese sitio específico no da lugar a la transmisión, por tanto es necesario, que se lleve a cabo la entrega de posesión en ese específico lugar. Por lo tanto, de forma general en ambas, se refiere a la conexión entre el riesgo y fletar la mercancía, es decir, en esencia que la relación entre ese momento de entrega al porteador y la transmisión en ese instante.

³⁷ Véase artículo 67.1 de la CV'80.

En cuanto al in fine del analizado 67.1, la retención tiene como objetivo que el pago de la mercancía esté garantizado, y que en su caso, no tenga repercusiones en el riesgo de la transmisión, que debe tener lugar siempre cuando el porteador reciba de la parte vendedora las mercancías.³⁸ Es decir, que la vinculación entre la transmisión y la retención deja de tener lugar inmediatamente.

- Directa: al igual que la indirecta, y queriendo comenzar con una breve definición en relación al artículo 69 de la CV'80, sería aquella compraventa que tiene lugar de forma directa entre vendedor y comprador, en el sentido de que el vendedor da él mismo las mercancías (dando posesión, entregándole el poder, o poniéndolas a disposición) a la otra parte, es decir, el comprador o en su caso también de admite entregarlas al representante del comprador. Algo a destacar de este tipo de transmisión es que podemos dividirla en dos tipos: primera la que si hay transporte irá a cuenta del comprador y la entrega ha tenido lugar en las instalaciones del vendedor (llamada en plaza y entendida así por la Convención ya que posteriormente se especifica cuando no tiene lugar en el establecimiento del vendedor, que posteriormente se explicará), y la segunda y como hemos dicho cuando se da la mercancía en otro sitio al establecimiento mencionado en el supuesto anterior (denominada con traslación).³⁹

Analizando el citado artículo (69.1), en primer lugar se refiere éste a la transmisión, en concreto a que ésta tiene lugar en el momento en que el comprador se ocupa del objeto (mercancía) del contrato, ¿a qué se puede dar lugar con esto? a que la situación de que haya un periodo de tiempo libre pactado haga responsable al vendedor en ese tiempo de daños en la mercancía, es decir, conserve el riesgo durante ese periodo. En segundo lugar, se contiene que la puesta a disposición, en este caso sobra, ¿por qué? porque el comprador para incumplir necesita que la otra parte, es decir, el vendedor ponga a disposición la mercancía, y entendiendo el sentido mismo del articulado el vendedor realiza esa puesta a disposición cuando la parte compradora ya recoge la mercancía o en su caso, se demora en esa acción⁴⁰ (por lo que se entiende que no puede a la vez

³⁸ Véase el in fine del artículo 67.1 de la CV'80

³⁹ Véase los artículos 69.1 y 69.2 de la Convención de Viena de 1980.

⁴⁰ Véase los artículos 69.1, 31. c) y 85 de la CV'80.

poner a disposición y rechazar la recepción, ya que la misma disposición conlleva haber retirado o hacerlo próximamente). En conclusión, la transmisión se da en el momento del cumplimiento del vendedor, en su obligación de poner en manos del comprador la mercancía.

Dar importancia al hecho del incumplimiento de pago, en el hecho de la transmisión en cuanto a la responsabilidad del comprador, se puede interpretar desde perspectivas como las del artículo 7 de la misma Convención, y en lo que en definitiva se pretende es que se responsabilice de alguna manera (como a través de la indemnización) y que se entienda el incumplimiento como transmisión realizada.⁴¹

Pasando al segundo apartado del mismo artículo (69.2) en un análisis más específico, en este caso y a diferencia del anterior el acto de entrega no tiene lugar en el establecimiento de la parte vendedora, si no en un sitio diferente. De forma más explícita podemos entender, en primer lugar que se recojan las mercancías en un institución del comprador u otro del vendedor o en segundo lugar en la institución de una tercera persona⁴².

El supuesto esencial contenido aquí y al que se ha de hacer alusión es la institución de un tercero o vendedor, ¿por qué?, cuando se habla del vendedor al estar en posesión de las mercancías misma, las protege y asegura de los posibles defectos o daños que puedan causárseles (por lo que lo correcto es que hasta que el comprador las recoja, o tenga disposición de las mismas en este supuesto el riesgo esté en la parte vendedora), pero el problema está en cuando hablamos del lugar de un tercero, que esa seguridad de la que hablamos no tiene lugar al no tener el vendedor la posesión, por eso mismo, durante ese tiempo que transcurre hasta que el comprador puede recoger las mercancías el riesgo que corre a su cargo, es decir, al del comprador porque no puede ya depender del vendedor.

⁴¹ Schlechtriem y I. Schewenzer, “Comentario sobre la Convención de la Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional”, Tirant lo Blanch, Tratados, 2019, p.83

⁴² Schlechtriem e I. Schewenzer, op.cit, p.84.

Por lo que de forma resumida, para que se dé el supuesto del apartado segundo es necesario:

- Que la entrega haya tenido lugar (en la fecha pactada).
- Que se hallen dispuestas para el comprador (cuando la mercancía pueda ser recogida o en el caso de que el vendedor lo ponga en manos de un tercero, cuando éste ordene al tercero la puesta a disposición para la parte compradora).
- Que quien debe recibir, recoger las mercancías (comprador) esté al tanto de que la misma ya está dispuesta para su recogida (a la disposición de éste).

3.3.2 MERCANCÍA EN TRÁNSITO.

Se procede a analizar el artículo 68 de la Convención, es decir, el perfeccionamiento del contrato cuando tiene lugar un transporte, que esté en manos del transportista o porteador. La utilización de este artículo ha sido difícil por las posibles confusiones a las que puede dar lugar, consecuencia de ello es que en la práctica la mayoría de veces no se acuda a éste apartado si no que se aplique la cláusula CIF, en la que se transmite el riesgo cuando tiene lugar el embarque de las mercancías anterior a la finalización del contrato.

Continuando con el 68, en la primera parte se contiene un inciso que declara el momento de transmisión, no ya como en la CIF cuando la embarcación, si no que en este tiene lugar cuando se celebra la compraventa. En segundo lugar, se contiene excepción respecto a ese inciso, y es que si por las circunstancias es necesario, será cuando porteador tenga posesión del objeto del contrato habiendo previamente expedido los papeles necesarios del transporte, será ese momento en el que el comprador tenga transmitido ya el riesgo. ¿Qué ocurre si en ese caso, el vendedor tuviera conocimiento de daños o defectos y no lo comunica?, Se habría de recurrir al inciso final del artículo analizado, por el que se transmite el peso de esa mala fe, es decir, sufrirá el riesgo la parte vendedora.⁴³

Cabe señalar que en el inciso en que se hace alusión a la posesión del porteador, su precedente hace mención a “*si así resultare de las circunstancias*”, expresión no muy

⁴³ Véase artículo 68 Convención de las Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980.

acertada porque deja muy al aire esas circunstancias de las que se habla, es decir, no se menciona de forma expresa cuáles son esas circunstancias que dan lugar a que el riesgo lo tenga el comprador desde esa embarcación.

En resumen, y según la evolución del artículo analizado, es muy criticable ya que las tres transmisiones a raíz del transporte que contiene, no son de fácil comprensión y no se suelen usar por su complejidad práctica, por el hecho por ejemplo recogido en el párrafo anterior y además se entiende incompleto ya que tampoco contiene ese mismo caso pero en el sentido genérico de la compraventa.

3.4 INCUMPLIMIENTO

3.4.1 ARTÍCULO 70 CV'80

Lo que el artículo 70 viene a decir que el incumplimiento por el vendedor de sus deberes una vez el riesgo haya sido transmitido a la otra parte, es decir, el comprador, y que dé lugar a que las mercancías de forma accidental se dañen o pierdan, está desvinculado y es independiente, si ese daño o deterioro no está vinculado al anterior incumplimiento.⁴⁴

Es además de destacar, que en la anterior definición, la última referida a la independencia del daño y el incumplimiento no viene expresamente recogido en el artículo, pero es añadida por la doctrina y por las aplicaciones prácticas que ha tenido el mismo artículo.

Es diferente en relación a este mismo precepto, la situación en la que el incumplimiento del que estamos hablando sí está relacionado o es la causa por la que las mercancías han sido dañadas o perdidas, ya que en este caso (y al no ser de forma accidental) sería de aplicación el artículo 66 de la misma Convención, no el 70.

En resumen de lo dicho anteriormente, éste artículo destaca en el momento en que las mercancías se ven afectadas sin dolo cuando ya se ha transmitido el riesgo, pero antes de esa afectación y transmisión ya había tenido lugar un incumplimiento por parte del vendedor. Por lo tanto este apartado va simplemente dirigido al incumplimiento y la

⁴⁴ Véase Artículo 70 CV'80.

responsabilidad del vendedor por tal, pero no al deterioro accidental que posteriormente tuvo lugar, que sería objeto de otro apartado.⁴⁵

A continuación se describirán las soluciones a las que tiene acceso el comprador a la hora de aplicar este artículo por incumplimiento.⁴⁶

3.4.2 REMEDIOS DISPONIBLES POR EL COMPRADOR

Teniendo en cuenta el supuesto expuesto en el anterior apartado, es decir, el incumplimiento del vendedor, ¿qué acciones se pueden llevar a cabo por la parte afectada y sin culpa?, pues bien, la misma Convención en la parte final del artículo analizado anteriormente⁴⁷ recoge el poder del comprador de disponer de los actos y derechos correspondientes como resultado de ese incumplimiento de la otra parte.

En este caso, el artículo 70 no recoge expresamente cuáles son esas acciones, si no que deja al entendimiento, que se puede acceder a todas las que el comprador tiene a lo largo de la Convención a causa del incumplimiento del vendedor. Se ha de tener en cuenta por tanto:

- Resolución del contrato⁴⁸
- Sustitución de las mercancías afectadas por el incumplimiento⁴⁹

En cuanto a esas dos acciones, para que tenga lugar la sustitución, se ha de atender además al artículo 82 de la misma Convención:

- Si se observa en su apartado primero, el acceso a esa sustitución de las mercaderías, no cabría, porque ese derecho no da lugar cuando es imposible que las mercancías se restituyan “*en un estado sustancialmente idéntico a aquél en que las hubiera recibido*”.⁵⁰

⁴⁵ Solución para el caso del daño independiente del incumplimiento, deterioro o pérdida de las mercaderías podría ser:

1. Artículo 50 de la CVCIM (Véase)
2. Artículo 46.3 de la CVCIM (Véase)

⁴⁶ En su caso, habla Ortega Jiménez sobre el incumplimiento tanto del contrato como del riesgo de manera más general, consecuencias de ese incumplimiento, vías de solución, resolución y derechos y acciones en tal caso en: A. Ortega Jiménez, op.cit, pp. 94-100.

⁴⁷ Véase in fine artículo 70 CVCIM.

⁴⁸ Véase artículo 49 CVCIM.

⁴⁹ Véase artículo 46.2 CVCIM.

⁵⁰ Véase artículo 82.1 CVCIM.

- ¿Entonces no habría forma de acceso a ese derecho?, la respuesta es que sí⁵¹. En el apartado segundo ha lugar una excepción, la cual dice que en el supuesto del párrafo anterior, si la imposibilidad no es consecuencia de acción o en su caso de omisión por la parte compradora, la misma parte sí que puede pedir la sustitución y por lo tanto no aplicar el apartado anterior.⁵²

Finalmente, se entiende que el mismo incumplimiento hace que de nuevo el vendedor sea el que soporte el riesgo, aunque se hubiera transmitido anteriormente al comprador ya sea por puesta en posesión del porteador, o cualquier otra causa, ya que el incumplimiento esencial es anterior a la puesta a disposición. Recaltar que ya que el riesgo se devuelve al vendedor, no afectan a todas las mercaderías, se quiere decir con ello que está limitada la transmisión a las mercancías que específicamente concernían al incumplimiento, no a las que se deterioraran una vez transmitido el riesgo como por ejemplo en el transporte de las mercancías, ese deterioro lo soporta el comprador. Por lo que lo recién explicado se puede considerar un *beneficio* para que el vendedor no soporte toda la carga, y además atendiendo a otro apartado también recibe el vendedor un suplemento, y es que para que haya paridad entre las partes, si se lleva a cabo la resolución o sustitución, el comprador debe devolver los beneficios conseguidos, de todas o parte de las mercancías objeto de contrato.⁵³

3.5 BREVE REFERENCIA A LOS INCOTERMS PARA TRANSMISIÓN DEL RIESGO

En primer lugar y dando una concepción general de Incoterm, se ha de entender como una forma de presentación de los deberes del vendedor y comprador. Es relevante mencionar que la parte de negociación entre las partes para las obligaciones de cada parte y sus correspondientes derechos es muy importante definirlos. Se puede conocer los

⁵¹ Véase artículo 82.2 a) CVCIM.

⁵² Vidal Olivares, Álvaro, op.cit, (p.519 a 555), Párrafo 4 del final, pie de pág. nº93, “*Se advierte que, en los casos en que no concurra alguna de las excepciones previstas en el artículo 82 (2), el comprador no queda privado de protección. Ante el incumplimiento del vendedor podrá hacer uso de cualquiera de los otros remedios de que disponga. En efecto, el artículo 83 CVCIM declara que, cuando comprador haya perdido el derecho a declarar resuelto el contrato, o a exigir al vendedor la entrega de otras mercaderías en sustitución de las recibidas, éste conserva todos los demás derechos y acciones que le correspondan conforme al contrato y a la Convención. Esta disposición consagra, para estos casos, el ius variandi a favor del comprador, autorizándole a cambiar de pretensión, optando por el ejercicio de otro remedio.*”

⁵³ Véase artículo 84.2 a) y b) Convención de Viena 1980.

inconterms como instituciones que se hayan implicadas en las relaciones de comercio exterior.

Incoterms son el conjunto de siglas de significado “International Commercial Terms”, así es expresado por la Cámara de Comercio Internacional.⁵⁴

En definitiva ¿qué pretenden?, definir las obligaciones de vendedor y comprador. Son normas internacionales, suelen influir en el precio del contrato de exportación, normalmente las compraventas internacionales de mercaderías utilizan este tipo de elemento para regular el contrato.

Son reglas de aplicación que definen lo anteriormente dicho, es decir, responsabilidades de las partes, para declarar lugar de entrega de la mercadería y por lo tanto y lo que se plasma en este trabajo cuándo tiene lugar la transmisión del riesgo. Por ello siempre es recomendable que las mismas partes en el contrato, expongan el sitio donde va a tener lugar la entrega de la mencionada mercancía.

Se puede entender según GONZÁLEZ JASSO una serie de objetivos comunes que tienen este tipo de reglas:

- El establecimiento de normas homogéneas a la hora de un contrato de compraventa, en cuanto a las condiciones comunes entre las partes.
- Estos elementos se aplican solo a las partes del contrato, refiriéndose con ello al comprador y vendedor, ninguna otra persona encuadrada en la transacción.
- Fijar de forma específica las responsabilidades de comprador y vendedor.
- Dar seguridad jurídica al contrato por medio de éstos.
- Eludir malas interpretaciones, porque se incluyen nociones comunes a ambas partes.
- Conciliar los usos y prácticas con las normas de cada país para este tipo de contratos.
- Agilizar la transacción, y evitar alargarse mucho en el tiempo.
- Vencer la índole local de esos usos.

⁵⁴ Ruiz Olmedo, Sergio, “*Tratado práctico de los transportes en México. Logística para los mercados globales*”, p.356 en González Jasso, José Eduardo, “*INCOTERMS: aspectos operativos y casos prácticos*”, Ediciones Fiscales ISEF, Av. del taller no. 82 Col. Tránsito C.P 06820, México D.F, 2020, p.15.

- Usar prácticas admitidas por el comercio exterior.⁵⁵

TIPOS DE INCOTERMS 2020⁵⁶

- Ex Works (en fábrica)

Es uno de los más simples, la parte vendedora pone, en un lugar determinado ya sea las instalaciones de éste o no, las mercancías a disposición de la otra parte sin necesidad de cargarla en el transporte destinatario o tramitarlo con el fin de exportarlo.

- Free carrier (franco transportista)

En este caso el vendedor, debe dar la mercancía ya sí al transportista o porteador nombrado por la otra parte (comprador), y en cuanto al sitio, debe ser el acordado y aquí sí que debe ser todo dispuesto para exportarlo, es decir, despacharlo. Cabe señalar que no se encuadra aquí el deber establecer contrato ni de seguro ni de transporte del objeto de contrato.

- Carriage paid to (transporte pagado hasta)

El vendedor tiene el deber aquí si de contratar con el transportista o porteador para el transporte hasta el lugar acordado de la mercancía, teniendo además la obligación de pagar ese transporte. ¿Qué sucede aquí con el riesgo y la entrega?, que el momento en el que el transportista o porteador esté en disposición de la mercancía para dar lugar a su transporte (sin necesidad de que ésta llegue a su destino) es cuando el riesgo ya se entiende transmitido a la otra parte.

- Carriage and insurance paid to (transporte y seguro pagados hasta)

El vendedor lleva a cabo la acción de entregar en el momento que se da la puesta a disposición con el transportista o también es admisible una persona que éste haya designado, es entonces cuando se entiende transmitido tanto el coste como el riesgo. Además en este supuesto, el mismo vendedor tiene varias obligaciones: primero la exportación y el contrato con el transportista, pero en segundo lugar

⁵⁵ González Jasso, José Eduardo “*INCOTERMS: aspectos.....*”, op.cit, p. 18.

⁵⁶ Rojo Álvarez-Manzaneda, Rafael, “*El análisis de la nueva versión de los términos de comercio internacional de la Cámara de Comercio Internacional: los Incoterms 2020*”, Revista de Derecho Bancario y Bursátil, núm.157/2020, BIB. 2020/8031, punto II.- El contenido de los Incoterms 2020.

debe encargarse del seguro de las mercancías, ¿por qué? para compensar un poco el riesgo con que tiene que cargar el comprador si dichas mercancías se dañaran o vinieran defectuosas por el transporte.

- Delivered at place (entrada en lugar)

Considerado uno en el que el vendedor corre más riesgo, ya que hasta que la mercancía no esté dispuesta en el recurso de llegada, lista para que se pueda descargar, además de en el lugar acordado y conllevando el vendedor hasta ese momento los riesgos, no se transmite el riesgo al comprador.

- Delivered at place unloaded (entrada en lugar descargado)

El momento de transmisión y entrega tiene lugar cuando la mercancía ya descargada del último medio, ya se pone a disposición y en su caso si se acordó lugar entonces cuando se descargue en ese lugar. Es el único Incoterm que conlleva que sea descargada por la parte vendedora en el lugar final de destino.

- Delivered duty paid (entregada derechos pagados)

En este caso, la parte vendedora está cumpliendo su deber cuando entrega la mercadería, que es cuando tiene lugar la puesta a disposición, en el último medio, es decir, en el de llegada. Además la mercancía tiene que estar lista para ser descargada en el sitio pactado, junto con el despacho para la importación y exportación en el estado destinatario.

Todo lo anteriormente mencionado debe hacerse por la ruta habitual a cargo del vendedor, pero lo que no está en su mano es que la descarga finalmente tenga lugar en el sitio pactado.

- Free alongside ship (franco al costado del buque)

Solamente es usado para el momento en el que el transporte tiene lugar por mar o en su caso a través de vías de navegación interiores. Aquí el vendedor tiene básicamente un único deber, y es que da las mercaderías cuando las pone a bordo de un buque nombrado por la otra parte, en un puerto que también debe estar indicado anteriormente.

Entonces ¿de qué se ocupa el vendedor?, de cargar las mercaderías y además del coste y el riesgo de esa acción de carga.

- Free on board (franco a bordo)

En este tipo, como en el anterior, solamente se puede usar cuando es a través de mar o vías de navegación, y además es la misma situación en cuanto a la entrega en el buque, ¿en qué se diferencia? en este caso, lo anotado en el último párrafo del punto anterior cambia, ya que los citados costes y riesgos van a cargo del comprador en el momento que ya esté entregada en el buque.

- Cost and freight (coste y flete)

Igualmente solo por mar y vías de navegación, el vendedor mete las mercancías dentro del buque y así ya se entiende entregada, y el mismo paga también el coste, flete y contrata lo esencial para que llegue a su destino. El momento en el que se encuentra en el buque ya entregada, es cuando esa parte ha cumplido, por lo que el comprador ya debe cumplir su deber de pago.

- Cost, insurance and freight (coste, seguro y flete)

Es el más usual, se basa en que como en otros casos el vendedor entrega cuando está a bordo del buque la mercancía, en este caso como en los anteriores en el puerto, en la fecha acordada y lo más importante es que hasta ese instante el vendedor asume las consecuencias derivadas del daño, deterioro o pérdida de la mercadería. La misma parte contrata transporte hasta su destino y tiene el deber de asegurar el objeto de contrato porque los riesgos van a su nombre, es decir, garantizar ese seguro a las mercancías.⁵⁷

3.6 SUPUESTOS Y EJEMPLOS

A) SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO NÚMERO 1131/2008 DE 9 DE DICIEMBRE (CASO CHERUBINO VALSANGIACOMO, SA)

⁵⁷ Todos ellos muy similares a la estructura de los mismos a lo largo del tiempo, comparación con la descripción de los INCOTERMS del 2000 y 2010 en: A. Ortega Jiménez, op.cit, pp. 84-88.

Sentencia en la que se encuentra dos posiciones: de primera mano la parte demandante que como el propio nombre del caso indica es Cherubino valsangiacomo SA, y de otra parte, en este caso la empresa demandada de procedencia americana, la denominada Juice Import, Inc.

La cuestión principal de este litigio versa sobre una compraventa que se rige por la Convención sobre la que se ha desarrollado este trabajo, es decir, la Convención de Viena de 1980, concretamente y en lo que atañe a lo que es el riesgo que es lo que interesa en este momento, en base a la indicada “Ex Works” (responsabilidad transmitida desde la puesta a disposición).

El avance de la cuestión y la razón de que la misma llegara al TS fue consecuencia de que en primer lugar y el juicio ordinario condenara a la parte demandada al pago de la deuda con la empresa demandante, la indemnización correspondiente y las costas del proceso. Además al tratarse en segundo lugar de un proceso de mayor cuantía, porque lo que comenzó por uno de menor al interponer la parte demandada una demanda por juicio ordinario de mayor cuantía y desestimar las pretensiones, la misma parte tuvo que abonar las costas de ese proceso también.

A raíz de esto la empresa americana interpuso el correspondiente recurso de apelación, que fue estimado parcialmente y en el que se acordaba el pago de la indemnización pero se revocaba el pago de la deuda porque el mosto (el objeto del contrato) no había sido retirado del mercado por lo que la empresa Cherubino sí que había estado obteniendo ganancias de la venta que compensaba lo que se había acordado en el anterior fallo. Y en relación a las costas no se manifestó imposición concreta.

En último lugar la empresa americana interpuso en relación al incumplimiento del 33, 34, 39, 40 y 44 de la Convención de Viena, recurso extraordinario por infracción procesal y además en cuanto a la sentencia del recurso de apelación interpuso recurso de casación. El fallo de ello fue la desestimación del extraordinario por infracción procesal y la estimación del recurso de casación. Consecuencia de ello fue la llegada al TS por el escrito de oposición por parte de la empresa Cherubino Valsangiacomo SA en relación al recurso de casación.

En cuanto a los fundamentos de la sentencia para el recurso ante el TS, resumidamente trata de:

- En primer lugar la base al proceso que se ha iniciado versa sobre el incumplimiento del contrato en cuanto al color del mosto que era la mercancía del contrato. El comprador en este caso lo atribuía a la mala elaboración del mismo, pero el vendedor lo relacionaba con paso del tiempo, más concretamente con un transporte inadecuado que corría a cargo del comprador, que además cuando ya tenía la puesta a disposición no se hizo cargo de la mercancía en el mismo momento si no que se retrasó lo que dio lugar a que en ese periodo de tiempo al no estar el mosto en las condiciones idóneas se deteriorase el color.
- En relación al artículo 33 y coincidentes: el vendedor tiene su obligación de entrega de lo pactado conforme al contrato correspondiente, es decir ponerlo a disposición, y cuando esto ha sucedido es la otra parte, es decir, el comprador quien tiene en su mano recoger las mercancías cuando desee. Entonces ¿a qué se atenía?, bueno pues la entidad compradora según lo declarado tenía conocimiento de las circunstancias del mosto, cómo debía mantenerse y cuánto tiempo tardaba en padecer decoloración, y aun así la misma se demoró en recogerlo y además en lugar de elegir transporte con refrigerador, dispuso uno que contenía tales conservadores y que dio lugar a degradar el producto. En la cláusula dispuesta, EX WORKS, la transmisión del riesgo ha lugar en el momento de la puesta a disposición, y este se entiende por la disponibilidad simplemente, no a que tenga que haber una entrega material, por lo que si cuando la empresa vendedora dispuso el mosto la mercancía era idónea y la degradación tuvo lugar posteriormente a ese momento (al retraso, o el mal transporte), la entidad americana no tiene responsabilidad alguna.⁵⁸
- Artículo 34 de la Convención: en relación a la documentación⁵⁹, en el sentido de que el color era esencial en el contrato y en los citados documentos entregados no se contenía dato alguno del color del mosto, por lo que Cherubino empresa compradora alegaba mala fe al no mostrar la realidad del mosto que podría venir ya con la decoloración y por tanto incumplir el dato de venir adecuadamente según la cláusula EX WORKS. Hay que destacar en relación a esto mismo y según la

⁵⁸ véase artículo 33 CV'80

⁵⁹ véase artículo 34 CV'80

sentencia como justificación que, la falta de ese dato no estaba con la idea de defraudar al comprador si no que la empresa americana en ningún momento alegó que tuviera intención o hubiera puesto impedimentos a la hora del color de intensidad demandado por la empresa Cherubino por lo que simplemente no puso ese dato, además de que en la sentencia anterior se declaraba que el color del mosto a la hora de la puesta a disposición era el adecuado y que en ese momento Cherubino podría haberlo comprobado al recibirlo y no dar lugar a ese transcurso de tiempo en el que el mosto se podría deteriorar por el uso inadecuado del lugar de reserva y el transporte.

- Vulneración del 39 de la Convención de Viena, directamente relacionado con el 40 y 44 de la misma. Los artículos citados se traen a la cuestión principal de modo que la falta de conformidad de la parte compradora debe ser en un periodo de tiempo desde que se obtiene la mercancía razonable, además que no se puede invocar lo anteriormente dicho si la empresa americana tenía conocimiento de ese defecto y no lo había comunicado y que por lo tanto podría Cherubino pedir rebaja de precio además de la correspondiente indemnización por la no comunicación. En la sentencia, se contiene de fundamento de desestimación a esta pretensión, que volvemos a la cuestión que durante todos los fundamentos se repite y es que si el transporte no era adecuado, y el paso de tiempo no contribuía al mantenimiento del mosto no es lógico que todo ese periodo se considere razonable como en el precepto del 39.1⁶⁰, y que el momento oportuno habría sido el momento de recibir la misma y comprobarla, ya que al ser una empresa dedicada a ello sabía y no podía dejar de saber el tiempo y la forma de conservación iban a afectar a la coloración del producto.
- Las ultimas cuestiones de la sentencia se basaban en la desestimación tanto de de la casación que no ha lugar porque el recurso de infracción procesal fue desestimado, desestimar además la “quanti minoris”, y también el pago de costas de la parte recurrente del recurso de casación.

FALLO: desestimación del recurso de casación, condena de costas del recurso a la parte recurrente, es decir, a American Juice Import Inc.

⁶⁰ Véase artículo 39.1 Convención de Viena de 1980.

B) SENTENCIA DEL JUZGADO DE LO MERCANTIL N°2 DE MURCIA NÚMERO 96/2019 DE 22 DE MARZO.

El litigio de esta sentencia versa sobre una compraventa de una empresa árabe a una empresa española del producto del brócoli, en específico, sobre la responsabilidad que tiene la empresa de transporte del producto (si tiene o no alguna responsabilidad) ya que el brócoli llegó a su destino en mal estado debido a la condiciones de transporte.

A lo largo de la sentencia se exponen diferentes motivos de por qué si responde la empresa de transportes y responsabilidad del vendedor, por lo que se dividirá el supuesto en dos partes:

- la primera desarrollo de fundamento de la culpabilidad de la empresa de transportes que tuvo lugar mediante Juicio Ordinario, por parte de la demandante empresa vendedora (Grupo Hortiberia SA).
- la segunda demanda de juicio Verbal contra en este caso la parte vendedora, y la demandante es la empresa de transportes (Marítima Crismar SL)

1. Comenzando por lo tanto con la primera parte, se interpuso demanda por la empresa vendedora contra Marítima Crismar, para recibir indemnización.

Hechos: “La actora concertó con la demandada la organización e intermediación del transporte terrestre y marítimo de una mercancía consistente en 20 palets de brócoli, con destino en Jeddah (Arabia saudí), encargándose la demandada de la organización del transporte en todas sus fases desde Lorca hasta Jeddah.

Según el documento de confirmación de carga, la mercancía debiese cargada el 2 de agosto de 2012 en el campo de Lorca, debiendo ser descargada el 17 de agosto de 2012 en Jeddah. Las instrucciones de carga que se dieron fueron la de conservación de la mercancía a 1 °C, una humedad del 90% y una ventilación de 15 CBM.

Pone de manifiesto que la llegada al puerto de destino fue el 31 de agosto de 2012, y que el comprador no pudo retirar la mercancía hasta el 6 de septiembre de 2012. La mercancía estaba en mal estado, como consecuencia de que la

temperatura en los 12 primeros días del transporte fue de más 5°, y de más 4° los 11 días restantes.”⁶¹

La parte demandada alega que en primer lugar la demandante no tiene perjuicios por el hecho de haberle entregada a la transportista el producto ya que el pago de la mercancía se hizo y el Grupo Hortiberia no devolvió el mismo. Además justifica también que la parte demandante no tiene legitimación activa ya que al usar la cláusula CFR, cuando el transporte ya estuvo en el puerto específicamente del destino el riesgo ya era transmitido a la compradora por lo que debería ser ésta la que ejercitara la acción y no el vendedor.

2. Juicio Verbal, para el pago por la parte vendedora a la empresa transportista, por sus servicios, es decir, lo que se le debe por la realización del trabajo que supone 2938 euros. En primer lugar la demandada alega prescripción del poder de esa acción por el transcurso del período de más de un año, pero como fundamento a la admisión de la misma demanda alega al empresa transportista la aplicación del plazo de una acción civil general (un año para las empresas transportistas, multimodal como es ésta empresa, según el 79 de la Ley de Contrato de Trabajo). El problema de todo esto fue que la demandante interpuso la demanda en un el Juzgado declarado incompetente, y a raíz de esto la acción prescribió porque la presentación de la demanda correctamente se hizo 2 años después. Todo esto fue desestimado.

FALLO: desestimación de la demanda presentada por el Grupo Hortiberia SA y por lo tanto absolver a Marítima Crismar SL, e imponer las costas del juicio Ordinario a la parte demandante. Desestimación de la demanda presentada por Marítima Crismar SL y absolver por consiguiente a demandado Grupo Ortiberia SA, imponiendo las costas del juicio Verbal a la parte demandante.

⁶¹ España. Juzgado de lo Mercantil de Murcia. [Versión electrónica. Base de datos Aranzadi Instituciones] Sentencia núm. 96/2019 de 22 de marzo [Consultado el 26 abril de 2021]

4. CONCLUSIONES

1. Se ha realizado el acercamiento al significado de a lo que nos referimos con una compraventa internacional de mercaderías, que este acto es más que el hecho de dar un objeto a cambio de un pago, este acto conlleva en primer lugar una relación, en segundo lugar la puesta en acuerdo en cuanto a las leyes comerciales por ser las partes del mismo de diferentes territorios, las cuales además deberán cumplir lo pactado, pudiendo dar lugar a modificaciones si así se acuerda, y soportar las consecuencias de lo pactado según la norma que lo regule, en este caso la Convención de Viena de 1980.

2. Entrando en el tema base del trabajo, sobre la transmisión del riesgo se encuentra regulada en la misma Convención, la cual vincula por ejemplo a la parte compradora a raíz de una serie de acontecimientos que tenga relevancia en la relación contractual unido al tráfico de la mercancía objeto del contrato.

3. Se ha desarrollado que, el deterioro o pérdida de la mercancía, incluso siendo accidental, que tenga lugar después de la transmisión al comprador del riesgo, no exime a éste de su responsabilidad contractual en este caso el pago de lo comprado, y tampoco (a menos que sea causa de algún acto del vendedor) puede la parte compradora alegar que el accidente de lugar al incumplimiento del contrato.

4. En relación con lo anterior, por su parte, cuando la transmisión al comprador aun no haya tenido lugar, la otra parte, es decir, el vendedor tiene en este caso el peso del deterioro o pérdida que tenga la mercancía. Al igual que el comprador, el vendedor aunque tenga lugar la pérdida o deterioro, tiene que entregar la mercancía cumpliendo así su parte, ya que si no lo hace sí que incurriría en incumplimiento del contrato y deberá responder por lo tanto con lo que la norma diga al respecto.

5. El incumplimiento por tanto del vendedor, que sea anterior a la transmisión, no afecta a las consecuencias que el incumplimiento tenga, aunque sí que es cierto que la parte compradora en este momento sí que dispone de una serie de recursos que la misma Convención contiene en relación a ese incumplimiento.

6. La utilización de los incoterms, desde el principio de autonomía de voluntad de las partes, es un acto voluntario, que da rapidez y eficacia al contrato. Es un instrumento de gran importancia en el comercio internacional, tanta es que incluso es normal que cuando el derecho interno sea contraria lo estipulado en el contrato mediante incoterm, se mantiene lo que diga la cláusula incoterm. Lo que regula las reglas incoterms será el momento en que tiene lugar la transmisión del riesgo entre las partes y que el momento variará según el tipo de regla que se pacte en el contrato.

7. Por último, y observando la jurisprudencia, se llega a comprender que la práctica a la hora de la resolución de conflictos respecto a este tema llega a ser compleja, ya que la misma pérdida o deterioro que no ha sido causa de ninguna de las partes y la obligación de cada una de aun así tener que cumplir con su obligación hace que los litigios sobre ello no se dejen en una primera discusión, y más si además conlleva cantidades entre las partes de gran valor, si no que se suelen alargar, y como en uno de los casos de este trabajo den lugar a la llegada de éstos al Tribunal Supremo, y que finalmente resulte un proceso extenso y costoso. Por lo que realmente se concluye que es mucho más sencillo que a la hora de regular el contrato las partes de forma adecuada tomen en consideración las reglas de la transmisión de la Convención o de los mismos Incoterms que de forma clara marcan el momento y la forma de transmisión de ese riesgo.

BIBLIOGRAFÍA

- MONOGRAFÍAS

- Alcover Garau, Guillermo (1991), *La transmisión del riesgo en la compraventa mercantil: Derecho español e internacional*, Editorial: Civitas, Madrid (España).
- Díez Picazo y Ponce de León (1998), *La compraventa internacional de mercaderías, comentario a la Convención de Viena*, Editorial: Civitas, Madrid (España).
- González Jasso, José Eduardo (2020), *INCOTERMS: aspectos operativos y casos prácticos*, Ediciones Fiscales ISEF, Av. del Taller nº82, Col. Tránsito, C.P 06820, México D.F.
- Ortega Jiménez, Alfonso (2013), *Contratación internacional práctica: cómo evitar los riesgos contractuales en el comercio internacional*, ICEX España exportaciones e inversiones, Madrid (España).
- Schlechtriem y I. Schwencer (2019), *Comentario sobre la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de Compraventa internacional*, Editorial: Tirant lo Blanch, Ciudad de México.
- Sixto A. Sánchez Lorenzo (2013), *De Bruselas a la Haya, pasando por Roma y Viena: la normativa común de compraventa europea*, De Bruselas a la Haya, estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho Internacional Privado, Lober Amicorum Alegría Borrás, Marcial Pons, Madrid- Barcelona.
- Sosa C. Rafael (2012), *Uso y utilidad de los incoterms 2010 en el comercio, aduanas y contratos de compraventa internacional*, Editorial: Carpenter consulting Group, San Pedro de los Pinos (México).
- Tamayo Carmona, Juan Antonio (2002), *Responsabilidad y riesgo contractual: normas de la Convención de Viena, sobre Compraventa Internacional de Mercaderías, e Incoterms 2000*, Editorial: Tirant lo Blanch, Valencia (España).

- ARTÍCULOS DOCTRINALES

- Alessandri Rodríguez, Arturo (2003), “De la compraventa y la promesa de venta”, Ed. Jurídica Chile, t.1, vol.1, Santiago de Chile.
- Ángel Espiniella Menéndez (2008), “ El lugar de entrega de las mercancías en la contratación internacional”, AEDipr, t. VIII, pp. 283-311.

- Cadena Afanador, Walter René y Cubillo Guzmán, Germán Alberto (2012), “La transmisión del riesgo a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre compraventa internacional de Mercaderías”, Bogotá D.C, nº37, Colombia, pp.27 a 48.
- Francina, Prieto (2009), “Las relaciones entre Reglamento Roma I y convenios internacionales sobre conflictos de leyes en materia contractual”, Cuadernos de Derecho Transnacional, vol.1, núm.1, pp.99-101.
- López Quiroga, Carlos y López Rodríguez, Esperanza (2018), “La transmisión del riesgo en la venta CIF”, Actualidad Jurídica Úria Menéndez, pp.263 a 278.
- María Concepción y Pablo Romero Gil- Delgado, “Avances en la aplicación de los principios UNIDROIT sobre contratos comerciales internacionales. Cláusulas modelo para los contratantes”, Cuadernos de Derecho Transnacional, vol.6, núm.1, 2014, pp.253-268
- Oviedo Albán, Jorge (2007), “Aplicación material de la Convención de las Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías”, Red Universitas, La Sabana.
- Rojo Álvarez- Manzaneda, Rafael (2020), “Análisis de la nueva versión de los términos de comercio internacional de la Cámara de Comercio Internacional: los INCOTERMS 2020”, Revista de Derecho Bancario y Bursátil, núm.157/2020, BIB. 2020/8031.
- Terán Sunca, Juan Francisco (2013), “La transmisión del riesgo en la compraventa internacional de mercaderías”, Serie Magister, vol. 127, Corporación editorial nacional, Universidad Andina Simón Bolívar, Quito, Bolivia.
- Vidal Olivares, Álvaro (2002), “El riesgo de las mercaderías en la compraventa internacional de la Convención de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías”, Ins et praxis, vol.8, núm 002, Talca (Chile), pp.519 a 555.
- Vidal Olivares, Álvaro y Oviedo Albán, Jorge (2016), “Riesgo de las mercaderías en la compraventa internacional. Una aproximación desde el incumplimiento y remedios del comprador”, Revista de Derecho Privado, nº31, Julio-diciembre, pp. 153 a 185.

- REFERENCIA INTERNET

- La compraventa internacional de mercaderías, 2014, obtenida el 15/03/2021 de <https://www.iberley.es/temas/compraventa-internacional-mercancias-43941?term=lacompraventainternacionaldemercancia&noIndex>

- LEGISLACIÓN

- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil (BOE 25 julio de 1889)
- Instrumento de Adhesión de España a la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, hecha en Viena el 11 de abril de 1980 (BOE 30 enero 1991)
- Ley Uniforme sobre compraventa internacional.