

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central figure, likely a saint or scholar, seated and holding a book. The figure is surrounded by various symbols, including a crown, a lion, and architectural elements like columns and a castle. The Latin text "CAROLINA ACADEMIA CONCEPTA INTER AMERICANA" is inscribed around the perimeter of the seal.

**LOS TÉRMINOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LA LEGISLACIÓN  
MERCANTIL GUATEMALTECA**

WENDY AZUCENA ORELLANA ESTUPE

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2009

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

**LOS TÉRMINOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LA LEGISLACIÓN  
MERCANTIL GUATEMALTECA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva  
de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
de la  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
por

**WENDY AZUCENA ORELLANA ESTUPE**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Y los títulos profesionales de

**ABOGADA Y NOTARIA**

Guatemala, octubre de 2009

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA  
DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO:	Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I:	Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III:	Lic. Erick Rolando Huítz Enríquez
VOCAL IV:	Br. Marco Vinicio Villatoro López
VOCAL V:	Br. Gabriela María Santizo Maldonado
SECRETARIO:	Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICO  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**PRIMERA FASE**

PRESIDENTE	Licda. Marisol Morales Chew
SECRETARIO	Lic. Julio Roberto Echeverria Vallejo
VOCAL	Lic. David Humberto Lemus Pivaral

**SEGUNDA FASE**

PRESIDENTE	Lic. Carlos Manuel Castro Monroy
SECRETARIO	Lic. Héctor Manfredo Maldonado
VOCAL	Lic. Ronald David Ortiz Orantes

**RAZON:** “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

Lic. Carlos Francisco González Ruano  
Abogado y Notario  
12 Calle "A" 11-39, Zona 1  
Edif. Jiménez Oficina 207  
Teléfono: 5222-6010



Guatemala, 3 de marzo de 2009

Señor Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
LICENCIADO CARLOS MANUEL CASTRO MONROY  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Presente

Licenciado Castro Monroy:

En atención a la providencia de esa asesoría de Tesis, de fecha ocho de julio de dos mil ocho, en la que se me notifica el nombramiento como Asesor de Tesis de la Bachiller WENDY AZUCENA ORELLANA ESTUPE, intitulado "LOS TERMINOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LA LEGISLACIÓN MERCANTIL GUATEMALTECA", el cual a mi criterio cumple con todos los requisitos y formalidades que establece el normativo de esta facultad y emito el dictamen siguiente:

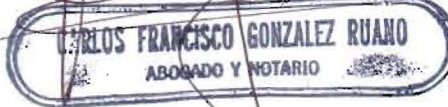
- I. Considero que el tema investigado por la estudiante Wendy Azucena Orellana Estupe es de suma importancia en el Derecho Mercantil respecto a su contenido científico y técnico, por lo que puede llegarse a la conclusión de que el mismo, no solo reúne los requisitos exigidos por el Normativo correspondiente, sino además se presenta con una temática de especial importancia para la incorporación de los términos de comercio internacional a nuestra legislación mercantil. Y concluye en dicha materia adquiere especial relevancia en el marco de progreso y desarrollo del comercio.
- II. La bibliografía empleada por la estudiante Orellana Estupe, fue la adecuada al tema elaborado y sus conclusiones resultan congruentes con su contenido y las recomendaciones son consecuencias del análisis jurídico de la investigación realizada, habiendo empleado en su investigación los métodos históricos, deductivos e inductivos y con relación a las técnicas, ficheros, fichas de trabajo, etc.; haciendo aportaciones valiosas y propuestas concretas de solución

En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones y recomendaciones, bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, es por ello que al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 32 del Normativo para Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Publico, resulta procedente dar el presente DICTAMEN FAVORABLE, aprobando el trabajo de tesis asesorado, para que continúe su tramite hasta culminar su aprobación en el examen Publico de tesis.

Sin otro particular me suscribo muy cordialmente.

Atentamente,

Lic. Carlos Francisco González Ruano  
Abogado y Notario  
Colegiado No. 3976

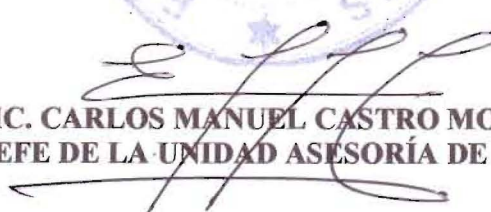




UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, catorce de abril de dos mil nueve.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) EMILIO ENRIQUE PÉREZ MARROQUÍN, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante WENDY AZUCENA ORELLANA ESTUPE. Intitulado: "LOS TÉRMINOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LA LEGISLACIÓN MERCANTIL GUATEMALTECA".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".

  
**LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY**  
**JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS**



cc.Unidad de Tesis  
CMCM/sllh

Lic. EMILIO ENRIQUE PÉREZ MARROQUÍN  
Abogado y Notario  
8 Calle 3-53, Zona 11  
Teléfono: 5269-3487  
E-Mail: Emilio\_enrique58@hotmail.com



Guatemala, 27 de abril de 2009

Señor Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
LICENCIADO CARLOS MANUEL CASTRO MONROY  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Presente



Licenciado Castro Monroy:

En atención a la providencia de revisor de tesis, de fecha catorce de abril de dos mil nueve, en la que se me notifica el nombramiento como Revisor de Tesis de la Bachiller WENDY AZUCENA ORELLANA ESTUPE, y oportunamente a proceder a dictar dictamen correspondiente. Habiendo cumplido con revisar el trabajo confiado, me permito emitir el siguiente:

**DICTAMEN**

- A. El trabajo de tesis se intitula "LOS TÉRMINOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LA LEGISLACION MERCANTIL GUATEMALTECA"
- B. El tema que investiga la bachiller Wendy Azucena Orellana Estupe es de suma importancia en el Derecho Mercantil.
- C. La bibliografía empleada es la adecuada para el profundo estudio jurídico y doctrinario del tema investigado y la metodología de Derecho Comparado y científico redundan en darle un valor de obra de consulta.
- D. Durante el tiempo empleado en la revisión de la presente investigación de manera conjunta analizamos los diferentes aspectos y procedimos a puntualizar, en la cual ambos estuvimos de acuerdo.
- E. Por lo anteriormente relacionado concluyo informando a usted que procedí a REVISAR el trabajo encomendado, por lo que me permito:

**OPINAR**

- I. En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones y recomendaciones, bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, es por ello que al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 32 del Normativo para Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, resulta procedente dar el presente DICTAMEN FAVORABLE, aprobando el trabajo de tesis revisado, para que continúe su trámite hasta culminar su aprobación en el examen Público de tesis.
- II. Que es procedente ordenar su impresión y oportunamente el examen público.

Con las muestras de mi respeto soy de usted deferente servidor.

Lic. Emilio Enrique Pérez Marroquín  
Abogado y Notario  
Revisor  
Colegiado No. 3637

*Lic. Emilio Enrique Pérez Marroquín*  
**ABOGADO Y NOTARIO**

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12  
Guatemala, C. A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, uno de septiembre del año dos mil nueve.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante WENDY AZUCENA ORELLANA ESTUPE, Titulado LOS TÉRMINOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LA LEGISLACIÓN MERCANTIL GUATEMALTECA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público. -

CMCM/nmmr.

## **DEDICATORIA**

- A DIOS:** Porque de el proviene la sabiduría y el conocimiento, encomendado mi vida a él he podido alcanzar mis metas.
- A MIS PADRES:** Myrian Teresa y Oscar René, por ser ejemplos a seguir de dignidad, honradez y perseverancia; por que desde siempre me han apoyado en todo proyecto emprendido e inculcado en mi valores como persona, mujer y profesional.
- A MI HIJO:** Nelson René, por iluminar mi vida y ser el motivo de mi perseverancia. Te amo.
- A MIS HERMANOS** Oscar Estuardo y Lucia Mariela por compartir el anhelo de alcanzar nuestras metas, su cariño incondicional y respeto.
- A MIS ABUELOS** Juana Pineda, Antonio Estupe (Q.E.D), Rosalinda Dardón (Q.E.D.) y Alfredo Orellana, por su apoyo, demostraciones de cariño y oraciones en la tierra y en el cielo.
- A MIS TIOS Y TIAS:** Gloria Delia Estupe, Odilia Estupe, Juan Antonio Estupe, Julio Rodrigo Zacarias y Julio César López (Q.E.D) por su cariño y consejos.
- A MIS PRIMOS:** Elder Fabian, Ana Guadalupe, Julio Alejandro, Werner Rodrigo, Dulce Celeste, Juan José, por



compartir desde niños nuestros deseos de superación.

A MIS CATEDRATICOS

Y PADRINOS:

Lic. Noé Eleazar Coronado Ortiz, Lic. Carlos Manuel Castro Monroy, MSc. Alberto Pereira-Orozco, Lic. Carlos Francisco Gonzalez Ruano, Lic. Emilio Enrique Pérez Marroquin, a mi hermano Oscar Estuardo Orellana Estupe y especialmente a mi padre Lic. Oscar René Orellana Dardón por ser profesionales del Derecho y ejemplos a seguir.

A MIS AMIGOS:

Yasmina, Anelise, Claudia, Ingrid, Carla, Monica, Adriana, Joana, Bitia, Maria José, Paola, Elizabeth, Margarita, Eliel, Samuel, Enrique, Mynor, Ricardo, por su amistad, apoyo y solidaridad.

A MIS JEFES :

Miguel Guardado, Miguel Guardado (Papá, Q.E.P.D) Julio Avila, Christopher Haase, Kai Saubier, Peter Saubier, por su apoyo.

A MIS COMPAÑEROS

DE TRABAJO:

por ser una segunda familia para mi.

A TODA MI FAMILIA:

Por estar siempre a mi lado.

A

La Universidad de San Carlos de Guatemala, especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por abrir sus puertas para mi crecimiento profesional.

## ÍNDICE

Pág

Introducción .....	i
--------------------	---

### CAPÍTULO I

1. Comercio .....	1
1.1 Definición .....	1
1.2 Clases .....	2
1.2.1 Importación y exportación .....	3
1.3 Mercado guatemalteco .....	4
1.4 Regimenes .....	8

### CAPÍTULO II

2. Compras y ventas multimodales .....	21
2.1 Transporte multimodal .....	22
2.2 Documentos que amparan el origen de las transacciones de compras y ventas multimodales .....	26
2.2.1 Conocimiento de embarque .....	27
2.2.1.1 Bill of lading (Marítimo) .....	29
2.2.1.2 Carta de porte (Terrestre) .....	36
2.2.1.3 Guía aérea (Aéreo) .....	38
2.2.1.4 Factura comercial (Commercial invoice) .....	39

**CAPÍTULO III**

3.	Términos de comercio internacional .....	41
3.1	Definición .....	41
3.2	Reseña histórica .....	45
3.3	EXW, Ex works (En fábrica, por sus siglas en inglés) .....	47
3.4	FCA, Free carrier (Franco transportista, por sus siglas en inglés).....	50
3.5	FAS, Free alongside ship (Franco al costado del buque, por sus siglas en inglés) .....	54
3.6	FOB, Free on board (Franco a bordo, por sus siglas en inglés) .....	57
3.7	CFR o C&F, Cost and freight (Costo y flete, por sus siglas en inglés).....	60
3.8	CIF, Cost, insurance and freight (Costo, seguro y flete) por sus siglas en inglés).....	63
3.9	CPT, Carriage paid to (Flete pagado hasta, por sus siglas en inglés).....	66
3.10	CIP, Carriage and Insurance paid (Transporte y seguro pagado hasta, por sus siglas en inglés).....	69
3.11	DAF, Delivered at frontier (Entrega en frontera, por sus siglas en inglés).....	72

	<b>Pág</b>
3.12 DES, Delivered ex ship (Entrega sobre buque, por sus siglas en inglés).....	75
3.13 DEQ, Delivered ex quay (Entrega en muelle, por sus siglas en inglés).....	77
3.14 DDU, Delivered duty unpaid (Entrega derechos no pagados, por sus siglas en inglés).....	80
3.15 DDP, Delivered duty paid (Entrega derechos pagados, por sus siglas en inglés).....	82

## **CAPÍTULO IV**

Análisis de la normativa del Código de Comercio vigente en Guatemala y los términos de comercio internacional.....	85
Comentarios de términos de comercio internacional .....	87
 CONCLUSIONES .....	 89
 RECOMENDACIONES .....	 91
 ANEXOS .....	 93
1. Conocimiento de embarque marítimo, Bill of lading .....	95
2. Conocimiento de embarque terrestre, carta de porte .....	97
3. Conocimiento de embarque terrestre, carta de porte .....	99

	<b>Pág</b>
4. Conocimiento de embarque aéreo, air way bill .....	101
5. Factura comercial .....	103
6. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte	
Marítimo de Mercancías.....	115
Parte I. Disposiciones generales .....	105
Parte II. Responsabilidad del porteador .....	106
Parte III. Responsabilidad del cargador .....	111
Parte IV. Documentos de transporte .....	112
Parte V. Reclamos y acciones .....	115
Parte VI. Disposiciones complementarias .....	118
Parte VII. Cláusulas finales .....	120
BIBLIOGRAFIA .....	125

## INTRODUCCIÓN

El derecho es presentado ante la sociedad como el conjunto de normas que regulan el comportamiento del ser humano, en tal sentido tiene influencia en la religión, la moral, el comercio, en lo educativo, lo social; y a su vez se manifiesta como un ordenamiento establecido por la sociedad y destinado a regular los actos de los hombres en su vida de relación.

Por lo anterior, es importante la regulación de terminología utilizada internacionalmente en el ámbito mercantil, recientemente el comercio se ha desarrollado de tal forma que se han estrechado las relaciones de los países a nivel mundial, lo que se entiende por globalización, razón por la cual varios modismos de algunas naciones dominantes del comercio, se utilizan como propios en naciones con idiomas distintos.

Tal es el caso de los términos que se utilizan a diario en el flujo comercial guatemalteco, donde por falta de regulación de éstos, se retrasan en muchas ocasiones las transacciones mercantiles multimodales de importación y exportación.

Al no existir regulación nacional de los términos de comercio internacional “incoterms”, que se actualizan con frecuencia en el ámbito mercantil internacional, no hay parámetros que desarrollen la interpretación de los extranjerismos, tomando como fundamento que la legislación mercantil guatemalteca únicamente regula cuatro

términos en materia contractual, se hace necesario el conocer y aplicar los términos de comercio internacional los cuales adquieren mayor relevancia día a día

Durante la presente investigación se utilizaron el método inductivo y deductivo y las técnicas de investigación bibliográfica y entrevistas, dando como resultado la verificación de la hipótesis inicialmente planteada, el demostrar la eminente necesidad de modernizar la legislación mercantil guatemalteca.

En el presente trabajo de investigación se contempla el flujo de comercio que actualmente existe en Guatemala; las modalidades de compraventa mercantil multimodal y los documentos que amparan dichas transacciones; los incoterms y sus respectivas descripciones en cuanto a las responsabilidades de entrega que cada uno abarca; y la necesidad de una reforma al Código de Comercio de Guatemala a través de un breve análisis de este.

# CAPÍTULO I

## 1. Comercio

### 1.1 Definición

“Actividad lucrativa que consiste en intermediar directa o indirectamente entre productores y consumidores, con el objeto de facilitar y promover la circulación de la riqueza. (Scolni).”<sup>1</sup>

Se denomina comercio a la actividad socioeconómica consistente en la compra y venta de bienes o servicios, sea para su uso, para su venta a través de un mercader o comerciante.

El comerciante es la persona física o jurídica que se dedica al comercio en forma habitual, como las sociedades mercantiles. También se utiliza la palabra comercio para referirse a un establecimiento comercial o tienda.

“El comerciante, es el individuo que, teniendo la capacidad legal para contratar, ejerce por cuenta propia, o por medio de personas que lo ejecutan por su cuenta, actos de comercio (v.), haciendo de ello profesión habitual. En sentido más amplio, toda persona que hace profesión de la compra y venta de mercaderías”.<sup>2</sup>

En la actualidad el comercio es una actividad de la economía de los pueblos, destinada a relacionar a los sectores producción y consumo, que se realiza tanto en el área nacional como internacional, la moneda de cada uno de los países se utiliza para medir las transacciones y en el campo internacional hay que relacionar el valor

---

<sup>1</sup> OSSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**. Pág. 193

<sup>2</sup> Ibid



de las diferentes monedas para facilitar la medida de compra y venta de bienes y servicios.

## **1.2 Clases**

El comercio se puede clasificar de distintas formas, según el volumen de venta, mayorista y minorista; por el lugar de negociación o venta, interior o nacional y exterior o internacional; por el medio de transporte utilizado para completar la transacción, entre otros.

Se entiende por comercio mayorista (conocido también como comercio al por mayor o comercio al mayor) la actividad de compra-venta de mercancías cuyo comprador no es consumidor final de la mercancía. La compra con el objetivo de vendérsela a otro comerciante o a una empresa manufacturera que la emplee como materia prima para su transformación en otra mercancía o producto.

Se entiende por comercio minorista (conocido también como comercio al por menor, comercio al menor; comercio detallista) la actividad de compra-venta de mercancías cuyo comprador es el consumidor final de la mercancía, es decir, quien usa o consume la mercancía.

Comercio interior, es el que se realiza entre personas que se hallan presentes en el mismo país, sujetos a la misma jurisdicción; comercio exterior es el que se efectúa entre personas de un país y las que viven en otro.

Comercio terrestre, marítimo, aéreo y fluvial, todos hacen referencia al modo de transportar la mercancía y cada una es propia de una rama del derecho mercantil, que llevan el mismo nombre.

Comercio por cuenta propia, el que se realiza por cuenta propia, para sí mismo, y comercio por comisión, es el que se realiza a cuenta de otro.

El comercio exterior, se define como el intercambio de bienes y servicios entre dos bloques o regiones económicas. Como por ejemplo el intercambio de bienes y servicio entre la Unión Europea y Centroamérica.

Las economías que participan del comercio exterior se denominan abiertas. Este proceso de apertura externa se produce fundamentalmente en la segunda mitad del siglo XX, y de forma espectacular en la década de los 90's al incorporarse las economías latinoamericanas y de Europa del Este.

Se diferencia el comercio internacional de bienes, mercancías, visible o tangible y el comercio internacional de servicios invisible o intangible. Los movimientos internacionales de factores productivos, y en particular, del capital, no forman parte del comercio internacional aunque sí influyen en éste a través de las exportaciones e importaciones ya que afectan el tipo de cambio.

El intercambio internacional es también una rama de la economía. Tradicionalmente, el comercio internacional es justificado dentro de la economía por la teoría de la ventaja comparativa o por la mayor existencia de productos o bienes intercambiados tendientes a incrementar la oferta en el mercado local.

### **1.2.1 Importación y exportación**

“Las operaciones económicas de importación y exportación en cuanto reflejan el ingreso y egreso de mercaderías al país respectivamente, constituyen la función administrativa de la compraventa comercial internacional y se encuentran, por ende, íntimamente asociadas entre otros con actos administrativos de tipo aduanero,

cambiarlo, de seguridad, simultáneamente se realizan actos jurídicos como la apertura de cartas de crédito, la celebración de contratos de transporte y seguros, el libramiento de pagarés y la constitución de garantías diversas, que se han refinado con el correr del tiempo para dar mayor fluidez al tráfico mercantil.”<sup>3</sup>

A fin de establecer con un margen de certeza el límite de los derechos y las obligaciones de las partes, existen en el comercio, reglas internacionales, usos y prácticas cuyo objetivo es establecer en los contratos de compraventa internacional, brindando certeza y seguridad en las transacciones.

Cada parte involucrada en el comercio deberá someterse a una legislación aduanera que representa, según cada circunstancia, la entrada y la salida de la mercadería de los distintos países, lo cual se refleja como las condiciones de venta pactadas, comúnmente conocidas como *Incoterms*, las cuales le darán derechos y obligaciones a cada una de las partes involucradas en la negociación.

### **1.3 Mercado guatemalteco**

El modelo legal que se aplica en Guatemala carece de muchos elementos que coadyuven al cumplimiento del mismo, se hace necesario el estudio de la reglamentación vigente en materia de comercio a nivel internacional y hacer un estudio de la evolución histórica en la materia, intentando determinar de esa normativa que constituye derecho vigente.

Guatemala, es un país consumista, por lo que la importación es mayor a la exportación como consecuencia a que nos hemos dedicado a la exportación de productos tradicionales como el café, azúcar, cardamomo entre otras especias,

---

<sup>3</sup> MARZORATI, Osvaldo J, **Derecho de los negocios internacionales**, Pág. 245

teniendo crecimiento en los últimos años la exportación de prendas elaboradas, artículos plásticos, entre otros.

La conformación de bloques económicos y la tendencia a abolir las barreras comerciales a nivel internacional, han obligado a los países del mundo a crear y buscar ventajas competitivas para enfrentarse en condiciones cada vez más favorables en los mercados internacionales.

Como parte de este proceso de globalización, las economías individuales de los países tienden a desaparecer. Los productos que se consumen en el mercado interno y los productos que concurren a mercados externos, son aquellos, capaces de competir en condiciones favorables sin considerar el lugar de su procedencia.

Por esta razón, las ventajas competitivas con que cuenta cada país, dependen en gran medida, de la abundancia de ciertos factores productivos, como son el trabajo, recursos naturales, condiciones climáticas, que favorecen determinados procesos que son de carácter dinámico, es decir, varían con el tiempo y se alcanzan los procesos de modernización.

El modelo legal se refiere al conjunto de leyes y acuerdos que de alguna manera contribuyen con la regulación del comercio. En Guatemala, desde el pasado primero de octubre de 2008 entró en vigencia el Decreto 47-2008, Ley para el reconocimiento de las comunicaciones y firmas electrónicas.

Elementos importantes Decreto 47-2008

1. Firma digital: la firma digital puede ser definida como una secuencia de datos electrónicos (bits) que se obtienen mediante la aplicación a un mensaje determinado de un algoritmo (fórmula matemática) de cifrado asimétrico o de clave pública, y que equivale funcionalmente a la firma autógrafa en orden a la identificación del autor del

que procede el mensaje. La firma digital será entonces un conjunto de caracteres que se adjuntarán al mensaje que se envía y servirá como un identificador de autoría.

2. Promoción comercio electrónico: se otorga validez jurídica a todo tipo de comunicación o transacción realizada por medios electrónicos, lo que dará mayor seguridad al consumidor.

3. Entidades de certificación: El tercer y último elemento en cuestión, se refiere a las unidades de certificación. Una unidad de certificación es una entidad de confianza, responsable de emitir y revocar los certificados digitales o certificados, utilizados en la firma electrónica, para lo cual se emplea la criptografía de clave pública.

Datos sobre exportaciones e importaciones de Guatemala

Las exportaciones tradicionales siguen representando una gran porción del mercado de exportación en el país.

La economía de Guatemala está dominada por el sector privado, que genera alrededor del 85% del PIB. La agricultura contribuye con el 23% del PIB y constituye el 75% de las exportaciones.

La mayoría de la manufactura es de ensamblaje ligero y procesamiento de alimentos, dirigido a los mercados domésticos de EEUU y Centroamérica.

Durante años pasados, el turismo y la exportación de textiles, y productos agrícolas no tradicionales como vegetales de invierno, frutas y flores se han incrementado, mientras que las exportaciones tradicionales como el azúcar, bananas, y café siguen representando una gran porción del mercado de exportación.

Estados Unidos es el mayor socio comercial del país, proveyendo el 41% de las importaciones de Guatemala y recibiendo el 34% de sus exportaciones.

El sector público es pequeño y está reduciéndose, con sus actividades de negocios limitadas a servicios públicos, algunos de los cuales se han privatizado, puertos, aeropuertos, y varias instituciones financieras orientadas al desarrollo.

Guatemala fue calificada para recibir ventajas a la exportación bajo el Acta de Comercio Básico y de Sociedad del Caribe y goza de acceso a los beneficios del Sistema de Preferencias Generalizado (SPG) de la Unión Europea. Sin embargo, debido a graves carencias en la protección de los derechos de los trabajadores, los privilegios de Guatemala en el SPG están bajo revisión.

Entre las prioridades económicas actuales están:

Liberar el régimen de comercio.

Reformar el sector de servicios financieros.

Reformar las finanzas públicas.

Simplificar la estructura tributaria, mejorar el cumplimiento de impuestos, y ampliar la base imponible.

Mejorar el clima de inversión por medio de simplificaciones en procedimientos y regulaciones y adoptando el objetivo de concluir tratados para proteger las inversiones y los derechos de propiedad intelectual.

Los aranceles de importación han bajado conjuntamente con los de los vecinos centroamericanos de Guatemala, de manera que la mayoría está entre el 0% y el 15%, como aparece en el SAC, Sistema Arancelario Centroamericano, adicional al

beneficio que representan los tratados de libre comercio al reducir algunos aranceles con los certificados de origen.

En Guatemala se han desarrollado industrias en azúcar, textil, muebles, químicos, petróleo, metales, caucho; y en productos agrícolas: caña de azúcar, maíz, bananas, café.

Los principales productos de exportación: café, azúcar, bananas, fruta y vegetales, carne, petróleo, electricidad; y las importaciones son en su mayoría en productos como: combustible, maquinaria y transporte, materiales de construcción, cereales, fertilizantes, electricidad.

#### **1.4 Regímenes**

Tomando como base el Régimen Aduanero, como conjunto de operaciones orientadas a perfeccionar el destino aduanero de la mercancía, se encuentra que en el sistema aduanero internacional existen dos grandes categorías de regímenes: los definitivos y los temporales.

Según la legislación guatemalteca, en el Artículo 89 del CAUCA, Concepto de regímenes aduaneros: Se entenderá por Regímenes Aduaneros, las diferentes destinaciones a que puedan someterse las mercancías que se encuentran bajo control aduanero, de acuerdo con los términos de la declaración presentada ante la autoridad aduanera.

Artículo 90 del CAUCA, el cumplimiento de requisitos y formalidades para los regímenes aduaneros La sujeción a los regímenes aduaneros y las modalidades de importación y exportación definitivas, estará condicionada al cumplimiento de los

requisitos y formalidades aduaneras y las de otro carácter que sean exigibles en cada caso.

Artículo 91 del CAUCA, la clasificación de los regímenes aduaneros

Las mercancías pueden destinarse a los siguientes regímenes aduaneros:

- a) Definitivos: importación y exportación definitiva y sus modalidades;
- b) Temporales o suspensivos: tránsito aduanero; importación temporal con reexportación en el mismo estado; admisión temporal para perfeccionamiento activo depósito de aduanas o depósito aduanero; Exportación temporal con reimportación en el mismo estado; y Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo; y,
- c) Liberatorios: zonas francas; reimportación y reexportación.

Sin perjuicio de los regímenes antes citados, podrán establecerse otros regímenes aduaneros que cada país estime convenientes para su desarrollo económico.

**Regímenes Definitivos:** Son aquellas destinaciones que otorgan a las mercancías una situación aduanera permanente. No se requiere la aplicación de otro régimen aduanero para que las mercancías puedan mantener su legalidad frente a la norma aduanera.

Es conveniente indicar que dentro de dicho régimen encontramos modalidades para el tratamiento de la mercancía importada que tiene incidencia en los derechos e impuestos aplicables. En ese orden se tiene la Importación con derechos pagos (corresponde al pago por despacho a consumo), exoneración total de impuestos, exoneración parcial, suspensión de impuestos y sin incidencia de los impuestos.

**Tránsito aduanero internacional:** El paso de mercancía extranjera por el territorio nacional sometido a la jurisdicción de la República con destino al exterior o a territorios nacionales no sometidos a esa jurisdicción.



Régimen de reposición de inventarios con franquicia arancelaria: Permite importar con exención de derechos de Importación de mercancías equivalentes esto es similar por su especie, calidad y características técnicas a las mercancías legalmente importadas, que fueron utilizadas para obtener los productos previamente exportados a título definitivo.

Artículo 92 del CAUCA La importación definitiva, es el ingreso de mercancías procedentes del exterior para su uso o consumo definitivo en el territorio aduanero.

Regímenes temporales: Son aquellas que otorgan un estado transitorio a la mercancía y que requieren de una destinación definitiva para que adquieran un estado permanente en el país.

Tránsito aduanero nacional: Es el paso de mercancías extranjeras por el territorio nacional sometido a la jurisdicción de la República con destino a recintos aduaneros interiores.

Introducciones transitorias: son los Artículos que se introduzcan al país para ser exhibidos temporalmente en el territorio fiscal de Guatemala y que no pagarán derechos de Importación. No obstante los introductores deberán prestar fianza que cubra de los impuestos que puedan causarse si los objetos introducidos permanecen en todo o en parte en el país.

Admisión temporal de perfeccionamiento activo: Permite recibir dentro de un territorio aduanero con suspensión de derechos e impuestos de Importación y previa consignación de fianza o garantía por el monto de los respectivos derechos e impuestos, algunas mercancías destinadas a ser exportadas en un plazo determinado después de haber sido sometidas a un proceso de transformación, elaboración o reparación.

Artículo 97 del CAUCA Importación temporal con reexportación en el mismo estado, es el régimen que permite ingresar al territorio aduanero por un plazo determinado, con suspensión de derechos e impuestos a la importación, mercancías con un fin específico, las que serán reexportadas dentro de ese plazo, sin haber sufrido otra modificación que la normal depreciación como consecuencia de su uso.

Artículo 98 del CAUCA Admisión temporal para el perfeccionamiento activo es el ingreso al territorio aduanero con suspensión de derechos e impuestos a la importación, de mercancías procedentes del exterior, destinadas a ser reexportadas, después de someterse a un proceso de transformación, elaboración o reparación u otro legalmente autorizado.

Cada país signatario podrá establecer que un porcentaje de las mercancías sometidas a procesos de transformación, elaboración o reparación u otro autorizado bajo este régimen, pueda importarse definitivamente a su territorio, previo cumplimiento de los requisitos, formalidades y condiciones establecidas en la legislación nacional.

El plazo para la reimportación será el que establezca el Reglamento.

Artículo 103 del CAUCA establece como exportación temporal para perfeccionamiento pasivo es el régimen que permite la salida del territorio aduanero por un plazo determinado de mercancías nacionales o nacionalizadas, para ser sometidas en el exterior a las operaciones de transformación, elaboración, reparación u otras permitidas, con suspensión en su caso, de los derechos e impuestos a la exportación, para ser reimportadas bajo el tratamiento tributario y dentro del plazo establecido en el Reglamento.

Depósitos: consiste en colocar las mercancías extranjeras en almacenes oficiales o en zonas libres para su reexportación, para consumo o utilización dentro del país. Cuando se trate de zonas o puertos libres de depósito también podrá tener objeto la transformación o envasado de las mercancías.

Depósitos Especiales para Mercaderías a la Orden: destinado exclusivamente a la Exportación para la venta a los barcos que lleguen a los puertos habilitados de la República para seguir viaje al exterior y a la venta en los Aeropuertos Internacionales a los pasajeros que salgan o pasen con destino a países extranjeros.

Admisión Temporal para perfeccionamiento activo

Fundamento Legal: Artículo 98 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano - CAUCA-

Requisitos:

- \* Solicitud se debe indicar en la misma que la mercancía se importará para transformación, elaboración o reparación u otro legalmente autorizado.
- \* Fotocopia simple legible:
- \* Documento que ampare el ingreso del bien a importar al territorio nacional (B/L, carta de porte o guía aérea) consignada al interesado.
- \* Factura
- \* Lista de empaque
- \* Documentos de soporte que permitan plenamente la identificación de la mercancía a importar, mediante series, números o códigos.
- \* Constitución de la empresa
- \* Planilla de trabajadores
- \* Justificación económica de la operación con indicación de las provisiones de exportación.,
- \* Descripción técnica del proceso de elaboración, transformación o reparación.

\* Solvencia fiscal

\* Si la empresa se encuentra también calificada al amparo del Decreto 29-89, Ley de Fomento y Desarrollo de la actividad exportadora y de maquila, deberá presentar constancia de no tener saldos vencidos en la Oficina de Perfeccionamiento Activo.

En la solicitud se deberá incluir:

\* Detalle de incisos arancelarios de importación y reexportación para operar con el régimen, incluyendo subproductos resultantes del proceso.

\* Especificación del tipo de perfeccionamiento a realizar.

\* Descripción específica de cada proceso y la proporción de materias primas y extranjeras incorporadas para la obtención de cada producto compensador resultante de la actividad. Porcentaje de pérdidas, mermas y subproductos de cada una de las materias importadas.

Importador directo, está representado por toda empresa dedicada a la labor de importación de diferente tipo de productos, para su distribución en el mercado local.

En esta clasificación también se toma en cuenta los importadores de materia prima, que posteriormente se utiliza para la producción de productos.

La empresa importadora es la responsable de realizar la liquidación de la respectiva póliza de importación, así como de efectuar el pago de los impuestos correspondientes.

Importador Indirecto se da cuando una empresa utiliza los servicios de otra empresa para llevar a cabo la importación de productos. En este caso es la empresa intermediaria quien se responsabiliza por liquidar los gastos aduanales y efectuar el pago de impuestos.

Reimportación: importación de mercancías en un territorio aduanero, las cuales fueron anteriormente exportadas desde ese territorio.

Importaciones Finales: las importaciones finales son aquellas cuyo destino final es Guatemala. Los productos se nacionalizarán en Guatemala mediante la liquidación de la póliza de importación y el pago de los impuestos correspondientes. El consumo de estos productos será en el mercado local.

Importaciones en Tránsito: se refiere a aquellas importaciones que su destino final no es Guatemala sino únicamente están de paso pero su destino final podrá ser cualquier otro país. En este caso, no se hará la liquidación de la póliza así como tampoco se deberán cancelar los impuestos sino esto se hará necesario en el país de destino final. Estos casos se dan cuando una empresa importa productos para Guatemala, El Salvador y Honduras por ejemplo.

En Guatemala únicamente se liquidarán los productos cuyo destino final corresponde a este país y el resto se irán liquidando en cada país de destino. Esto se debe indicar a la empresa de transporte desde el inicio de la importación para que ellos a su vez preparen la mercadería a manera que este procedimiento no se complique en el despacho en cada país. Las empresas de transporte le pueden asesorar en la mejor manera de manejar este tipo de importaciones así como toda la logística necesaria.

Tipos de importación: Conforme la clasificación General del tipo de importación, se tipifican de la manera siguiente:

Importación para el consumo: Régimen aduanero por el cual las mercancías importadas pueden entrar en libre circulación dentro del territorio, previo pago de los derechos e impuestos a la importación exigibles con cumplimiento de las formalidades necesarias.

Importación: También denominado Despacho a Consumo, consiste en introducir legalmente al territorio aduanero de la República productos procedentes del exterior o de una zona o puertos libres establecidos en el País.

Importación temporal: El régimen aduanero que permite recibir dentro del territorio nacional, bajo un mecanismo suspensivo de derechos de aduana, impuestos y otros cargos de importación, aquellas mercancías destinadas a ser enviadas al exterior después de haber sido sometidas a un proceso de ensamblaje, montaje, máquinas, equipos de transporte en general o aparatos de mayor complejidad tecnológica y funcional, elaboración, obtención, transformación, reparación, mantenimiento, adecuación, producción o fabricación de bienes.

Permite ingresar al territorio aduanero por un plazo determinado, con suspensión de derechos e impuestos a la importación, mercancías con un fin específico, las que serán reexportadas dentro de ese plazo.

Importación temporal con reexportación en el mismo estado

Fundamento Legal: Artículo 97 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano - CAUCA

Requisitos:

- \* Solicitud
- \* Fotocopia simple legible: Documento que ampare el ingreso del bien a importar al territorio nacional (B/L, carta de porte o guía aérea) consignada al interesado.
- \* Factura
- \* Lista de empaque
- \* Documentos de soporte que permitan plenamente la identificación de la mercancía a importar, mediante series, números o códigos.

\* Anotación: En la solicitud se deberá indicar la aduana por donde ingresará la mercancía, y el monto de la fianza a constituir que garantice el cien por ciento de los Derechos Arancelarios a la Importación temporal e impuesto al valor agregado de la mercancía objeto de la importación temporal y/o pago en depósito efectuado ante la aduana de ingreso.

Tipos de exportación: La exportación se puede clasificar de la siguiente forma:

Exportación definitiva: Artículo 93 del CAUCA La exportación definitiva, es la salida del territorio aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior.

Reexportación: El Artículo 107 del CAUCA, establece que es el régimen que permite la salida del territorio aduanero, de mercancías extranjeras llegadas al país y no importadas definitivamente. No se permitirá la reexportación caídas en abandono o que se haya configurado respecto de ellas, presunción fundada de falta o infracción aduanera penal.

Exportación Temporal de Perfeccionamiento Pasivo: Artículo 103 del CAUCA establece que la exportación temporal con reimportación en el mismo estado, es el régimen aduanero mediante el cual, con suspensión del pago de derechos e impuestos a la exportación en su caso, se permite la salida temporal del territorio aduanero, de mercancías nacionales o nacionalizadas, con un fin específico y por un tiempo determinado, con la condición que sean reimportadas sin que hayan sufrido en el exterior ninguna transformación, elaboración o reparación, en cuyo caso a su retorno serán admitidas con liberación total de derechos e impuestos a la importación.

Las Modalidades especiales de Importación y exportación definitivas: Dentro de las modalidades especiales el CAUCA en el Artículo 108 al 118 menciona las siguientes modalidades especiales de importación y exportación definitiva

a) Envíos postales; Se entenderá por envíos postales, los de correspondencia y paquetes postales designados como tales en el Convenio de la Unión Postal Universal y sus Actas.

b) Envíos urgentes; Se entenderá por envíos urgentes, las mercancías que en razón de su naturaleza o por responder a una necesidad debidamente justificada, deban ser despachadas rápida y preferentemente.

Igualmente se incluyen en esta modalidad, las mercancías ingresadas bajo el sistema de entrega rápida o couriers, cuyo ingreso es efectuado por empresas registradas ante el servicio aduanero.

c) Tráfico fronterizo; Se considera tráfico fronterizo, las importaciones y exportaciones que efectúen sin fines comerciales, los pobladores de las zonas limítrofes de los países signatarios.

Las mercancías objeto de dicho tráfico se podrán eximir total o parcialmente del pago de los derechos e impuestos que las graven, conforme lo dispongan los Acuerdos Multilaterales y siempre que la legislación nacional lo permita.

d) Equipaje de viajeros Constituyen equipaje, los efectos personales nuevos o usados que el viajero pueda necesitar razonablemente, para su uso personal o ejercicio de su profesión u oficio en el transcurso de su viaje, conforme lo disponga el Reglamento y la legislación nacional. No se considerará parte del equipaje del viajero, el menaje de casa.



- e) Menaje de casa; de entenderá por menaje de casa, los enseres y artículos del hogar, nuevos o usados, en cantidades y características que permitan determinar que serán destinados para uso doméstico.
  
- f) Pequeños envíos sin carácter comercial; Se consideran pequeños envíos sin carácter comercial, las mercancías remitidas del exterior para uso o consumo del destinatario o de su familia, cuya importación estará exenta del pago de derechos, impuestos y demás cargos, siempre que su valor total en aduana no exceda de quinientos pesos centroamericanos. Las muestras sin valor comercial. Son muestras in valor comercial, aquellas mercancías cuyo empleo o muestra tienen como finalidad servir como demostración u otro fin similar y que carezcan de todo valor comercial, ya sea porque no lo tienen debido a su cantidad, peso, volumen y otras condiciones de presentación, o porque haya sido privado de ese valor mediante operaciones física de inutilización que eviten toda posibilidad de ser comercializadas.
  
- g) Otras que establezca la legislación nacional.

En el Artículo 113, 114 y 118, se hace referencia a otras condiciones aplicables a las modalidades mencionadas. Exención del pago de derechos e impuestos por el equipaje. Toda persona que arribe a los puertos, aeropuertos o lugares fronterizos habilitados, podrá introducir al país su equipaje con exención de derechos e impuestos.

Exención del pago de derechos e impuestos para mercancías distintas del equipaje. El viajero podrá introducir con exención de derechos e impuestos, mercancías que traiga consigo, distintas del equipaje, cuyo valor total en aduana no sea superior al equivalente a quinientos pesos centroamericanos, salvo que la legislación nacional establezca un monto mayor. Condiciones para gozar de la exención. Las condiciones

para gozar de la exención a que se refiere el artículo anterior, serán establecidas por la legislación nacional.



## CAPÍTULO II

### 2. Compras y ventas multimodales

La importancia del contrato de compraventa es crucial, se debe señalar que los Incoterms no se ocupan de todos los aspectos logísticos relacionados al contrato propiamente dicho, como son la transmisión de la propiedad, las cláusulas internas, los instrumentos de pago, el incumplimiento y sus consecuencias, las exoneraciones de responsabilidades debidas a causas diversas o la situación en la que se encuentre la mercancía. Éstas y otras cuestiones deben contemplarse a través de estipulaciones en el contrato de compraventa y mediante la ley aplicable.

El simple hecho de incorporar Incoterms al contrato de venta no constituye un acuerdo para la utilización del arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional ubicada en París, Francia. Es necesaria una cláusula clara y concreta incluida por mutuo acuerdo de las dos partes, dado que determinados sistemas jurídicos exigen que la cláusula de arbitraje sea expresamente aceptada por las partes o estipulada de acuerdo con formalidades particulares del contrato. En dicha cláusula, las partes tienen la conveniencia y libertad para elegir el derecho aplicable al contrato, el número de árbitros, la sede y el idioma del arbitraje.

Todo arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, es confiado a un tribunal arbitral, responsable de estudiar el asunto y dictar un laudo definitivo conforme el reglamento de la Cámara de Comercio Internacional. El trabajo de estos tribunales es supervisado por la Corte Internacional de Arbitraje, que se reúne al menos tres veces al mes en su sede en París, Francia.

En el desarrollo certero de estas ventajas competitivas es que se centran los costos y beneficios de los tratados de libre comercio. Por el contrario, aquellos países que

fallen en identificar y promover sus sectores competitivos se verán perjudicados con el libre comercio, pues la competencia internacional tenderá a desplazar a los productores nacionales de aquellos bienes que compiten con las importaciones.

El proceso anterior da como resultado el transporte multimodal acompañado de los servicios conexos que facilitan su operatividad, es un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales, no solo es una expresión moderna de transporte, sino principalmente es una forma eficiente y adecuada a los nuevos requerimientos del mercado, de trasladar las mercaderías entre un origen y un destino, en distintas formas a través de los términos de compra del comercio internacional “*incoterms*”.

“En el caso del Derecho guatemalteco, su intención es normar únicamente aquellas especialidades que pueden darse al negociar compraventas mercantiles; y deja al Código civil la tarea de recoger toda la teoría que durante siglos se ha sido acumulando en torno a este contrato”.<sup>4</sup>

En el comercio internacional de exportación e importación, la venta de mercaderías que sirve de vehículo jurídico a ese tráfico pueden adoptar diversas modalidades, a través de la combinación de servicios, a esto se le denomina Transporte multimodal.

## **2.1 Transporte multimodal**

El transporte multimodal es el resultado de la combinación de formas de transporte sea este aéreo, marítimo o terrestre. Como principal regulación se encuentra La Convención de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, la cual se aprobó en Ginebra en 1980, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, con la participación

---

<sup>4</sup> VILLEGAS LARA René Arturo, Derecho Mercantil Guatemalteco. Pág. 23

directa de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

También se encuentran otras regulaciones como El Acuerdo Regional de Transporte Multimodal aprobado por la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Publicas de América del Sur de noviembre de 1996; el Acuerdo sobre Transporte Multimodal en ámbito del MERCOSUR, mediante decisión 15/94 del Consejo Mercado Común del MERCOSUR; La Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena sobre Transporte Multimodal en la Comunidad Andina (CAN) antiguamente denominada Pacto Andino, lo relativo al Transporte Multimodal se encuentra recogido en esta Decisión, sin embargo en la Decisión 393 de la misma Comisión modificó algunos aspectos de esta.

En el capítulo VI del libro IV del Código de Comercio de Guatemala, se encuentra regulado lo relativo al Transporte. Se hace referencia en el artículo 794 al concepto de Contrato de transporte, en el cual el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro a pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario.

En relación al transporte multimodal, la legislación guatemalteca contempla en el artículo 795, Aplicabilidad. Las disposiciones del presente capítulo se aplicaran al transporte por tierra, por agua y por aire.

Transporte multimodal nacional: Es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, ubicados ambos en el territorio nacional.

En este tipo se encuentran empresas en países más grandes, los cuales para efectos de traslado dentro de un territorio utilizan varios medios como el acarreo interno en aeropuertos locales y transporte terrestre.

Transporte multimodal internacional: Es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega de un país distinto.

En este tipo de transporte surge en empresas que prestan servicios a nivel regional, como podría ser en flujo comercial entre países de Centro América.

Operador de transporte multimodal internacional: es toda persona que, por si o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal, actúa como principal, como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento.

En Guatemala los operadores de transporte multimodal en su mayoría son agencias de empresas mundiales con representación acreditada, las cuales actúan en representación y cumpliendo con los servicios previamente contratados, en el caso de importación y carga en transito, y con negociaciones específicas para la exportación.

De igual forma hay empresas que no son los operadores multimodales de forma directa, si no que contratan a varias empresas para revender un servicio completo, a estas empresas se les conoce como Agencias de Carga o empresas Consolidadotes y Desconsolidadoras de Carga, identificados como Auxiliares de la Función Aduanera conforme el RECAUCA según el Artículo 121 que lee: Los consolidadotes de carga

son personas que, en su giro comercial, se dedican, principal o accesoriamente, a contratar, en nombre propio y por su cuenta, servicios de transporte internacional de mercancías que ellos mismos agrupan, destinadas a uno o mas consignatarios.

Los desconsolidadores de carga son personas a las que se consigna el documento de transporte madre ya sea este aéreo, marítimo o terrestre (master airway bill, master bill of lading o carta de porte) y que tiene como propósito desconsolidar la carga en su destino.

Existen alrededor de 350 empresas acreditadas en Guatemala, que pueden fungir como proveedores de servicios multimodales, esta información según los registros de la SAT en su pagina web [www.portal.sat.gob.gt](http://www.portal.sat.gob.gt).

También existen empresas de Entrega Rápida o Courier, para envíos clasificados como urgentes según el Artículo 110 del CAUCA, los cuales se regulan en el RECAUCA, según los siguientes artículos

Artículo 120 Empresas de entrega rápida o courier. Constituyen empresas de entrega rápida o courier las personas legalmente establecidas en cada país signatario, cuyo giro o actividad principal sea la prestación de los servicios de transporte internacional expreso a terceros por vía aérea o terrestre, de correspondencia, documentos, y envíos de mercancías que requieran de traslado y disposición inmediata por parte del destinatario.

Artículo 145 Requisitos y obligaciones. Las empresas de entrega rápida deberán cumplir, entre otros, con los requisitos y obligaciones además de las mencionadas, lo establecido en el Artículo 58 y 59 del RECAUCA



## **2.2 Documentos que amparan el origen de las transacciones de compras y ventas multimodales**

Los títulos valores son documentos necesarios para legitimar el ejercicio del derecho literal y autónomo que en ellos se incorpora. Pueden ser de contenido crediticio, corporativos o de participación, y de tradición o representativos de mercancías.

En este caso lo que originariamente se concibió como un documento de recibo que acredite la propiedad de las mercancías transportadas a grandes distancias y que se efectúan por vía marítima esencialmente, denominado Conocimiento de embarque, evoluciona y se hace necesario que adquiera características esenciales de título valor, como lo es su carácter de negociable.

Sin embargo no sólo se requiere su convertibilidad o negocio, sino también que sea seguro y garantice al propietario de la mercancía su entrega al destinatario correcto y también para el porteador o transportador que es responsable de su tránsito, la entrega al consignatario adecuado.

Según se cita del artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita: Documento de transporte: Es el que contiene el contrato celebrado entre el remitente y el porteador para transportar mercancías por vía marítima, terrestre o aérea o una combinación de estas (multimodal).

Estas y otras necesidades modifican el Conocimiento de embarque o en términos internacionales llamado Bill of lading a que se disgregue en documentos que asumen diversas situaciones, como al portador, no negociable, contra entrega previo documento y otros que permiten diversificar el ámbito de acción de este documento que crece y se convierte en un título valor de alcance internacional.

La necesidad de tener una legislación uniforme que regule el comercio internacional, obligó a las Naciones Unidas a la recopilación e implementación del Convenio de Hamburgo, Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Mercadería por Mar, en el cual se hace precisiones sobre el Conocimiento de embarque y su aceptación por diversos países, comprometiéndose a incluir dichos requerimientos en sus legislaciones internas.

“Al estudiar los títulos de crédito conocimos, la existencia de los llamados ‘títulos representativos de mercaderías’, caracterizados por no representar un valor dinerario, sino una mercadería determinada: carta de porte, conocimiento de embarque y certificado de depósito.”<sup>5</sup>

Adicionalmente a los comprobantes de transporte, podemos encontrar la factura comercial, en cual de se refleja el valor de la compra y en algunos casos el tipo de negociación realizada, incluyendo en términos simples las obligaciones del vendedor y del comprador.

### **2.2.1 El Conocimiento de Embarque**

El Conocimiento de embarque es el recibo que prueba el embarque de la mercancía. Sin este título no se puede retirar la mercancía en el lugar de destino. De acuerdo al medio de transporte toma el nombre específico (Conocimiento de embarque marítimo o Bill of Lading o conocimiento de embarque aéreo Airway Bill, guía aérea, si es por vía aérea).

Según se cita del Artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita: Conocimiento de transporte: Título representativo de mercancías, que contiene el

---

<sup>5</sup> VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho Mercantil Guatemalteco**. Pág. 27

contrato celebrado entre el remitente y el transportista para transportarlas al territorio nacional y designa al consignatario de ellas.

El conocimiento de embarque es el documento por medio del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua. Es el equivalente a la 'carta de porte' en el transporte aéreo o terrestre.

“El conocimiento es título de crédito de tradición o representativo de las mercancías cargadas. Prueba el hecho de la carga y da derecho a obtener en su día la entrega de las mercancías transportadas.”<sup>6</sup>

El conocimiento debe ser entregado por el transportador, capitán o agente marítimo, al cargador, contra la devolución de los recibos provisionales.

La evolución tecnológica que afecta aquellas prácticas, y en particular los distintos mecanismos de elaboración de los contratos de transporte, financiero y de compraventa de mercaderías a distancia, sumados a la transformación que se observa en el transporte y comercialización, motivan la aparición de nuevos documentos y de una mecánica innovadora en su emisión, a requerimiento de las partes, importadores y exportadores del comercio exterior.

Es así que la aparición de una nueva documentación para el transporte de mercaderías por agua y la difusión de los llamados sea way bills, se inscribe en las llamadas nuevas tendencias del Derecho de la Navegación. En este caso, la innovación en la forma de documentar el embarque y la propiedad de la carga transportada por vía marítima.

---

<sup>6</sup> URÍA, Rodrigo. **Derecho Mercantil**. Pág. 925

En resumen la evolución de la documentación señalada advierte que, culminando un proceso histórico en pos de lograr seguridad instrumental en la certificación de los embarques en los buques y en la certificación del contrato de transporte, el conocimiento de embarque, documento que no sobrepasa su sencilla redacción a la propia de un simple recibo, para terminar siendo considerado como un verdadero título valor, representativo de las mercaderías en él consignadas y, por lo tanto, útil y reconocido para su circulación jurídica y la comercialización de las mismas.

Esa historia conocida, fue consolidando y afirmando en sus funciones al conocimiento de embarque, aportando la seguridad jurídica que las partes originarias (transportador-cargador) y otros sujetos al contrato de transporte de mercaderías por agua (consignatario, comprador de la mercadería, bancos, etc.) requieren.

El código de comercio de Guatemala, en el artículo 588 segundo párrafo indica, "El conocimiento de embarque para amparar mercaderías transportadas por vía marítima. La carta de porte servirá para amparar mercaderías transportadas por vía aérea o terrestre". Y en el artículo 808 indica que el porteador deberá expedir un comprobante de haber recibido la carga, que entregará al cargado, o, si éste lo exige, una carta de porte o conocimiento de embarque.

#### **2.2.1.1 Bill of Lading (Marítimo)**

El Bill of Lading, bien definido como aquel documento mediante el cual y sin perjuicio de sus restantes funciones se acredita el contrato de transporte de mercaderías por agua, nació en efecto, históricamente, como un simple recibo de lo que se embarcaba a bordo y prueba de un depósito consiguiente, fue perfilando en los usos y leyes marítimas una gama de crecientes e importantes funciones.

Desde el siglo XIX el BL llega como recibo de la carga a bordo, documentación probatoria de los llamados contratos de transporte a carga general, sin perjuicio de su necesaria emisión también por los fletantes en ejecución de un contrato de fletamento total o parcial; formas del llamado por viaje, representativo de la mercadería embarcada a bordo y título valor circulatorio, a más de un título ejecutivo' para exigir la entrega de la mercadería por parte de su titular, de quien la tenga en su poder, sea el transportador marítimo o sus agentes, en fin, sus condiciones, efectos y términos usuales son reconocidamente firmes en el Derecho Marítimo.

El BL es la consagración documental de la seguridad jurídica en la contratación de transportes marítimos de carga, e irremplazable como tal en sus funciones de afianzarla, para las partes (transportador-cargador) y los sujetos que luego, normalmente, aparecen en el tráfico de la mercadería embarcada (consignatario de la misma, bancos involucrados en una operatoria de exportación, importación, etc.).

El Convenio Internacional de Bruselas de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, acuerda las señaladas funciones del conocimiento de embarque, las condiciones de concertación y las nulidades de cierto tipo de cláusulas impropias y de estilo en los formularios que aportan las empresas navieras, destacándose la obligación del transportador o capitán, de hacer entrega de la mercadería, al poseedor legitimado del documento, en base a la presentación efectiva de uno de sus ejemplares originales.

Por su parte, el Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Internacional de Mercadería por Mar (Reglas de Hamburgo de 1978), resta seguridad jurídica al negocio que concierne al cargador, al contratar el transporte de su mercadería por mar, al no exigir indefectiblemente de la parte transportadora, la emisión de un conocimiento y la posibilidad de sustituirlo por la suscripción de otro tipo de documento.

Recientemente, sobre todo en tráficos de línea regular, aparecen impuestos por los usos de las empresas transportadoras los llamados sea way bills, instrumentos que si bien documentan el embarque de la mercadería y el subsiguiente deber de custodia y de transporte, por parte de su emisor, con la consiguiente obligación de la entrega de la mercadería en destino, son una suerte de remedo del tradicional BL, pues los sea way bills a pesar de ser nominativos, no resultan negociables.

Cabe mencionar que no aseguran las tradicionales características del conocimiento, en una de sus más conocidas funciones, la de constituirse en título valor circulatorio. Porque, justamente, no lo es, la circunstancia aportada, retrotrae la emisión del bill of lading a poco más que la de un mero recibo, que además solo representa la contratación de un transporte marítimo, pero que si mismo resulta no negociable.

El tema así, no se libera de encontradas opiniones y se suma a la natural desconfianza que ciertas innovaciones que aportan la informática y técnicas modernas, inspiran a la seguridad del transporte marítimo en sus aspectos jurídicos, sobre todo a la parte llamada cargadora, ausente en el manejo, emisión y control de esta nueva documentación, que surge a interés de los transportadores dicha polémica está abierta en casi todos los mercados a nivel mundial.

El BL es un recibo dado al embarcador (shipper) por las mercancías entregadas. Demuestra la existencia de un contrato de transporte y otorga derechos sobre las mercancías. Los Bill of Lading, son emitidos en juegos de originales, normalmente tres, y cualquiera de ellos puede ser usado para obtener la posesión de la mercancía.

Por tanto quién posea el Bill of Lading acredita la posesión de la mercancía. Este aspecto es fundamental, sobre todo en las formas de pago documentales.

Bill of Lading Recibido para Embarque: Este tipo de documento, demuestra que la mercancía ha sido recibida por el transportista en la fecha indicada en el documento, pero no que haya sido embarcada. Está especialmente indicado para el transporte de contenedores o multimodal, ya que, se emite en el momento en que la mercancía ha sido entregada al primer transportista o a la terminal de contenedores.

Bill of Lading a bordo: Es el documento que demuestra la recepción de la mercancía a bordo del buque. Es decir que la mercancía está lista para ser enviada. La prueba de que se ha recibido a bordo puede adoptar las siguientes formas:

- a. En el texto del BL se incorpora la frase: Shipped on board as above local vessel...(Cargado a bordo del barco indicado) La firma y fecha del BL se entienden como la del on board (a bordo). Esta forma es la más usual.
- b. Si en el BL aparece Received in apparent good order and condition (...) for transportation / shipment..., (Recibido en aparente orden y buena condición para su transporte o envío) en lugar del texto del apartado a), entonces la mención "on board" debe aparecer sobreimpresa, fechada y firmada de tal forma que la fecha de embarque será la del "on board" en lugar de la del BL.

Bill of Lading a la orden (to the order): Cuando un BL es a la orden, el propietario de la mercancía, es decir, el poseedor del BL, puede convertirlo: mediante endoso, en nominativo, ponerlo a la orden de otra firma dejarlo con el endoso firmado en blanco (para que prácticamente sean al portador).

Bill of Lading al portador (BL to the bearer): Cuando un BL es al portador (es decir en el documento no se indica el destinatario), al poseedor del BL se le considera, a todos los efectos legales, como el propietario de la mercancía.

Bill of Lading House: El BL House (BL emitido por el intermediario o tercero involucrado) y el Non-negotiable Sea Way Bill (SWB) son documentos no negociables, que no dan derechos sobre la mercancía.

Bill of Lading nominativo: Los BL nominativos son extendidos a nombre de una persona determinada, que podrá hacerse cargo de la mercancía previa identificación y presentación de uno de los BL originales. Estos documentos no admiten endoso (cesión), sino simplemente cesión de derechos. Por ello es una forma poco usada, ya que no es negociable.

Bill of Lading sin trasbordo (BL without transshipment): Cuando se contemplan transbordos se distinguen dos modalidades:

- a. Transshipment Bills: Si todo el recorrido se realiza por mar.
- b. Through Bills: Cuando el transporte por mar sólo es una parte del recorrido (la otra puede ser vía fluvial). Estos BL son usados como una alternativa a los BL Combinados.

Short Form Bill Of Lading o Blank Back: Se trata de un documento que no incluye todas las condiciones del contrato de transporte en el reverso del documento. Su nombre completo es "Common Short Form Bill of Lading" y se denomina así porque no está emitido en el formato habitual de los documentos de las compañías navieras, con el anagrama y el nombre en el ángulo superior derecho, sino que el nombre del transportista debe aparecer escrito a máquina en su lugar.

SWB: El poseedor del Bill of Lading puede negociar la venta de la mercancía durante el trayecto, especialmente si este es largo, lo cual le interesará debido a que durante el trayecto tiene inmovilizado un capital. Si se prevé que no se va a vender la



mercancía durante el trayecto, no se necesitará un documento que constituya título-valor de la mercancía.

En estos casos se utiliza el SWB (Documento de Embarque Marítimo No Negociable - Sea Waybill). Permite a la parte consignada un acceso a la mercancía en destino, en aquellos casos en que todavía no han llegado los documentos. El SWB es un documento de "Recibido para embarque" y no de un documento "A Bordo".

Through Bill Of Lading: Un through bill of lading se usa cuando el transporte marítimo lo efectúa más de un transportista. Entonces uno de los documentos que puede cubrir la totalidad de la expedición es el Through Bill of Lading.

El Conocimiento de Embarque podrá contener:

- a) La denominación de Conocimiento de Embarque;
- b) El nombre, el número del documento oficial de identidad y domicilio del cargador;
- c) El nombre y domicilio del Beneficiario o Consignatario a quien o a la orden de quien vayan dirigidas las mercancías, pudiendo ser el propio Cargador;
- d) La indicación de la modalidad del transporte;
- e) La naturaleza general de las mercancías, las marcas y referencias necesarias para su identificación; el estado aparente de las mercaderías, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador, quien debe además señalar, si procede, su carácter perecedero o peligroso;
- f) El monto del flete de transporte y de los demás servicios prestados por el Porteador, en la medida que deba ser pagado por el Consignatario;
- g) La fecha y lugar de emisión, puerto de carga y descarga y la fecha en que el Porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto, así como el lugar y plazo de entrega de la mercancía objeto del transporte, si en este último caso en ello hubieran convenido expresamente las partes;

- h) La declaración del valor patrimonial que hubiere declarado el Cargador, si en ello han convenido las partes;
- i) El número de orden correspondiente y la cantidad de originales emitidos, si hubiere más de uno;
- j) El nombre, firma, el número del documento oficial de identidad y domicilio del Porteador que emite el título, o de la persona que actúa en su nombre;
- k) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta; y
- l) Cláusulas generales de contratación del servicio de transporte y cualquier otra indicación que permita o disponga la ley de la materia.

El Conocimiento de embarque puede ser a la orden, nominativo o al portador. El endosatario o cesionario de dicho título se subroga en todas las obligaciones y derechos del endosante o cedente. Sin embargo, si el endosante o cedente es el Cargador, éste seguirá siendo responsable frente al Porteador por las obligaciones que le son inherentes de acuerdo a las disposiciones que rigen el Contrato de Transporte Marítimo de Mercaderías. El endosante o cedente del título sólo responde por la existencia de las mercancías al momento de verificarse la transmisión del Conocimiento de Embarque, sin asumir responsabilidad solidaria ni proceder contra éste acción de regreso. El Conocimiento de embarque negociable confiere a su legítimo tenedor acción ejecutiva para reclamar la entrega de las mercaderías. La copia no negociable correspondiente al Porteador confiere a éste la misma acción para cobrar el flete que le corresponde. Para el ejercicio de las acciones cambiarias derivadas del Conocimiento de Embarque, no se requiere de Protesto.

(Ver anexo: Bill of Lading / Conocimiento de Embarque Marítimo, ver pág. 95 )

### 2.2.1.2. Carte de porte (Terrestre)

El es documento que justifica el desplazamiento de mercancías y el contenido de las mismas. La carta de porte debe redactarse en papel o bien en formato electrónico (TEI/EDI).

Según se cita del Artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita: Carta de porte: Es el documento que contiene un contrato de transporte terrestre en el que se consigna la descripción de las mercancías transportadas, las condiciones en que se realiza el transporte y se designa al consignatario de ellas.

Contenido de la Carta de Porte: los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores de transporte están obligados a documentar cada uno de los envíos en que se materialicen los contratos de transporte de mercancías por carretera que celebren en el correspondiente *carta de porte u otra documentación acreditativa*, la cual deberá acompañar a las mercancías en su desplazamiento y en el que deberán constar, al menos, los siguientes datos:

- Nombre o denominación social y domicilio de la empresa cargadora.
- Nombre o denominación social y domicilio de la empresa que haya realizado la expedición de las mercancías, cuando no coincida con la empresa cargadora.
- Nombre o denominación social y domicilio del operador de transporte que, en su caso, hubiese intermediado en la contratación del servicio.
- Nombre o denominación social y domicilio de la empresa transportista.
- Nombre o denominación social y domicilio del destinatario o consignatario del envío.
- Lugares de origen y destino de la expedición de transporte de que se trate.
- Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.

- Matrícula del vehículo o vehículos utilizados en la realización del transporte.

Cuando se trate de un conjunto articulado, deberán hacerse constar tanto la matrícula del vehículo o vehículos tractores como las de los semiremolques o remolques arrastrados por los mismos.

Si iniciada la operación de transporte se produjera un cambio de vehículo, esta circunstancia deberá hacerse constar en la documentación de control por la empresa de transportes. Naturaleza, peso y, en su caso, número de bultos de la mercancía transportada. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su cantidad y peso.

Siempre que así lo soliciten el transportista, el cargador, el expedidor o el destinatario, además de los anteriores se harán constar en la documentación de control las observaciones y/o reservas o cualquier otra indicación que consideren útil.

Cuando así lo soliciten todas las partes involucradas en el contrato, se hará constar, asimismo, el precio que la empresa cargadora paga por el transporte (cuando el transporte del envío de que se trate sea consecuencia de un contrato previamente formalizado por escrito, bastará con que en la documentación de control se contenga una referencia a éste, siempre que permita identificarlo claramente).

La documentación de control será de libre edición, pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga a las partes involucradas en el contrato, debiendo expedirse tantas copias como partes intervengan en el transporte. La obligación de confeccionar y expedir la documentación corresponderá al cargador o, cuando éste no se hallare presente, al expedidor material de la remesa que se ha de transportar.

Conservación de las cartas de porte: finalizado el transporte del envío de que se trate, el transportista y el cargador y, en su caso, el operador de transportes que hubieran intervenido en el contrato o contratos de que sea consecuencia deberán conservar una copia de la documentación de control, a disposición de la Inspección del Transporte Terrestre, durante al menos un año.

(Ver anexo: cartas de porte, ver pág. 97 y 99)

### **2.2.1.3 Guía Aérea (Aéreo)**

Documento que expide una empresa de transporte aéreo, como constancia de haber recibido del embarcador o del despachador, determinadas mercancías para transportarlas de un aeropuerto a otro. Tiene carácter de contrato de transporte de carga.

Según se cita del artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita: Guía aérea: Documento equivalente al conocimiento de embarque, utilizado en el transporte aéreo de mercancías, mediante el cual la empresa de aeronavegación reconoce el hecho del embarque de mercancías y expresa las condiciones de transporte convenido.

En el caso de embarque aéreo (AWB) se emite sólo un original, como elemento negociable y múltiples copias para efectos de tránsito dentro de los aeropuertos y el respectivo control del porteador (línea aérea) y control aduanero para los tránsitos internacionales.

En la consolidación de cargas aéreas, que consiste en el envío conjunto de cargas individuales agrupadas por un agente de transporte, en un determinado lugar de

origen y expedidas como un envío indivisible, a su representante, en un determinado lugar de destino, con el propósito de acceder a una tarifa más baja (las tarifas aéreas disminuyen a medida que aumenta el peso o volumen) se utiliza la guía aérea madre - Master Air Way Bill (MAWB). En origen se emitirán; sobre la base de la misma; tantas guías aéreas hijas o House Air Way Bill (HAWB), como cargas individuales ampara la MAWB.

(Ver Anexo: Guía Aérea / Air Way Hill, ver pág. 101)

#### **2.2.1.4 Factura comercial (Comercial Invoice)**

En una compraventa internacional el vendedor de las mercancías pacta con su comprador la entrega de éstas bajo determinadas condiciones, entre otras: cosa, calidad, cantidad, precio, forma de pago, medio de transporte, plazo de embarque y término de contratación o incoterms, según las normas que rigen el comercio internacional.

Según se cita del artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita: Factura comercial: Documento expedido por el vendedor, en el cual se relacionan las mercancías a exportar o importar con los precios unitarios y totales y demás anotaciones requeridas por el comercio exterior.

Los términos de compra que existen entre vendedor y comprador, son reflejados en la factura comercial, tanto de importación como de exportación.

En muchas ocasiones cuando el incoterm no está definido en la factura comercial se asume que el precio indicado corresponde a un precio FOB.

Debido a desconocimiento de parte del personal de SAT en las aduanas de ingreso, las importaciones se ven afectadas, debido a que en nuestra legislación no aparecen regulados todos los términos de comercio internacional INCOTERMS, los delegados de la mencionada entidad no permiten la aplicación del término pactado entre comprador y vendedor.

(Ver Anexo: Factura comercial, Pág.103)

## **CAPÍTULO III**

### **3. Términos de comercio internacional, INCOTERMS**

#### **3.1 Definición**

“International Commerce Terms”, Términos de Comercio Internacional, por sus siglas en inglés, son el conjunto de términos internacionales de comercio aprobados por la Cámara de Comercio Internacional.

“En el comercio internacional se ha desarrollado como idioma común, fruto de las prácticas comerciales internacionales, determinadas disposiciones que se han normalizado e incorporado a la legislación de cada país. Los Incoterms son un conjunto de reglas internacionales, de aceptación voluntaria para las partes, que determina el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.”

“Estos términos representan derechos y obligaciones de fácil comprensión que asumen las partes que intervienen en una compraventa internacional. También se les denomina cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos que componen el precio. Se definen como un conjunto de reglas aplicables internacionalmente destinadas a facilitar la interpretación de los términos comerciales comúnmente utilizados.”

A medida que pasa de una condición de venta a otra, en el orden establecido en los Incoterms, aumentan las obligaciones del vendedor y disminuyen las del comprador. Por ello en los contratos comerciales se adopta la cláusula que exprese mejor los intereses en juego y el costo comercial de las partes.



El conocimiento de los diversos medios de transporte, puertos, seguros, tránsitos, régimen aduanero en destino, es lo que debe decidir la elección del término adecuado.

La selección del Incoterm influye sobre el costo de la mercadería, si bien todos los gastos o costos los cancela el comprador, este debe conocer, los valores incluidos en el precio, como la entrega, riesgos, gastos y documentos que determinan lo siguiente:

- En que momento y donde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador
- El lugar de entrega de la mercadería
- Quien contrata y paga el transporte
- Quien contrata y paga el seguro
- El embalaje o empaque de la mercadería

Existen trece Incoterms de mayor uso, cada uno de ellos define claramente las obligaciones del exportador y del importador, la entrega del material, la responsabilidad del riesgo de la mercadería durante el transporte, el reparto de costos asociados a la exportación y la documentación necesaria:<sup>7</sup>

ENTREGA	GASTOS	RIESGOS	DOCUMENTOS
Momento de la obligación de entrega de la mercadería	Quien corre con los gastos, principalmente transporte y seguro	Quién soporta los riesgos: robo, pérdida, deterioro, etc.	Quién proporciona los documentos, formalidades, trámites aduaneros, etc.

<sup>7</sup> <http://www.empresaexterior.com>, consultado en junio de 2008

Además, definen el lugar donde el exportador es responsable de la mercadería y cuales son los gastos a su cargo y que por lo tanto habrían de estar incluidos en el precio ofertado por el exportador.

Los Incoterms son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

Los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos que lo componen. La selección del Incoterm influye sobre el costo del contrato.

El propósito de los Incoterms es el de proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos mas usados en el Comercio internacional.

El uso de los Incoterms es facultativo y optativo para las partes, pero su aceptación esta generalizada, una vez establecido el término a utilizar, en la mayoría de legislaciones, tomando en cuenta que en Guatemala únicamente existen cuatro términos establecidos en el código de comercio, se puede comparar con que en España la normativa vigente en cuanto a procedimiento y tramitación de las exportaciones exige la identificación de una condición de entrega.

Para anteriormente expuesto se aplica el término de comercio internacional, según la siguiente clasificación:

Grupo Salida	E	EXW	En Fábrica	Ex Works
Grupo Sin Pago de Transporte Principal	F	FCA	Franco transportista	Free Carrier
		FAS	Franco junto al buque	Free Alongside Ship
		FOB	Franco a bordo del buque	Free on Board
Grupo con pago de Transporte Principal	C	CFR	Costo y Flete	Cost and Freight
		CIF	Costo, Seguro y Flete	Cost, Insurance and Freight
		CPT	Transporte pagado hasta	Carriage paid to
		CIP	Transporte y seguro pagado hasta	Carriage and insurance paid
Grupo Llegada	D	DAF	Entregada en frontera	Delivered at Frontier
		DES	Entregada sobre buque	Delivered Ex Ship
		DEQ	Entregada en muelles	Delivered Ex Quay
		DDU	Entregada sin pagar derechos	Delivered Duty Unpaid
		DDP	Entregada derechos pagados	Delivered Duty Paid

El Licenciado Osvaldo J. Marzorati, “se los define como un conjunto de reglas aplicables internacionalmente y destinadas a facilitar la interpretación de los términos comerciales comúnmente utilizables.”<sup>8</sup>

“Los usos y costumbres son tratados en el comercio internacional como fuente de obligaciones de las partes, así como también las prácticas. Para que se apliquen, las partes deben referirse expresamente a ellos. Todo uso que no se encuentre

<sup>8</sup> MARZORATI, Osvaldo J. **Derecho de los negocios internacionales.** Pág. 248

codificado será, en principio obligatorio, si es ampliamente conocido y regularmente observado por las partes en contratos del mismo tipo en el tráfico mercantil de que se trate.” Nos referimos Artículo 9º, párrafo 1º y 2º, de la Convención de Viena, citado por Osvaldo J. Marzorati.

“Las modalidades anteriores, en su mayoría, recogen los términos comerciales internacionales para contratar, en el entendido que cuando se trata de transacciones de país a país, el significado puede ampliarse para interpretar los contratos”<sup>9</sup>.

Los Incoterms son reglas internacionales uniformes para la interpretación de términos comerciales. Determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en un contrato de compraventa internacional, solucionando los problemas derivados de las diversas interpretaciones que pueden darse según los países como Guatemala, y reduciendo las incertidumbres derivadas de las múltiples legislaciones, usos y costumbres.

Los Incoterms no son el contrato en sí, pero competen a aspectos del mismo que influyen en su correcta interpretación. Se ofrecen con una presentación simple y clara de 13 siglas o abreviaturas de tres letras. Cada una de ellas encierra el conjunto de obligaciones que asume cada parte que participa en la compraventa internacional. Su finalidad es delimitar con precisión los siguientes términos del contrato.

### **3.2 Reseña histórica**

A inicios del siglo XX las partes contratantes desconocían las prácticas comerciales en sus respectivos países por lo que tenían miedo de operar con países que no conocían, lo que dio como consecuencia la necesidad de solventar dicha problemática, respecto a cual reglamentación es aplicable en un contrato de

---

<sup>9</sup> VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho Mercantil Guatemalteco**. Pág. 30

compraventa entre dos países con reglas diferentes, para reducir el riesgo de complicaciones legales y de esta forma facilitar el intercambio en el comercio internacional.

En 1919 surgió el sistema de cotizaciones internacionales, Definiciones para el Comercio Extranjero americano. Desde 1920, debido a la necesidad de regular ciertos aspectos del comercio internacional, las empresas que realizaban transacciones con el exterior desarrollaron una serie de términos comerciales que tenían el objetivo de describir los derechos, obligaciones y responsabilidades de los comerciantes en relación a la venta y el transporte de mercancías. Estos términos comerciales consistían en una serie de abreviaciones que reflejaban las diferentes disposiciones y cláusulas contractuales. Lamentablemente no hubo una interpretación uniforme de estas normas en todos los países y, consecuentemente, se producían malentendidos en las transacciones internacionales.

En 1928 apareció la primera edición completa del derecho comparado, analizándose los usos de más de treinta países. Los trabajos previos a la aparición de esta primera edición habían comenzado con el Primer Congreso de la Cámara de Comercio Internacional, 1920, en París.<sup>10</sup>

La Cámara de Comercio Internacional de París (International Chamber of Commerce, ICC) creó los INCOTERMS (INternational COMmerce TERMS), una serie de normas uniformes para la correcta interpretación de los términos de comercio internacional, con determinación y delimitación de gastos, riesgos y obligaciones de compradores y vendedores en las transacciones internacionales, especialmente en lo referido al transporte y transferencia de la propiedad de la mercancía.

---

<sup>10</sup> MARZORATI, Osvaldo J. **Derecho de los negocios internacionales**. Pág. 249

En 1936 la Cámara de Comercio Internacional establece los International Commerce Terms y fue publicada la primera versión de “Incoterms” y dada la evolución del comercio internacional estas normas con el transcurso del tiempo han sido revisadas y actualizadas.

En el marco de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), los exportadores mundiales y el resto de los sectores comerciales aprobaron una primera normativa que posteriormente ha sido objeto de distintas revisiones: son los Incoterms, acrónimos de los términos ingleses INCOTERMS (Términos de Comercio Internacional por sus siglas en inglés).

Desde su creación en 1936, los Incoterms han sufrido diversas actualizaciones con el objetivo de mejorar y dar mayor apoyo a los comerciantes. Se han incluido constantes modificaciones para adaptarlos a las presentes prácticas comerciales y adecuarlos al desarrollo del comercio internacional. Tras las revisiones publicadas en 1953, 1967, 1976, 1980 y 1990, los Incoterms 2000 se presentan como la última modificación de la norma. Se ha actualizado regularmente para adecuarse al desarrollo del comercio internacional.

Los Incoterms 2000 toman en consideración la reciente difusión de zonas libres de aduanas, el incremento del uso de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales y los cambios en la práctica del transporte.

### **3.3 EXW, ex works (en fábrica, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor cumple su obligación de entrega en cuanto pone a disposición del comprador la mercadería (en bodega, en la fábrica, etc.) según lo establecido. En particular, éste no es responsable por cargar la mercadería en el vehículo provisto por el comprador o hacer liquidación de mercadería para

exportación, salvo que este acordado. El comprador deberá correr con los gastos y riesgos involucrados con tomar la mercadería en donde el vendedor la ofrece hacia su destino. Este término representa el mínimo de obligaciones para el vendedor.

Como obligaciones del vendedor se encuentran:

A) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta.

B) Darle al comprador la asistencia necesaria para la obtención de la licencia de exportación u otra autorización necesaria para la exportación de mercaderías.

C) Colocar a disposición del comprador en un lugar determinado para la entrega en la fecha indicada dentro del periodo estipulado, en caso de no estar estipulado en el lugar y tiempo usual para la entrega de dicha mercadería.

D) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se ponen a disposición del comprador, conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor.

E) Darle al comprador la notificación respectiva en relación al lugar de entrega de la mercadería para que pueda disponer la misma.

F) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

G) Proveer a su costo el empaque, salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empaque al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta este concluida. Empaclarlas y marcarlas apropiadamente.

H) Entregar al comprador, a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u origen la cual el comprador requiera para la exportación y/o importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el transito por otro país.

Y entre las obligaciones del comprador se encuentran:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de exportación e importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de exportación e importación de la mercadería y cuando fuese necesario de su tránsito por otro país.

B) Recoger la mercadería tan pronto estén a disposición de conformidad con lo pactado como la "entrega" en obligaciones del vendedor.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento que son puestos a su disposición de acuerdo a la notificación respectiva de parte del vendedor, dichos riesgos se asumen teniendo en consideración que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento de disponer de la misma según la cláusula de entrega de parte del vendedor. Pagar por los costos adicionales incurridos en la falla de recoger la mercadería, o darle al vendedor



la notificación respectiva, sin embargo la mercadería debe ser de acuerdo al contrato, esto quiere decir que este debidamente identificadas.

E) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos de y formalidades de liquidación aduanal hasta que la exportación e importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el transito a través de otro país.

F) Reembolsar todos los costos y cargos en que el vendedor incurriese relacionado a las licencias y autorizaciones de exportación.

G) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación)

### **3.4 FCA, Free carrier (Franco transportista, por sus siglas en inglés)**

Free Carrier significa que el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando ha manejado la mercadería, la ha liquidado para exportación y la entrega al transportista designado por el comprador en punto determinado. Cuando, de acuerdo a la practica comercial, el vendedor asiste en hacer el contrato relacionado con el transporte (tales como transporte aéreo o terrestre) el vendedor pueda actuar a costa y riesgo del comprador. Este término puede utilizarse como un modo de transporte incluyendo el transporte multimodal. El transportista (carrier) es la persona quien según un contrato de acarreo se obliga a hacer y procurar el acarreo por tren, aire, mar, o la combinación de estos modos.

El comprador indica al vendedor a quien debe entregar la mercadería, como por ejemplo a un consolidador, quien no es transportista por sí mismo, el vendedor deberá entregar la mercadería bajo custodia de esta persona. La terminal del

transporte, puede ser la estación del tren, la terminal aérea, un patio o un recinto multipropósitos habilitado para ser un punto de recepción.

Entre las obligaciones del vendedor se encuentran:

A) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta.

B) Obtener a su propio costo y riesgo la licencia de exportación o cualquier otra autorización oficial para cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación de mercaderías.

C) No tienen ninguna obligación en relación al contrato de acarreo. Sin embargo, si es solicitado por el comprador o según la practica comercial, el comprador no da ninguna instrucción en contrario en cuanto a los términos usuales del riesgo y costo para contratar por el transporte, podrá entregar la mercadería en la custodia del transporte u otra persona designado por el comprador o escogido por el vendedor en lugar o punto determinado, en la fecha o periodo acordado para la entrega y en la manera acordada. Si no hay un punto acordado, o si son varios puntos de entrega los disponibles, el vendedor puede seleccionar el lugar de entrega que mejor se ajuste a su propósito. En ausencia de instrucciones específicas del comprador, el vendedor puede entregar la mercadería al transportista de tal manera que la mercadería pueda requerir. La entrega al transporte se completa:

I) En el caso del transporte por tren, cuando la mercadería es cargada en el vagón (o el contenedor cargado en las plataformas del tren) el vendedor tiene que cargar el vagón o el contenedor de una forma apropiada. La entrega se completa cuando el vagón o el contenedor es puesto sobre la plataforma del tren o a alguna persona actuando en su nombre. Cuando la entrega no constituye el llenado del vagón o el

contenedor, la entrega se completa cuando el vendedor lleva la mercadería al punto de carga o vehículo provisto por el servicio de tren.

II) En el caso de transporte terrestre cuando se carga en el lugar determinado por el vendedor, la entrega se completa cuando la mercadería es cargada en el vehículo provisto por el comprador. Cuando la mercadería se entrega en las instalaciones del transportista, la entrega se completa cuando se entrega al transporte o una persona actuando en su nombre.

III) En el caso de transporte marítimo cuando se constituye el llenado de un contenedor (Full Container Loaded, FCL) la entrega se completa cuando se carga el contenedor y éste es tomado por la naviera. Cuando el contenedor es llevado con un operador o en una terminal de transporte en su nombre, las mercaderías deben ser entregadas en el contenedor en la terminal determinada. Cuando la carga es inferior a un contenedor (Less than a Container Loaded, LCL) o no es carga conterminizada, el vendedor deberá entregarlo en una terminal. La entrega se completa cuando la mercadería se entrega a la naviera o a su representante.

IV) En el caso de transporte aéreo, la entrega se completa cuando la mercadería se entrega en la terminal aérea o a una persona actuando en representación de la línea aérea.

V) En caso de transporte multimodal, la entrega se completa cuando la mercadería se entrega para su traslado según los puntos I) al IV).

D) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se ponen a disposición del comprador, conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor. Pagar los costos de las formalidades aduanales así como impuestos y derechos arancelarios relacionados al concepto de exportación.

Y como obligaciones de parte del comprador podemos citar:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería y cuando fuese necesario de su tránsito por otro país.

B) Contratar a su costo el transporte de la mercadería desde el lugar determinado, salvo lo establecido en el contrato relacionado con que el vendedor puede contratar el transporte. Tomar la mercadería de acuerdo a las obligaciones de entrega del vendedor.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería desde el momento que la entrega se ha completado, de acuerdo a la cláusula de entrega de obligaciones del vendedor. Los riesgos de daño y pérdida serán a partir de que la mercadería sea entregada de conformidad con el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento de disponer de la misma según la cláusula de entrega de parte del vendedor. Pagar por los costos adicionales incurridos por la falta de nombrar un transportista o por que el transportista nombrado falle al recoger la mercadería, sin embargo, las mercaderías deben ser de acuerdo al contrato, esto quiere decir que este debidamente identificadas.

E) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos de y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el tránsito a través de otro país.

F) Darle al vendedor en detalle el nombre del transportista y cuando sea necesario especificar el modo de transporte, así como la fecha y periodo de envío de mercaderías y según sea el caso, el punto de entrega al transportista.

G) Pagar todos los gastos y cargos en los que se incurran por la obtención de documentos o mensajes electrónicos y reembolsar los gastos en los que el vendedor hubiese incurrido para su asistencia de acuerdo con lo contratado. Dar al vendedor las instrucciones apropiadas al momento que se requiera que este contrate el acarreo de acuerdo al respectivo contrato.

### **3.5 FAS, Free alongside ship (Franco al costado del buque, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor cumple con su obligación de entregar cuando la mercadería ha sido colocada al costado del buque en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador ha de absorber todos los costos y riesgos de pérdidas o daño de la mercadería desde aquel momento. El término FAS requiere que el comprador haga la gestión aduanal para la exportación.

Entre las obligaciones del vendedor se encuentran:

A) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta.

B) Darle al comprador la asistencia necesaria para la obtención de la licencia de exportación u otra autorización necesaria para la exportación de mercaderías.

C) Colocar a disposición del comprador en un lugar determinado por el comprador para la entrega de la mercadería en la fecha indicada dentro del periodo estipulado, de la forma acordada.

D) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se ponen a disposición del comprador, conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor.

E) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que estén a disposición del proveedor como lo establece la condición de entrega.

F) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

G) Proveer a su costo el empaque (salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empaque al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida. Empaquetarlas y marcarlas apropiadamente

H) Entregar al comprador, a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u origen la cual el comprador requiera para la exportación y/o importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el tránsito por país. Proveer al comprador a su solicitud, con la información relativa al seguro.

Entre las obligaciones del comprador se encuentran:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de exportación e importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de exportación e importación de la mercadería y cuando fuese necesario de su tránsito por otro país.

B) Contratar a su costa el servicio de transporte desde el puerto acordado.

C) Recoger la mercadería tan pronto estén a disposición de conformidad con lo pactado como "entrega" en obligaciones del vendedor.

D) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida a partir de que ha sido despachada de acuerdo a la cláusula de entrega de parte del vendedor. Completar las obligaciones de licencias autorizaciones y demás formalidades, los riesgos y pérdidas que se puedan presentar por la falta de la toma de la mercadería por parte del transportista designado a partir de la fecha acordada con el vendedor, sin embargo la mercadería debe estar conforme el contrato.

E) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento de disponer de la misma según la cláusula de entrega de parte del vendedor. Pagar por los costos adicionales incurridos en la falla de recoger la mercadería, o darle al vendedor la notificación respectiva, si embargo las mercaderías deben ser de acuerdo al contrato, esto quiere decir que este debidamente identificadas.

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos de y formalidades de liquidación aduanal hasta que la exportación e importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el tránsito a través de otro país. Reembolsar todos los costos y cargos en que el vendedor incurriese relacionado a las licencias y autorizaciones de exportación.

G) Darle al vendedor los datos del nombre del transporte, lugar de carga y fecha de requerimiento con anticipación.

H) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

I) Pagar todos los gastos y cargos en los que se incurran por la obtención de documentos o mensajes electrónicos y reembolsar los gastos en el vendedor hubiese incurrido en caso de asistencia.

### **3.6 FOB, Free on board (Franco a bordo, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercadería sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador debe sobrellevar todos los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercadería desde ese punto. El termino FOB requiere que el vendedor cumpla con los requisitos de exportar la mercadería. Ester término se puede utilizar solo por transporte terrestre o marítimo.

En las obligaciones del vendedor encontramos:

A) Proveer la mercadería de conformidad con el contrato, y proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.



B) Obtener a su cuenta y gasto cualquier licencia de exportación o cualquier otra autorización para la exportación y cumplir con las formalidades aduanales para la exportación de las mercaderías.

C) Colocar la mercadería a bordo del transporte designado por el comprador en el establecido punto de entrega en la fecha o en período estipulado para la entrega de dicha mercadería.

D) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que estén a bordo del mencionado medio de transporte del puerto/punto de entrega.

E) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se pone la mercadería a bordo del transporte designado por el comprador en el puerto/punto de entrega conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor y pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias para la exportación así como los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro costo relacionado con la exportación.

F) Proveer al comprador a su costa con el documento usual de prueba de entrega o acuse de recibo, según la cláusula de entrega de parte del vendedor. Salvo que el documento en referencia sea un documento de transporte, darle asistencia al comprador en la obtención de un documento de transporte, del contrato de acarreo (por ejemplo, un conocimiento de embarque negociable, carta de porte o contrato de transporte multimodal).

G) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

H) Proveer a su costo el empaque (salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empackar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida. Empacarlas y marcarlas apropiadamente.

I) Entregar al comprador, a su solicitud, riesgos y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u origen la cual el comprador requiera para la importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el transito por país. Proveedor al comprador a su solicitud, con la información relativa al seguro.

Y como obligaciones del comprador:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y cualquier otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería y cuando fuese necesario de su tránsito por otro país.

B) Contratar a su propia costa el acarreo de las mercaderías desde el puerto de embarque.

C) Recoger la mercadería tan pronto estén a disposición de conformidad con lo pactado en como "entrega" en obligaciones del vendedor.

D) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento que son puestos a bordo del transporte en el punto de entrega. En caso que no se cumpla con la recolección de la mercadería de parte del transporte designado o que no se notifique a tiempo al vendedor para preparar la mercadería, deberá correr con los

riesgos de daño y/o pérdida de las mercaderías desde la fecha pactada para entrega, cuando las mercaderías sean entregadas según lo estipulado en contrato.

E) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento de disponer de la misma según la cláusula de entrega de parte del vendedor. Pagar por los costos adicionales incurridos en la falla de recoger la mercadería, o darle al vendedor la notificación respectiva, sin embargo, las mercaderías deben ser de acuerdo al contrato, esto quiere decir que este debidamente identificadas.

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos de y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el transito a través de otro país.

G) Pagar todos los gastos y cargos en los que se incurran por la obtención de documentos o mensajes electrónicos y reembolsar cualquier cargo consecuencia de asistencia hacia éste.

### **3.7 CFR ó C&F, Cost and freight (Costo y flete, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor debe colocar las mercaderías, con el flete internacional pagado, en el puerto de destino convenido; sin embargo, el riesgo de pérdida o daño de la mercadería, así como cualquier costo adicional se transfiere del vendedor al comprador, cuando la mercadería sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque. Este término puede utilizarse para transporte por vía marítima y terrestre.

Entre las obligaciones del vendedor encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado por la ruta usual por barco o transporte terrestre según sea el caso, en el modo usual de transporte de mercadería según se describa en el contrato.

D) Entregar la mercadería a bordo del barco en puerto de embarque en la fecha o periodo estipulado.

E) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que la mercadería sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque o se encuentra cargada en el transporte (furgón o contenedor).

F) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor y al contrato de acarreo, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación.

G) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

H) Proveer a su costo el empaque, salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empacar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida. Empacarlas y marcarlas apropiadamente.

I) Entregar al comprador, a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u origen la cual el comprador requiera para la importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el transito por país. Proveedor al comprador a su solicitud, con la información relativa al seguro.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería y cuando fuese necesario de su tránsito por otro país.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado en como "entrega" en obligaciones del vendedor y recibirlas del transporte designado en el puerto de destino.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería sobrepasa la borda del buque en el puerto/punto de desembarque o destino, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato, debidamente identificada.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor, salvo los costos o

recargos regulares de las líneas navieras o transportistas contratados para el acarreo. Pagar por los costos de descarga en el puerto de destino y cargos de muellaje.

E) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el transito a través de otro país.

### **3.8 CIF, Cost, insurance and freight (Costo, seguro y flete, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor debe colocar las mercaderías, con el flete internacional y seguro de transporte, en el puerto de destino convenido. Sin embargo, el riesgo de pérdida o daño de la mercadería, así como a cualquier costo adicional se transfiere del vendedor al comprador cuando el vendedor pone la mercadería a disposición del primer transportista designado para la entrega.

Entre las obligaciones del vendedor, encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado por la ruta usual por barco o transporte terrestre según sea el caso en el modo usual de transporte de mercadería según se describa en el contrato.

D) Contratar el seguro con una empresa aseguradora de acreditada reputación, o convenida con el comprador, cuya validez se especificará en cuanto a la toma de la mercadería y la transferencia de riesgos entre vendedor y comprador.

E) Entregar la mercadería a bordo del barco en puerto de embarque en la fecha o período estipulado.

F) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que la mercadería sobrepasa la borda del buque en el puerto de desembarque.

G) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía, conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor y al contrato de acarreo, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación.

H) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

I) Proveer a su costo el empaque salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empacar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida. Empacarlas y marcarlas apropiadamente.

J) Entregar al comprador a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega la cual el comprador requiera para la importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el tránsito por país. Proveer al comprador a su solicitud, con la información relativa al seguro.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería y cuando fuese necesario de su tránsito por otro país.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado en como "entrega" en obligaciones del vendedor y recibirlas del transporte designado en el puerto de destino.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería sobrepasa la borda del buque en el puerto de desembarque de acuerdo a la notificación respectiva de parte del vendedor, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor, salvo los costos o



recargos regulares de las líneas navieras o transportistas contratados para el acarreo. Pagar por los costos de descarga en el puerto de destino y cargos de muellaje.

E) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el transito a través de otro país.

### **3.9 CPT, Carriage paid to (Flete pagado hasta, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor debe colocar las mercaderías, con el flete internacional, en el lugar de destino convenido. Sin embargo, el riesgo de pérdida o daño de la mercadería así como cualquier costo adicional se transfiere del vendedor al comprador cuando el vendedor pone la mercadería a disposición del primer transportista designado.

Entre las obligaciones del vendedor, encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado por la ruta usual por barco o transporte terrestre según sea el caso en el modo usual de transporte de mercadería según se describa en el contrato, si no hay punto acordado o determinado por la práctica, el vendedor seleccionara el punto de destino que se ajuste a sus propósitos.

D) Entregar la mercadería al transportista designado en la fecha o periodo estipulado.

E) Sujeto a las condiciones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que la mercadería ha sido entregada.

F) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor y al contrato de acarreo, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación.

G) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

H) Proveer a su costo el empaque (salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empaque al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida. Empaquetarlas y marcarlas apropiadamente

I) Entregar al comprador a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u origen la cual el comprador requiera para la importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el transito por país. Proveedor al comprador a su solicitud, con la información relativa al seguro.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería y cuando fuese necesario de su tránsito por otro país.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado en cuanto a obligaciones del vendedor y recibirlas del transporte designado en el puerto de destino.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería llega al punto de desembarque de acuerdo a la notificación respectiva de parte del vendedor, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor, salvo los costos o recargos regulares de las líneas navieras o transportistas contratados para el acarreo. Pagar por los costos de descarga en el punto de destino.

E) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación)

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el transito a través de otro país.

### **3.10 CIP, Carriage and insurance paid (Transporte y seguro pagados hasta, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor debe colocar las mercaderías, con el flete internacional y seguro de transporte pagados, en el lugar de destino convenido. Sin embargo, el riesgo de pérdida o daño de la mercadería así como cualquier costo adicional se transfiere del vendedor al comprador cuando el vendedor pone la mercadería a disposición del primer transportista designado.

Entre las obligaciones del vendedor, encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado por la ruta usual por barco o transporte terrestre según sea el caso en el modo usual de transporte de mercadería según se describa en el contrato, si no hay punto acordado o determinado por la práctica, el vendedor seleccionara el punto de destino que se ajuste a sus propósitos.

D) Contratar el seguro con una empresa aseguradora de acreditada reputación, o convenida con el comprador, cuya validez se especificara en cuanto a la toma de la mercadería y la transferencia de riesgos entre vendedor y comprador.

E) Entregar la mercadería al transportista designado en la fecha o periodo estipulado.

F) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que la mercadería ha sido entregada de acuerdo a las condiciones pactadas.

G) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor y al contrato de acarreo, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación.

H) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

I) Proveer a su costo el empaque, salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empacar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida, empacarlas y marcarlas apropiadamente.

J) Entregar al comprador, a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u

origen la cual el comprador requiera para la importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el transito por país. Proveer al comprador a su solicitud, con la información relativa al seguro.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería y cuando fuese necesario de su tránsito por otro país.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado en cuanto a obligaciones del vendedor y recibirlas del transporte designado en el punto de destino.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería ha sido despachada de acuerdo a la notificación respectiva de parte del vendedor, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor, salvo los costos o recargos regulares de las líneas navieras o transportistas contratados para el acarreo. Pagar por los costos de descarga en el punto de destino.

E) Pagar, salvo acuerdo en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos de y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el transito a través de otro país.

G) Darle al vendedor toda la información requerida para efectos de seguro.

### **3.11 DAF, Delivered at frontier (Entrega en frontera, por sus siglas en inglés)**

Significa que vendedor realiza la entrega cuando la mercadería es puesta a disposición del comprador sobre los medios de transporte utilizados y descargados, en el punto y lugar convenidos, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante, debiendo estar la mercadería despachada para exportación pero no para importación.

Entre las obligaciones del vendedor, encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado por la ruta usual por barco o transporte terrestre según sea el caso en el modo usual de transporte de mercadería según se describa en el contrato, si no hay

punto acordado o determinado por la práctica, el vendedor seleccionara el punto de destino que se ajuste a sus propósitos.

D) Contratar el seguro con una empresa aseguradora de acreditada reputación, o convenida con el comprador, cuya validez se especificara en cuanto a la toma de la mercadería y la transferencia de riesgos entre vendedor y comprador.

E) Entregar la mercadería al transportista designado en la fecha o periodo estipulado.

F) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que la mercadería ha sido entregada de acuerdo a las condiciones pactadas.

G) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor y al contrato de acarreo, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación.

H) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

I) Proveer a su costo el empaque, salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empacar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida, empacarlas y marcarlas apropiadamente.



J) Entregar al comprador, a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u origen la cual el comprador requiera para la importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el transito por país. Proveer al comprador a su solicitud, con la información relativa al seguro.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería a partir del punto acordado.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado en cuanto a obligaciones del vendedor y recibirlas del transporte designado en el punto de destino.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería ha sido despachada de acuerdo a la notificación respectiva de parte del vendedor, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor, salvo los costos o recargos regulares de las líneas navieras o transportistas contratados para el acarreo.

E) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos de y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa, y en caso que fuese necesario, todo lo relacionado con el transito a través de otro país.

G) Darle al vendedor toda la información requerida para la elaboración de la documentación de exportación y tránsito hasta el punto de entrega convenido.

### **3.12 DES, Delivered ex ship (Entrega sobre buque, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercadería es puesta a disposición del comprador a bordo del buque, no despachada por aduana para la importación, en el puerto de destino convenido. El vendedor debe incurrir en todos los costos y riesgos inherentes al envío de la mercadería hasta el puerto de destino acordado.

Entre las obligaciones del Vendedor encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo, el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado en la fecha o periodo estipulado.

D) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento de entrega en el puerto de desembarque.

E) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía la mercadería, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación.

F) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

G) Proveer a su costo el empaque, salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empacar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida. Empacarlas y marcarlas apropiadamente.

H) Entregar al comprador, a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u origen la cual el comprador requiera para la importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el transito por país. Proveer al comprador a su solicitud, con la información necesaria para efectos de seguro.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado con el vendedor.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería ha sido puesta a su disposición, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor,

E) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos de y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa.

### **3.13 DEQ, Delivered ex quay (Entrega en muelle, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercadería es puesta a disposición del comprador, sin despachar por aduana para la importación, en el muelle del puerto de destino convenido. El vendedor debe asumir los costos y riesgos inherentes al envío de la mercadería hasta el puerto de destino convenido, incluida la descarga de la mercadería sobre el muelle.

Entre las obligaciones del vendedor, encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación e importación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación e importación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado por la ruta usual por barco o transporte terrestre según sea el caso en el modo usual de transporte de mercadería según se describa en el contrato, si no hay punto acordado o determinado por la práctica, el vendedor seleccionara el punto de destino que se ajuste a sus propósitos.

D) Entregar la mercadería al comprador en el muelle determinado en la fecha o periodo estipulado.

E) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que la mercadería ha sido entregada de acuerdo a las condiciones pactadas.

F) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor y al contrato de acarreo, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación.

G) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

H) Proveer a su costo el empaque, salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empacar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida, empacarlas y marcarlas apropiadamente.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Proveer a riesgo y costo del vendedor la asistencia necesaria para obtener cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado con el vendedor.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería ha sido puesta a su disposición, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor,

E) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

### **3.14 DDU, Delivered duty unpaid (Entrega derechos no pagados, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor realiza la entrega de la mercadería al comprador, no despachada por aduana para la importación y no descargada de los medios de transporte a su llegada al lugar de destino convenido. El vendedor debe asumir todos los costos y riesgos inherentes al envío de la mercadería hasta el lugar convenido en el país de destino. Y el comprador debe asumir todos los costos y riesgos de la importación.

Entre las obligaciones del Vendedor encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado por la ruta usual por barco o transporte terrestre según sea el caso en el modo usual de transporte de mercadería según se describa en el contrato, si no hay punto acordado o determinado por la práctica, el vendedor seleccionara el punto de destino que se ajuste a sus propósitos, en la fecha o periodo estipulado.

D) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento de entrega en el puerto de desembarque.

E) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía la mercadería, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación.

F) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

G) Proveer a su costo el empaque, salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empacar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida. Empacarlas y marcarlas apropiadamente

H) Entregar al comprador, a su solicitud, riesgo y costo toda la asistencia para obtener la documentación o información electrónica transmitida en el país de la entrega y/u origen la cual el comprador requiera para la importación de la mercaderías y cuando sea necesaria el transito por país. Proveer al comprador a su solicitud, con la información necesaria para efectos de seguro.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Obtener a su propio riesgo y costo cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado con el vendedor.



C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería ha sido puesta a su disposición, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor.

E) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

F) Pagar todos los impuestos, derechos arancelarios y cualquier otro cargo oficial, así como los costos de y formalidades de liquidación aduanal hasta que la importación de la mercadería este completa.

### **3.15 DDP, Delivered duty paid (Entrega derechos pagados, por sus siglas en inglés)**

Significa que el vendedor realiza la entrega de la mercadería al comprador, despachada para la importación y no descargada de los medios de transporte, a su llegada al lugar de destino convenido. El vendedor debe soportar los costos y riesgos inherentes al envío de la mercadería hasta el lugar en el país de destino. Este término representa la máxima responsabilidad para el vendedor.

Entre las obligaciones del vendedor, encontramos:

A) Obtener a su propio riesgo y costo la licencia de exportación e importación y cualquier otra autorización oficial y cumplir con las formalidades aduanales necesarias para la exportación e importación de la mercadería.

B) Proveer la mercadería y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra evidencia de conformidad con lo que pueda requerir el contrato.

C) Contratar a su costo el servicio de flete de la mercadería hasta un puerto determinado por la ruta usual por barco o transporte terrestre según sea el caso en el modo usual de transporte de mercadería según se describa en el contrato, si no hay punto acordado o determinado por la práctica, el vendedor seleccionara el punto de destino que se ajuste a sus propósitos.

D) Entregar la mercadería al comprador de acuerdo a la cláusula de entrega en la fecha o periodo estipulado.

E) Sujeto a las provisiones pactadas, llevar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercadería hasta el momento en que la mercadería ha sido entregada de acuerdo a las condiciones pactadas.

F) Pagar todos los costos relacionados a la mercadería hasta el momento que se envía conforme la cláusula de entrega de parte del vendedor y al contrato de acarreo, pagar los costos de las formalidades aduanales necesarias de exportación e importación, así como los pagos de derechos arancelarios, impuestos y otros cargos relacionados a la exportación e importación.

G) Pagar por los costos de revisión (tales como revisión de calidad, volumen, peso y cantidad) los cuales son necesarios para colocar la mercadería a disposición del comprador.

H) Proveer a su costo el empaque, salvo que lo usual es que la mercadería se entregue sin empacar al momento de ponerla a disposición del comprador, lo cual puede ser un requisito según las circunstancias del transporte, las cuales deben ser de conocimiento previo a que la venta esté concluida, empacarlas y marcarlas apropiadamente.

Y entre las obligaciones del comprador:

A) Proveer a riesgo y costo del vendedor la asistencia necesaria para obtener cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y sobrellevar las formalidades de importación de la mercadería.

B) Aceptar el envío de la mercadería cuando sea despachada de conformidad con lo pactado con el vendedor.

C) Tomar todos los riesgos de daño y pérdida de la mercadería al momento en que la mercadería ha sido puesta a su disposición, dichos riesgos se asumen tomando en cuenta que la mercadería es conforme el contrato.

D) Pagar por todos los costos relacionados a la mercadería al momento en que han sido enviadas según la cláusula de entrega de parte del vendedor.

E) Pagar, salvo acordado en contrario, el costo de la inspección previo al envío (esta incluye la inspección que establezcan las autoridades del país de exportación).

F) Proveer al vendedor de la asistencia necesaria para los propósitos de importación.

## CAPÍTULO IV

### **4. Análisis de la normativa del Código de Comercio vigente en Guatemala y los términos de comercio internacional**

Actualmente el Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70, Libro IV, Título II, Capítulo I, en la compraventa mercantil se hace referencia a cuatro términos de comercio, los más básicos, pero no por tal razón los más utilizados actualmente con la diversidad comercial que surge cada día, lo que da como resultado la evidente necesidad de la incorporación de los INCOTERMS a nuestra legislación.

Adicional al Código de Comercio de Guatemala, existen regulaciones como el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, CAUCA, el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, RECAUCA, El Sistema Arancelario Centroamericano, SAC, entre otros, que son de utilidad y de aplicación por analogía para los procesos de exportación e importación.

En el CAUCA en el Artículo 1, es lo más cercano a una regulación de aceptación del funcionamiento de los incoterms, “El presente Código Aduanero Uniforme Centroamericano tiene por objeto establecer la legislación aduanera básica de los Estados parte conforme los requerimiento del mercado común centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración, en particular con el Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.”

En el caso de las exportaciones el RECAUCA en el Artículo 370 cita: “La declaración para el régimen de exportación definitiva contendrá la información que establece el Artículo 320 de este Reglamento, en lo que fuere aplicable” en el caso del literal e) de ese artículo, se declarará el valor FOB de las mercancías.” Siendo que el Artículo 320, literal j) lee: “Valor en aduana de las mercancías”, lo cual limita las facultades de

negociación de los exportadores guatemaltecos, debido a que documentalmente para efectos de exportación se declara únicamente el valor de la mercadería.

De conformidad con la Ley del Organismo Judicial Decreto 2-89, se regula la aplicación del Derecho Internacional Privado, en todo tipo de contratos internacionales, siendo que los incoterms no reemplazan el contrato de compraventa mercantil, estos términos forman parte de dicho contrato.

En el Artículo 28 Formalidades externas de los actos (*locus regist actum*) Las formalidades extrínsecas de los actos y negocios jurídicos se regulan de acuerdo a la ley del lugar de su celebración.

En el Artículo 29 Forma de validez de los actos (*Lex loci celebrationis*) Las formalidades intrínsecas de los actos y negocios jurídicos, se regulan de acuerdo a ley del lugar de celebración.

Artículo 30 Lugar de cumplimiento de los actos (*Lex loci executionis*) si el acto o negocio jurídico, debe cumplirse en un lugar distinto a aquel en que se celebró, todo cuanto concierne a su cumplimiento, se rige de acuerdo a la ley del lugar de ejecución.

Artículo 31 Pacto de Sumisión. Los actos y negocios jurídicos se rigen por la ley a que las partes se hubieren sometido, salvo que dicho sometimiento sea contrario a leyes prohibitivas expresas o al orden público.

Al estar regulados los incoterms en la legislación guatemalteca, permitiría a los exportadores el ofrecer servicios agregados a la venta que están realizando, contribuyendo con el flujo de comercio, interviniendo terceros como operadores de

transporte multimodal y liberando el uso y aceptación de las costumbres o prácticas comerciales.

#### **4.1 Comentarios de Términos de Comercio Internacional**

Comentarios en materia de Términos de Comercio Internacional de miembros de la Asociación de Navieros de Guatemala, ASONAV, para quienes la necesidad de la regulación y divulgación de los Incoterms se hace cada día más evidente, en virtud de la necesidad de mantener e incrementar el comercio de Guatemala con otros países del mundo.

En opinión de Agentes de Aduana, la incorporación de los Términos de Comercio Internacional se hace necesaria para agilizar ante nuestras autoridades el procedimiento de importación y exportación en las Aduanas de Guatemala, y para que a los delegados de la Superintendencia de Administración Tributaria, SAT, se les facilite el entender los conceptos de compra venta internacional y no entorpecer o dilatar los procesos del flujo de comercio entre Guatemala y otros países.

Para transportistas, se agilizaría su paso por el territorio nacional en caso de mercadería en tránsito, y permitiría incrementar el flujo de servicio que actualmente brindan.

Para empleados de agencias navieras, gestores portuarios y demás personas involucradas en el comercio internacional, se optimizaría la labor diaria, evitando procedimientos engorrosos y poco factibles que actualmente se dan para los distinguidos tipos de negociaciones comerciales.

Para algunos exportadores sería más productivo y factible el incrementar los márgenes de venta al permitir tener diversidad en ofrecimiento de servicios, como valores agregados a la calidad y precio del producto.

## CONCLUSIONES

1. Como resultado de los procesos de globalización, y a través de la suscripción de diversos Tratados de Libre Comercio con países centroamericanos y del mundo, se hace evidente la necesidad de una modernización legislativa en materia de transacciones, costumbres y prácticas comerciales con la finalidad de incrementar la competitividad de nuestros productos en mercados internacionales y facilitar los procedimientos para la nacionalización y tránsito y productos provenientes del extranjero.
2. El conocimiento de embarque como comprobante de una compraventa multimodal, sea éste un bill of lading, carta de porte o guía aérea, sirve como título de propiedad, como contrato de flete entre la empresa transportista, remitente y destinatario, y como recibo de bienes otorgado por el transportista al remitente, detalla las responsabilidades legales y los límites de las responsabilidades civiles para las diferentes partes involucradas en el embarque.
3. La innegable necesidad de incorporar los incoterms a la legislación mercantil guatemalteca, la cual como resultado de una falta de actualización es un obstáculo en el flujo de comercio internacional, en virtud que los incoterms tienen como finalidad el unificar legislaciones como la nuestra a las prácticas de los comerciales en transacciones comerciales, situaciones que han sido aceptadas por legislaciones de países latinoamericanos.
4. Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, portadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo, que nos puede proporcionar los parámetros para una legislación mercantil guatemalteca a incorporarse en el



Código de Comercio de Guatemala, en Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento, CAUCA y RECAUCA.

## RECOMENDACIONES

1. La verificación de los Tratados de Libre Comercio suscritos entre Guatemala y otros países y el análisis de los impedimentos comerciales a los cuales como país consumista, Guatemala, ha tenido que enfrentarse, con la finalidad de promover la exportación de productos guatemaltecos, reducir el exceso de consumo de productos cuya materia prima es exportada y luego importada como producto terminado.
2. Es imperativo que toda compraventa multimodal sea respaldada por un documento dentro del marco legal correspondiente, de los cuales nuestra legislación reconoce el conocimiento de embarque, sea un bill of lading, carta de porte o guía aérea.
3. La regulación de los términos de comercio internacional, incoterms, adicionales a los citados en el Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70, Libro IV, Título II, Capítulo I, y su respectiva incorporación, a través de una modificación al Código de Comercio de Guatemala.
4. Es necesario formular un anteproyecto de ley, que proponga la iniciativa al Congreso de la República, en la cual se solicite una reforma al Código de Comercio, que sea equivalente a una versión actualizada de los incoterms, dentro del Contrato de Compraventa Mercantil.



## **ANEXOS**

- 1 Conocimiento de Embarque Marítimo, Bill of Lading de la empresa NORDANA LINE
- 2 Conocimiento de Embarque Terrestre, Carta de Porte, emitida por Transportes San Ramón, S.A. para el transito nacional
- 3 Conocimiento de Embarque Terrestre, Carta de Porte, emitida por TRAMELSA para transito internacional
- 4 Conocimiento de Embarque Aéreo, Air way bill, de la empresa DELTA
- 5 Factura Comercial emitida por la Cervecería Centro Americana, S.A.
- 6 Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Convenio de Hamburgo





**ANEXO I**

**Bill of Lading for Combined Transport or Port to Port Shipment**

**Nordana Line**  
www.nordana.com

Shipper/Exporter (2) (Complete name, address and phone number)		Booking number (5)		Bill of Lading number (5A)	
Consignee (3) (Complete name, address and phone number) (Not negotiable unless consigned to order)		Export references (6)			
		Forwarding agent - FMC number (7)			
Notify (4) (Complete name, address and phone number)		Point and country of origin (8)			
		Also notify - Routing instructions (9)			
Carrier not to be responsible for failure to notify					
Pre-carriage by (12)*		Place of Receipt (13)*			
Vessel (14)	Voy. No.	Port of Loading (15)		Acceptance terminal/Loading pier (10)	Type of Move (11)
Port of discharge (16)		Place of Delivery (17)*		On-carriage by (17A)*	

**ANULADO**

Item No.	Carrier's receipt		Particulars furnished by shipper - Carrier not responsible			
	Marks and numbers (18)	No. Pkgs. (19)	HM	Description of goods (20)	Gross Wgt. (21)	Meas'mt (22)
				<b>ANULADO</b>		

Total number of packages or units in words (total column 19)

\* If the Boxes 12, 13, 17 or 17A are filled out, shipment will be treated as Through Combined Transport. Carrier undertakes entire transport from the place where the goods are accepted to the place designated for their delivery and assumes full liability for such transport as per Clauses 5B and 5C.

Item No.	Freight charges (23) (See Clauses 5.C.4 and 9)							
	Charges	Code	Revenue tons	Rate	Curr.	Per	Prepaid	Collect

**ANULADO**

Declared value charge (See Clauses 5.C.4. & Tariff) DV  
If this Bill of Lading is to order (Box 3), then Three (3) Bills of Lading all of like tenor, have been issued, ONE of which being accomplished, the others shall stand void.

Exchange rate	<b>Total</b>		
Total prepaid in local curr.	Prepaid at (24)	Payable at (24A)	
Number of original B(S)L issued (25)	Declared value by shipper (26) (See clause 5.C.4. and Tariff)		





# Transportes "San Ramón, S.A."

15 Avenida 12-29, Zona 6 Guatemala, C.A.  
Tels.: 2288-0969, 2288-3175, 2288-1288

Nº 20798

PLACA No.:

## CARTA DE PORTE

FECHA DE EMISION: \_\_\_\_\_ PILOTO: \_\_\_\_\_

CONSIGNADA A: \_\_\_\_\_ LOS SIGUIENTES BULTOS  
Siendo entendido que todo servicio hecho según esta CARTA DE PORTE queda sujeto a las condiciones impresas al dorso o escritas en ella.

REMITENTE: \_\_\_\_\_

POLIZA Y/O GUIA	CANTIDAD Y CLASE DE BULTOS	DICE CONTENER	PESO	OBSERVACIONES

Fecha de Descarga: \_\_\_\_\_

PILOTO

CONSIGNATARIO

AGENTE

ANEXO II







ANEXO III



1a CALLE 34-95, ZONA 7, COLONIA TOLEDO  
GUATEMALA 01007, CENTRO AMÉRICA  
TELS. Y FAX: (502) 434-0289, 439-2965, 439-2966  
439-3920, 439-3930, 439-4903

CARTA DE PORTE

Nº 0008187

REMITENTE: PROCTER & GAMBLE EXPORT S. DE R.L  
EDIFICIO WORD TRADE CENTER, PISO 14 OFICINA 1404 CALLE 53  
PANAMA CITY, PANAMA  
TEL:(507)263-0561/2630562 FAX: 263-3400  
RUC 1167956-1-804 DV.34

CONSIGNATARIO. C. JIMBERTON, S.A DE CV  
KM.19.5 CAMINO A QUEZALTEPEQUE  
CANTON CONACASTE  
EL SALVADOR

ADUANA DE SALIDA: SAN CRISTOBAL  
ADUANA DE DESTINO: SAN CRISTOBAL

PAIS DE ORIGEN DE LA MERCADERIA: GUATEMALA  
PAIS DE DESTINO DE LA MERCADERIA: EL SALVADOR

FACTURA No. 4705020450 EMBARQUE 8366406

CANTIDAD.	DESCRIPCION
-----------	-------------

1,000 CAJAS MAGIA BLANCA CLORO REGULAR 210ML + 20MLGR X 78 IT

1.000 CAJAS	TOTAL PESO BRUTO 20,210 KGS
-------------	-----------------------------

MEDIO DE TRANSPORTE:	TERRESTRE
CABEZAL PLACAS:	C-643BJJ
FURGON:	TC-29BGZ
NOMBRE DEL PILOTO:	URBANO TORRES
LICENCIA:	31109-0
CODIGIO TRANSPORTE	G70

GUATEMALA, 05 DE ENERO DE 2009





**ANEXO IV**

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		NOT NEGOTIABLE <b>Air Waybill</b>				
				Issued by				
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.				
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number						
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting information				
Agent's IATA Code		Account No.						
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requesting Routing				Reference Number		Optional Shipping Information		
TO	By First Carrier	Routing and Destination	TO	BY	TO	BY		
AIRPORT OF DESTINATION		Requested Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".		
Handing Information							SCI	
These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations, Ultimate destination							Division contrary to U.S. law prohibited.	
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class		Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
			Commodity Item No.					
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges		
		Valuation Charge						
		Tax						
		Total Other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.		
		Total Other Charges Due Carrier						
		Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent		
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency				Signature of Issuing Carrier or its Agent		
For Carriers Use Only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges				

**DELTA**  
CARGO



ANEXO V



**CERVECERIA CENTRO AMERICANA, S.A.**

CERVECERIA CENTRO AMERICANA, SOCIEDAD ANONIMA  
 03 AVENIDA NORTE FINAL FINCA EL ZAPOTE ZONA 2, 01002  
 GUATEMALA, GUATEMALA, C.A.  
 TELEFONO: 2289-1555 FAX: 2289-1725  
 NIT.: 32830-8

**FACTURA  
 EXPORT INVOICE  
 SERIE "FEX"**

No. 5170

CONSIGNATARIO: CONSIGNEE:  <b>F.S.J. CERVEZA, S.L.</b> CALLE RAFAEL DE SAN JUAN NO. 40 ESPAÑA 33203	FECHA: DATE:  11-Mar-2009 CODIGO DEL CLIENTE: CUSTOMER No.:
--	--

ATENCION A: ATTENTION TO:  RAFAEL DE SAN JUAN	EXPEDIENTE No.: CONTRACT No.:  M01/2009
--	--

CANTIDAD QUANTITY	CODIGO CODE	UNIDAD UNIT	DESCRIPCION DESCRIPTION	PRECIO UNITARIO UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
100	4311	CAJA (CASE)	CERVEZA LUPITA OLE SIX-PACK SPECIAL (LUPITA OLE SIX-PACK BOTTLED BEER) ****U/L****	10.00	<u>\$1,000.00</u>
* EX WORKS FABRICA					

TOTAL EN LETRAS EN U.S. DOLARES TOTAL IN U.S. DOLLARS	ONE THOUSAND WITH 00/100.-	TIPO DE CAMBIO POR US \$: RATE OF EXCHANGE US \$:
EQUIVALENTE EN QUETZALES EQUIVALENT IN QUETZALES	8,049.86	8.04986

Declaro que toda la información de esta factura es verdadera y correcta y que el/los artículo(s) contenidos en este paquete están declarados.  
 hereby certify that all the information in this invoice is true and correct and that the contents of this shipment are as stated above.

EXPORT MANAGER

NOMBRE Y PUESTO  
 NAME AND TITLE

FIRMA  
 SIGNATURE

SERVACIONES:  
 OBSERVATIONS:

SESO POR FORCON, S.A. AGENTE AUTORIZADO NIT: 415060-6 - 1007460 - TELS: (502) 2327-9898 - 2327-9098 - 10/2.007  
 AUTORIZADO SEGUN RESOLUCION No. 2007-S-35-4174 DEL 22/10/2007 2 (M. DEL No. FEX-4.201 AL No. FEX-6.200

ORIGINAL-CLIENTE (ACQUIRIR/ENTE)



## ANEXO VI

### CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, CONVENIO DE HAMBURGO

#### PREAMBULO

Los ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO, HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías, HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo siguiente:

#### PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.
2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.
3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.
4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.
6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.
7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.
8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.



## Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:
  - a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o
  - b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o
  - c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante; o
  - d) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante; o
  - e) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se registrará por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.
2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.
3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.
4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

## Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

## PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

### Artículo 4. Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.
2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:
  - a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
    - i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o

- ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;
  - b) Hasta el momento en que las haya entregado:
    - i) Poniéndolas en poder del consignatario; o
    - ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
    - iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.
3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

#### Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso sería razonable exigir de un porteador diligente.
3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.
4. a) El porteador será responsable:
  - i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;
  - ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante prueba que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;
- b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte

- marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.
5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.
  6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.
  7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

#### Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;
  - b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías;
  - c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.
2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:
    - a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o

- una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada;
- b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.
3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.
4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

#### Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.
2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

#### Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

#### Artículo 9. Carga sobre cubierta

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.
3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o en el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.
4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

#### Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido comendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.
2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.
3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.
4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.
5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

#### Artículo 11. Transporte directo

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.
2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

### PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

#### Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

#### Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:
  - a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y
  - b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.
4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

#### PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

##### Artículo 14. Emisión del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.
2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.
3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del País en que se emita el conocimiento de embarque.

##### Artículo 15. Contenido del documento de embarque

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:
  - a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;
  - b) El estado aparente de las mercancías;
  - c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
  - d) El nombre del cargador;
  - e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
  - f) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;
  - g) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;
  - h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno;
  - i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
  - j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;
  - k) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

- l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;
  - m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
  - n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y
  - o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.
2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado" .
3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

#### Artículo 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.
2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.
3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:



- a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y
  - b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.
4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

#### Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.
2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión de un conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.
3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

#### Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

### PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

#### Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.
2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.
4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.
5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.
7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de

conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

#### Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.
2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.
3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.
4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.
5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

#### Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:
  - a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
  - b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
  - c) El puerto de carga o el puerto de descarga; o
  - d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional; sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento;  
b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.
3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.
4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;  
b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;  
c) A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.
5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

## Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.
2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:
  - a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:
    - i) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
    - ii) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
    - iii) El puerto de carga o el puerto de descarga; o
  - b) Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.
4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio . 5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.
6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

#### PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

##### Artículo 23. Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.
3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.
4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para

ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

#### Artículo 24. Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional
2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

#### Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.
2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.
3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:
  - a) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o
  - b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.
4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.
5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de

transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

#### Artículo 26. Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.
2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.
3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.
4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión

### PARTE VII CLAUSULAS FINALES

#### Artículo 27. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

#### Artículo 28. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

#### Artículo 29. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

#### Artículo 30. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.
3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

#### Artículo 31. Denuncia de otros convenios

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.
2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.
3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.
4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera



conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

#### Artículo 32. Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, Por lo menos de los Estados Contratantes. 2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

#### Artículo 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías.
2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.
3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.
4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.
5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.
6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

#### Artículo 34. Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio, Consenso de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.



## BIBLIOGRAFIA

- ACOSTA HOYOS, Luis. **Manual de Técnicas de la Investigación.** Editorial Colciencias. España, 1970.
- ADAME, Jorge. **El contrato de Compraventa Internacional,** UNAM, 1994.
- FRATALOCCHI, Aldo. **Incoterms, contratos y comercio exterior.** La compraventa internacional de mercaderías. Ed. Macchi, 1994
- MALVAGNI, Atilio. **Contratos de transporte por agua.** Buenos Aires, 1956.
- MARZORATI, Osvaldo J. **Derecho de los Negocios Internacionales,** Ed. Astrea 1997
- MORGAN SANABRIA, Rolando. Material de Apoyo para el curso Planeación del proceso de la Investigación científica, USAC, 2005
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Políticas, Jurídicas y Sociales.** Ed. Hammurabí, Buenos Aires, Argentina, 1993.
- RAPA ALVAREZ, Vicente. **Manual de Obligaciones y Contratos.** La Habana, Cuba, 2001.
- RAY, Jose Domingo. Nuevas **tendencias en el Derecho Marítimo: la 34° Conferencia del C M.** t, París, 24130 de junio de 1990", en Rev. La Ley, 6 de junio de 1991.
- ROMERO BASALDUA, Luis C. **Manual de Derecho Marítimo,** 2° Ed. actualizada, Córdoba, 1977.
- ROMERO BASALDUA, Luis C. **Responsabilidad del transportador de mercaderías por agua.** Ed. Lerner Córdoba, 1985.
- ROMERO BASALDUA, Luis C. **Conocimiento de embarque Reglas de Hamburgo de 1978 y su no obligatoriedad.** Pub. en Revista del Colegio de Abogados de Córdoba, N° 8.
- ROUSSEAU, Charles, **Derecho Internacional Público.** Editorial Ariel. Barcelona. España.

UTC Overseas, Inc. **Partner with the World**

VILLEGAS LARA, René Arturo, **Derecho Mercantil Guatemalteco** Tomo III, USAC  
2002

VICENT CHULIA, Francisco. **Compendio crítico de Derecho Mercantil**. España,  
2005

VITERI, Ernesto R. **Los contratos en el Derecho Civil Guatemalteco**. Universidad  
Rafael Landivar. 2002

**Legislación:**

**Constitución Política De La República De Guatemala**, Asamblea Nacional  
Constituyente. 1986

**Código de Comercio de Guatemala**, Decreto 2-70 del Congreso de la República y  
sus reformas

**Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías,  
Convenio de Hamburgo**

**Código Aduanero Centroamericano**, CAUCA

**Ley del Organismo Judicial**. Congreso de la República, Decreto numero 2-89, 1990

**Reglamento del Código Aduanero Centroamericano**, RECAUCA