



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

**Análisis de la interacción entre incoterms y la normativa
ecuatoriana respecto de las compraventas marítimas**

AUTOR:

Félix Romero, Miguel Emilio

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de:

**ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR.**

TUTOR:

Vélez Coello, José Miguel

Guayaquil, Ecuador

10 de febrero del 2020



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Félix Romero, Miguel Emilio**, como requerimiento para la obtención del título de **Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador**.

TUTOR

f. _____

Vélez Coello, José Miguel

DECANO DE LA FACULTAD

f. _____

García Baquerizo, José Miguel

Guayaquil, 10 febrero del 2020



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Félix Romero, Miguel Emilio

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, “**Análisis de la interacción entre incoterms y la normativa ecuatoriana respecto de las compraventas marítimas**”, previo a la obtención del título de **Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, 10 de febrero del 2020

EL AUTOR

f. _____

Félix Romero, Miguel Emilio



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, Félix Romero, Miguel Emilio

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, “**Análisis de la interacción entre incoterms y la normativa ecuatoriana respecto de las compraventas marítimas**”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 10 de febrero del 2020

EL AUTOR

f. _____

Félix Romero, Miguel Emilio

REPORTE DE URKUND

URKUND

Documento [TESIS MIGUEL EMILIO FÉLIX ROMERO.docx](#) (D63610943)

Presentado 2020-02-07 15:34 (-05:00)

Presentado por maritzareynosodewright@gmail.com

Recibido maritza.reynoso.ucsg@analysis.orkund.com

Mensaje Tesis Miguel E. Felix Romero tutor Ab. Jose M. Velez [Mostrar el mensaje completo](#)

2% de estas 15 páginas, se componen de texto presente en 3 fuentes.

Lista de fuentes Bloques

+	Categoría	Enlace/nombre de archivo	▢
+	■	https://es.slideshare.net/consultoriajuridicaempresarialsac/guiapracticaincotermis2010	▢
+	> ■	https://mba.americaeconomia.com/sites/mba.americaeconomia.com/files/incoterms.pdf	☑
+	■	https://docplayer.es/80866884-Aguascalientes-ags-a-15-de-noviembre-de-2016.html	▢
+	Fuentes alternativas		
+	Fuentes no usadas		

📊 ↻ 🔍 🗑️ ⬆️ ⬅️ ➡️ ⚠️ 0 Advertencias. 🔄 Reiniciar 📄 Exportar 📄 Compartir ?

TUTOR

Vélez Coello, José Miguel

EL AUTOR

Félix Romero, Miguel Emilio

AGRADECIMIENTO

A mis padres, por su incansable rol de consejeros.

DEDICATORIA

A mi padre, mi primer maestro.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

José Miguel García Baquerizo

DECANO

f. _____

Maritza Ginette Reynoso Gaute

COORDINADORA DEL ÁREA

f. _____

José Miguel García Auz

OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

CARRERA DE DERECHO

Facultad: Jurisprudencia

Carrera: Derecho

Periodo: UTE B-2019

Fecha: 10 de febrero de 2020

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado “**Análisis de la interacción entre incoterms y la normativa ecuatoriana respecto de las compraventas marítimas**”, elaborado por el estudiante **Félix Romero, Miguel Emilio**, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **DIEZ SOBRE DIEZ (10/10)** lo cual lo califica como: **APTO PARA LA SUSTENTACIÓN.**

TUTOR

f. _____

Vélez Coello, José Miguel

ÍNDICE

<i>RESUMEN</i>	<i>XI</i>
<i>ABSTRACT</i>	<i>XII</i>
<i>CAPÍTULO I</i>	<i>2</i>
Introducción	<i>2</i>
Los Incoterms	<i>4</i>
Clasificación de los incoterms	<i>5</i>
Uso y costumbre marítima	<i>7</i>
Compraventas Marítimas en el Ecuador	<i>9</i>
Incoterms materia de estudio.....	<i>11</i>
<i>CAPÍTULO II</i>	<i>13</i>
Obligaciones de las partes	<i>13</i>
Obligaciones del comprador según los incoterms	<i>14</i>
Obligaciones del vendedor según los incoterms	<i>16</i>
Obligaciones del comprador según el Código de Comercio ecuatoriano	<i>17</i>
Interacción entre incoterms 2020 y Código de Comercio ecuatoriano	<i>19</i>
<i>CONCLUSIÓN</i>	<i>20</i>
<i>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</i>	<i>21</i>

RESUMEN

El presente trabajo de investigación hace un análisis profundo de la interacción entre los incoterms y las obligaciones contenidas en la normativa ecuatoriana respecto de las compraventas marítimas. De esta forma el trabajo pretende identificar si los incoterms, como uso o costumbre del comercio internacional, derogan, modifican o interpretan las obligaciones contenidas en el Código de Comercio, Código Orgánico de la Función Judicial y Código Orgánico General de Procesos.

Palabras claves: incoterms, obligaciones, compraventa, Derecho Marítimo, comercio internacional.

ABSTRACT

This investigation makes a deep analysis of how the incoterms 2020 and the obligations contracted by them interacts with Ecuadorian law and what it establishes about the sale of goods. In this way, this essay pretends to identify if the incoterms as a repetitive act used by the agents that intervene in maritime transactions, repeal, modify or interpret the obligations contained in the dispositions of Ecuadorian Commerce Code and its law in general

Key words: incoterms, obligations, maritime sale of goods, Maritime Law, International Commerce.

CAPÍTULO I

Introducción

Al hablar de actividades reguladas por el Derecho Marítimo, podemos hablar de dos partes que se encuentran situadas en diferentes lugares geográficos, diferentes ciudades, países o incluso continentes. Los países productores de materia prima, como Ecuador, enviarán sus distintos productos a los países industrializados que están a la espera de los materiales necesarios para finalmente lanzar un producto elaborado al mercado alrededor de todo el mundo, lo que generalmente se hace a través del mar.

Sobre el Derecho Marítimo, Gabaldón (2012) señala que:

El término «Derecho marítimo» no es unívoco, sino que cuenta, en realidad, con diversas acepciones, tanto en el plano conceptual cuanto en el meramente terminológico. Basta para comprobarlo con reparar en la multitud de expresiones existentes. Así, tanto en los ámbitos académicos cuanto en los profesionales se asiste a denominaciones tales como «Derecho marítimo», «Derecho de la navegación marítima», «Derecho marítimo internacional», «Derecho comercial marítimo», «Derecho del mar», etcétera (p. 37).

Sin duda alguna la evolución del comercio y las tecnologías han sido las mayores causas del desarrollo de esta materia. Esto porque, aunque el comercio por vía marítima se remonte a siglos atrás cuando la navegación era limitada por la falta de herramientas y las técnicas empíricas que utilizaban e impedían a los navegantes surcar los mares de manera eficiente, es la evolución de las sociedades y su comportamiento lo que obliga a regular temas que en algún momento de la Historia eran simple y llanamente impensables. A este criterio se adhieren algunos catedráticos como Dávila (2014, p. 27) quien señala que el tráfico comercial primitivo no fue suficiente para crear un derecho especializado.

Es decir, hoy es necesario regular cómo comprar un determinado producto en Sudamérica y lograr ubicarlo en algún puerto del viejo continente, o viceversa; y necesitamos normar muchas cosas que a simple vista podemos desconocer pero que son trascendentales al momento de hacer negocios. Ejemplos de esto es la necesidad de saber quién tiene la responsabilidad del cuidado de la mercancía, quién deberá pagar los costos de aduana, cómo contratar diferentes tipos de transportes en un mismo contrato, entre otros. Sin embargo, en la época del Imperio Romano, a manera de ejemplo, hubiese sido imposible legislar respecto de temas como el transporte multimodal, el contrato de fletamento, contratos de seguros respecto de carga y demás.

Ecuador es un país que tiene un número significativo de transacciones marítimas, y la actividad en los puertos del país sigue aumentando día a día. De esta forma, deberíamos preocuparnos por las normas que regulan las actividades involucradas en esta rama del Derecho, tales como las compraventas marítimas que deben siempre ser analizadas no solo rigiéndonos por las disposiciones legales establecidas en el libro quinto del Código de Comercio ecuatoriano, sino cotejando esta norma siempre con los términos de comercio internacional, también conocidos como Incoterms, por sus siglas en inglés.

De esta manera, este trabajo de titulación pretende despejar ciertas dudas que surgen al momento de analizar qué artículos del Código de Comercio se deben utilizar y cuáles no en determinadas compraventas relacionadas al Derecho Marítimo, esto a través de un cotejo detallado entre el Código de Comercio ecuatoriano expedido en mayo de 2019, el Código Orgánico General de Procesos, el Código Orgánico de la Función Judicial y los Incoterms 2020.

En este punto es necesario detallar la importancia de analizar las compraventas marítimas aún cuando existen un sinnúmero de contratos que se utilizan en las actividades reguladas por esta rama del Derecho Mercantil. El contrato de arrendamiento de buques, el contrato de fletamento, los distintos tipos de contratos de transporte marítimo, los contratos de seguros, el régimen de colisiones, de avería

gruesa, todos, absolutamente todos estos contratos y los que podamos pensar dentro del Derecho Marítimo giran alrededor de las compraventas marítimas, incluso el arbitraje marítimo que en definitiva lo que busca es resolver un conflicto según lo pactado en la cláusula arbitral contenida en el contrato principal que es siempre un contrato de compraventa marítima en cualquiera de sus formas según lo que hayan convenido las partes al momento de negociar.

Los Incoterms

Entonces, entrando en el fondo del asunto, hay que tener muy claro el concepto de estos términos de comercio internacional que se utilizan diariamente y que en pocas palabras podrían definirse como formatos de contratos de compraventas mercantiles resumidos en letras. Los incoterms 2020, según Global Negotiator (2019), son once abreviaturas diferentes establecidas por un selecto grupo de redacción que reúne la Cámara de Comercio Internacional. Dicho equipo consiste en profesionales y expertos en la materia de Derecho Marítimo, de diferentes países tales como Australia, China, EEUU, Turquía, Francia, Reino Unido, entre otros países miembros de la Unión Europea, y que tienen como finalidad lograr una normativa común de Derecho Privado que sea reconocida y aceptada por los diferentes agentes que intervienen en las compraventas marítimas (Global Negotiator, 2019).

Sobre los incoterms y su importancia al momento de celebrar contratos de compraventas marítimas, cabe citar a Cantos (2009) quien establece lo siguiente:

El arte de la negociación requiere, en el comercio internacional, del apoyo de una serie de conocimientos básicos, cuyos fundamentos son internacionalmente aceptados, y cuyo conocimiento permite reducir el tiempo de la negociación y eliminar gran parte de la incertidumbre sobre las obligaciones de cada una de las operaciones en los contratos firmados (p. 105).

En cuanto a las compraventas marítimas, los incoterms definen cada etapa del proceso. Es decir, según el incoterm que se utilice se definirá dónde será entregada la mercancía, en qué tiempo, el medio de pago e incluso el precio de la operación. Aquí hay que ser específicos porque esto no significa que el uso de un determinado incoterm establecerá un valor determinado de una transacción de transporte, pero al pactar el lugar y el tiempo de entrega, indirectamente el incoterm termina definiendo qué tanto se va a pagar.

A manera de ejemplo, si se celebra un contrato de compraventa marítima entre un comprador en Inglaterra y un vendedor en Ecuador y el incoterm utilizado determina que la mercancía objeto del contrato deberá ser entregada en un puerto intermedio como Panamá, el valor de dicha operación será mucho más económica que si el contrato estableciera que la mercancía deba ser colocada en una bodega específica cercana a algún puerto en Inglaterra.

Así mismo, Global Negotiator (2019, p. 15) establece que el uso de estos términos de comercio internacional podrá definir otros aspectos relevantes de una compraventa como la documentación que se requerirá, los costos que asumirá cada parte, aunque generalmente el vendedor intenta que el comprador cubra todos los gastos que surjan de la logística de la compraventa, y la responsabilidad que adquiere cada parte del contrato desde que la mercancía es cargada hasta que la misma es ubicada en el lugar de destino establecido.

Clasificación de los incoterms

Los incoterms, según especifica Global Negotiator (2019, p. 20) pueden clasificarse en tres criterios, que son: tipo de transporte utilizado que bien podría ser aéreo, terrestre, marítimo o los tres tipos en una sola compraventa, el pago del transporte principal que puede ser a cargo del comprador o a cargo del vendedor y por último el que habla sobre la transmisión del riesgo en el transporte que podría darse tanto en el país de origen de la mercancía o en el país de destino según lo hayan pactado las partes.

Para efecto de estudio y un manejo más amigable de esta clasificación que presenta la Cámara de Comercio Internacional, el presente trabajo de investigación reúne los incoterms en el siguiente cuadro clasificándolos en los tres aspectos y sus respectivas divisiones señalando con una equis a qué casilla corresponde cada incoterm de la edición 2020:

INCOTERMS	CLASIFICACIÓN INCOTERMS 2020					
	TIPO DE TRANSPORTE UTILIZADO		PAGO DEL TRANSPORTE PRINCIPAL		TRANSMISIÓN DEL RIESGO EN EL TRANSPORTE DE LA MERCANCÍA	
	Aéreo, terrestre, marítimo o multimodal	Marítimo o por vías navegables interiores	A cargo del comprador	A cargo del vendedor	En el país de origen	En el país de destino
EXW	X		X		X	
FCA	X		X		X	
CPT	X			X	X	
CIP	X			X	X	
DAP	X			X		X
DPU	X			X		X
DDP	X			X		X
FAS		X	X		X	
FOB		X	X		X	
CFR		X		X	X	
CIF		X		X	X	

Fuente: Global Negotiator (2019). INCOTERMS 2020: Obligations, Cost & Risks.

En este cuadro entonces, se puede apreciar los once incoterms que entraron en vigor este 2020 y lo que cada uno de ellos conlleva. Por ejemplo, una compraventa

mercantil en el que se establezca un contrato CIF no podrá tratar de transporte multimodal, el pago del transporte principal estará a cargo del vendedor y la transmisión del riesgo en el transporte de la mercancía se dará en el país de origen. Es decir, siguiendo el mismo criterio, si A compra a B y la mercancía debe ser trasladada desde el país C al país D, el pago del transporte principal estará a cargo de B y la transmisión del riesgo en el transporte de la mercancía se dará en C.

Uso y costumbre marítima

Al hablar de compraventas marítimas, nos veremos siempre en la obligación de revisar la costumbre marítima y no solo legislación interna de un determinado país. Sobre este tema en específico Zumárraga (2009) señala lo siguiente:

La costumbre marítima ha sido la principal fuente de creación de los actos y hechos jurídicos marítimos que, a diferencia del resto de normas jurídicas, inclusive se mantiene con esa exigibilidad hasta la actualidad, constituyéndose después de la norma legislada positivamente como la segunda fuente de creación del Derecho o bien como será analizado posteriormente como una fuente Primaria para su creación (p. 33).

Para comprender la importancia de la que habla el autor ecuatoriano antes citado, es conveniente revisar la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (2011), donde al revisar el artículo noveno de dicho documento entendemos que realmente lo que obliga a las partes es el uso en que ellos hayan acordado negociar. Lo que, es más, el mismo artículo establece que, aunque no se estipule explícitamente un uso específico, se entenderá según las condiciones de la contratación, que se acogen a los usos de los que debían tener conocimiento, salvo que con anterioridad se haya acordado no hacerlo (Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, 2011).

La costumbre según el Diccionario Jurídico Espasa es “fuente del derecho, como norma impuesta por el uso social, de origen popular y, con frecuencia, manifestada de manera no escrita. Regularmente, origen de las normas luego de

exteriorizadas legalmente, sobre todo hasta la aparición del Estado liberal...” (Fundación Tomás Moro, 2001, p. 441).

No obstante, frente a esto pueden surgir varios problemas al momento de probar la veracidad de alguna norma consuetudinaria internacional, aquí Pereira (2008, p. 246) señala que deberá probarse el elemento material y el subjetivo de esta norma consuetudinaria, pero realmente lo difícil puede llegar a ser probar el segundo elemento ya que se tendría que verificar que determinadas acciones responden realmente a alguna obligación jurídica contraída por las partes de un determinado contrato mercantil.

Sin duda alguna sirve para efectos de reconocer una norma consuetudinaria, revisar lo que dice el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia (1978), en su Art. 38 que establece lo siguiente: “esta corte, cuya función es decidir de acuerdo al derecho internacional, las disputas que estén sometidas al mismo, deberán aplicar: (...) b. costumbres internacionales, como evidencia de una práctica aceptada como ley”.

De la misma forma, López (2005, p. 248) señala que “la propia vida marítima dio lugar a usos específicos, distintos de los mercantiles terrestres, buenas costumbres de la mar que se recopilaron con afán de universalidad”.

Entonces empezamos a deducir que el propósito de que los usos y costumbres en el Derecho Marítimo sean tan importantes a nivel mundial, es precisamente para que exista un sistema entendido por todos, para que las transacciones reguladas por esta materia sean mucho más sencillas sin importar de donde a donde haya que mover mercadería. En otras palabras, esto es la globalización en su máximo exponente, uniendo a todos los agentes que son parte de las compraventas marítimas en un unísono sistema de comercio, que facilita la actividad mercantil en todo el globo terráqueo y trae consigo repercusiones positivas para el crecimiento económico de los países y los diferentes sectores económicos que participan en el movimiento de mercadería a través de los mares.

Compraventas Marítimas en el Ecuador

Ahora bien, una vez que tenemos claro el rol de los incoterms en los contratos de compraventas marítimas, es necesario esclarecer cómo funcionan los mismos contratos según la legislación ecuatoriana. Al abordar este tema resulta necesario hacer una diferenciación clara entre las compraventas civiles y las mercantiles con la finalidad de evitar confusiones y saber qué norma utilizar. Respecto de esto el Diccionario Jurídico Espasa detalla que:

Con frecuencia no resulta una cuestión fácil la de determinar cuándo un contrato es mercantil, y cuándo es civil. Dos son los criterios que pueden usarse para delimitar la cuestión. Desde el punto de vista objetivo, puede decirse que estamos ante un contrato mercantil cuando tenga por objeto un acto de comercio, desde el subjetivo, resultaría ser la condición de empresario de las partes la que llegaría a determinar la mercantilidad contractual (Fundación Tomás Moro, 2001).

Dicho esto, se debe revisar el capítulo primero del título primero del libro quinto del Código de Comercio ecuatoriano (2019) que en su artículo 298 trata sobre como quienes suscriben un contrato de compraventa mercantil quedan obligados entre sí por las cláusulas que ellos mismos establecen al momento de la negociación y cómo esta relación entre las partes puede llegar a ser regulada por la naturaleza del mismo instrumento celebrado. Dicho de otra manera, si las partes de un contrato de compraventa marítima establecen explícitamente que pactan, por ejemplo, CIF Shanghái incoterms 2020, las disposiciones del Código de Comercio pasan a ser supletorias.

En cuanto a la interpretación de estos contratos, el Art. 267 del Código de Comercio ecuatoriano (2019) señala que “se tendrá en cuenta para la interpretación los usos que sean conocidos y observados en el comercio internacional, a menos que la aplicación de su uso sea ilegal”.

Al artículo mencionado en el párrafo anterior es de suma importancia para entender qué pasaría si las partes no llegan a ser tan específicos al momento de contratar. Por ejemplo, en el caso de que A contrate con B y existan disputas sobre la transmisión del riesgo y termina esto en algún juzgado, el juez tendrá dos caminos a elegir.

Primero, y lo que sería más probable que suceda es que el juez se mantenga firme en la postura de que no se pactó explícitamente según los incoterms y por ende las disposiciones establecidas en el Código de Comercio serán las que rigen. Empero, existe una salida a ese problema, si es que lo que se quisiera fuera lo contrario.

El Código Orgánico General de Procesos (2015) en su Art. 162 sobre la necesidad de la prueba establece que “Deben probarse todos los hechos alegados por las partes, salvo los que no lo requieran (...)” Entonces ¿Qué hechos no requieren ser probados? El mismo cuerpo legal lo estipula en el Art. 163 que especifica que no necesitan probarse “(...) 3. Los hechos notorios o públicamente evidentes”.

El punto medular que continuaría en esta línea argumentativa es que no debería probarse la existencia de los incoterms y de que son usados y reconocidos de manera universal por todos los agentes que intervienen en las compraventas marítimas alrededor de todo el mundo.

A manera de concordancia, podemos también tener en cuenta en estos casos el Art. 27 del Código Orgánico de La Función Judicial (2009) que señala lo siguiente: “las juezas y jueces, resolverán únicamente atendiendo a los elementos aportados por las partes. No se exigirá prueba de los hechos públicos y notorios, (...)”

Volviendo entonces a la práctica de los contratos de compraventa marítima celebrados en el Ecuador y ya sabiendo realmente cuáles serán las disposiciones que se utilizará al momento de celebrar compraventas marítimas, es necesario puntualizar que existen características de determinados incoterms que convendrán más a una parte que otra y que la utilización de cualquiera de ellos dependerá de los intereses de cada parte y las negociaciones que realicen.

Pero antes de entrar al tema de los contratos como tal y cómo estos se resumen en los once incoterms 2020, debe esclarecerse que hay dos tipos de costumbre y que hay que ser cautelosos al momento de utilizarla. La costumbre puede interpretar o suplir la norma, en el caso de este trabajo de investigación hablaremos del Código de Comercio ecuatoriano. La costumbre marítima, la que es relevante para efectos de este ensayo, es precisamente la que interpreta los distintos cuerpos legales; de esta misma forma, la costumbre servirá para interpretar los contratos.

Incoterms materia de estudio

Como se menciona en la parte introductoria de este trabajo de titulación existen once incoterms y la característica esencial por la cual se los divide es por el tipo de transporte que se utiliza, siendo la primera clasificación marítimo, terrestre aéreo o multimodal y la segunda clasificación únicamente transporte marítimo o por vías navegables interiores.

Por consiguiente, nos centraremos en el análisis y el estudio de las obligaciones que tienen las partes contrayentes que utilicen los incoterms que son únicamente aplicables para transporte marítimo. De los cuatro incoterms disponibles, los más utilizados son CIF y FOB porque CFR tiene otras finalidades para cuestiones más concretas tipo Courier, que hacen el envío de la cosa y se encarga de la desaduanización y te lo entregan en la puerta de tu casa o trabajo y FAS según la Global Negotiator (2019, p. 120) “es un incoterm de uso limitado para productos básicos y productos al granel que no se embalan y no pueden individualizarse, tales como cereales, madera, minerales, productos siderúrgicos, planchas de aluminio, maquinaria pesada, plantas de llave en mano, etc”.

Una vez que se llega a este punto del análisis aparecerá la primera interrogante: ¿Entonces debo pactar una compraventa CIF o una compraventa FOB? No existe una respuesta correcta, realmente ambas opciones tienen sus ventajas y aquí dependerá de la negociación que exista entre las partes. Vale destacar que el análisis que realiza este trabajo no es hacia la parte logística, sino hacia la parte jurídica, es decir las obligaciones de los intervinientes en un contrato de compraventa y cómo estas se regulan o pueden verse afectadas por una mala etapa contractual.

Entonces, si los incoterms no son norma ni parte de algún tratado internacional, ¿Cómo se incorporan a los contratos de compraventa? Se incorporan al mismo, para hacer una analogía, como se incorporaría una cláusula arbitral a un contrato principal, únicamente por la voluntad de las partes de adquirir determinadas obligaciones y de lograr determinada transacción marítima.

Sobre este tema de la voluntad de las partes (Hernández, 2020) establece que:

La autonomía de la voluntad es un principio básico del Derecho contractual. El valor de este principio se aprecia en el hecho de considerarse como una manifestación de la libertad del individuo, cuyo

reconocimiento por la ley positiva se impone, el cual se traduce en la posibilidad que tienen las personas de regular libremente sus intereses, ejercitar los derechos subjetivos de los cuales son titulares y concertar negocios jurídicos. Sin embargo, independientemente de ser considerada como uno de los principios más importantes en el Derecho Civil y específicamente en el Derecho de Contratos, no es admitida de forma absoluta, por cuanto tiene restricciones previstas en la ley y otras que se desprenden de las circunstancias o de las situaciones de hecho. Dichas restricciones se manifiestan en forma de límites y limitaciones (p. 1).

Si empezamos a analizar el FOB, cuyas siglas significan *Free On Board*, nos daremos cuenta de que de optar por celebrar un contrato bajo estas condiciones y según Global Negotiator (2019, p. 150) existen tres acciones que deberán ser cumplidas por el vendedor para poder transferir el riesgo al comprador; estas son carga, estiba y trincaje. Una vez hecho esto, el comprador asume el riesgo; es decir, el comprador deberá ser responsable de retirar la mercadería del puerto y de ahí en adelante lo que pase con la mercancía es netamente responsabilidad de él.

Lo contrario vendría a pasar en un contrato al que se haya incorporado el incoterm CIF, donde lo que realmente pasaría es que la responsabilidad entera sobre la mercancía y su buen estado recae sobre el vendedor hasta el momento en que los bienes objeto del contrato salen del buque de transporte y llegan al puerto convenido (Logycom, 2020).

Para concluir este primer capítulo entonces, donde se ha dado un breve detalle de lo que es el Derecho Marítimo, de las instituciones que operan en esta rama del Derecho y de la importancia del análisis de las compraventas de mercadería en el mundo marítimo, vale concluir estableciendo que los incoterms a pesar de ser una excelente forma de resumir contratos en siglas logrando que todos los agentes que intervienen en las compraventas marítimas se entiendan de mejor forma, los mismos no incluyen absolutamente todas las aristas que deben ser cubiertas al momento de negociar la compraventa y el movimiento de mercaderías.

CAPÍTULO II

Obligaciones de las partes

De esta forma, y para dar sustento a este segundo capítulo, el presente trabajo enlista las cosas sobre las que no trata los incoterms y que de igual forma deben ser pactadas por las partes en un contrato de esta clase:

- el traspaso de la propiedad;
- la validez del contrato; y,
- la forma del contrato.

Siendo los aspectos que sí regulan los incoterms, de acuerdo con Global Negotiator (2019), son los siguientes:

- obligación de la entrega de la parte vendedora;
- obligación de la parte compradora de pagar el precio convenido;
- lugar de entrega;
- punto de entrega;
- lugar y momento del traspaso del riesgo; y,
- costos y obligación de contratar el transporte principal y un seguro que cubra cualquier riesgo que pueda lacerar los intereses de las partes que convienen en el contrato.

Ahora bien, en este segundo capítulo del trabajo de investigación, vamos a profundizar en las obligaciones que tiene cada parte según el contrato de compraventa que pacten para luego pasar a analizar cómo dichas obligaciones varían con la interacción de los incoterms y las disposiciones legales del Ecuador, dando como resultado que los incoterms terminen interpretando algunas disposiciones del Código de Comercio ecuatoriano, por su calidad de costumbre marítima reconocida y aceptada a nivel mundial.

Antes de entrar a las obligaciones de las partes, es importante citar a Fried (1981, p. 11) que establece respecto de las obligaciones que “el principio de la promesa, que constituye el fundamento moral del derecho de contratos, es aquel según

el cual las personas pueden imponerse a sí mismas obligaciones donde nada existía con anterioridad.”

Obligaciones del comprador según los incoterms

Como se deduce del primer capítulo de este trabajo, el comprador no siempre tendrá las mismas obligaciones, así que se estudiará las obligaciones de este según los incoterms más utilizados en el mundo del comercio internacional, FOB y CIF.

En una compraventa FOB, según Global Negotiator (2019, p. 124) el comprador será el responsable de la mercadería una vez que esta esté colocada en el lugar y el momento pactado en el contrato, también está en la obligación de pagar lo pactado, además es el mismo quien se encargará de hacer las gestiones y los trámites necesarios para conseguir transporte de la mercadería desde el lugar del que la obtiene hasta el punto en que requiera ser entregada y deberá cubrir todos los costos e impuestos en el caso de hablar de una importación.

Por otro lado la misma Global Negotiator (2019, p. 124) nos especifica que hay obligaciones que el comprador no tiene a primeras, pero puede adquirir por diversos motivos, tales como no puntualizar al vendedor cuál será el buque en el que se debe cargar la mercadería o el momento exacto en el que debe hacerlo, esto podría provocar rubros adicionales no contemplados en un inicio, tales como encontrar una bodega o algún lugar donde dejar la mercadería en caso de no poder cargarla, así como también correr por los gastos de pérdidas que de ninguna forma podrán ser imputados al vendedor ante la falta de información del comprador.

En cuanto a los costes que deberá cubrir el comprador, Global Negotiator (2019) los enlista de la siguiente forma:

- “Transporte principal en el buque hasta el país de destino
- Cumplimiento de los requisitos de seguridad en el transporte hasta el lugar de entrega
- Seguro de transporte (en el caso de que se contrate)
- Costes en el puerto de destino (descarga, manipulación, almacenaje).
- Trámites, costes e impuestos de despacho aduanero de tránsito y de importación

- Transporte interior desde el puerto de destino hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente un camión).
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.” (p. 125).

Ahora nos corresponde remitirnos una vez más al texto de los incoterms 2020 para tener en claro cuáles son las obligaciones del mismo comprador en caso de que contrate haciendo uso del formato CIF.

Aquí, Global Negotiator (2019, p. 128) nos señala que se le transmite el riesgo al comprador el momento en el que, según la negociación realizada, se cargó la mercadería en el puerto establecido y que, de ahí en adelante, hasta que la misma logre arribar al puerto destino, el comprador está a cargo del riesgo. De la misma forma que en el FOB, aquí el comprador está en la obligación de cubrir todos los costos e impuestos en el caso de hablar de una importación.

Por último, la Global Negotiator (2019) nos detalla también los costes que deberá cubrir el comprador, siendo estos:

- Costes en el puerto de destino (descarga, manipulación, almacenaje). Se excluyen los costes de descarga cuando sean por cuenta del vendedor según el contrato de transporte
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de tránsito e importación.
- Transporte interior desde el puerto de destino hasta las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador, bien sea con un transportista contratado por el comprador o con medios de transporte propios (normalmente camión)
- Descarga de la mercancía en las instalaciones (fábrica o almacén) del comprador.

Entonces en definitiva ya se va evidenciando cuando un comprador tendrá más responsabilidades y obligaciones al momento de contratar con un determinado incoterm, si con un CIF o con un FOB.

Obligaciones del vendedor según los incoterms

Ahora bien, una vez estudiadas las obligaciones del comprador en los contratos de compraventa marítima en los que se usan los incoterms, corresponde revisar las obligaciones del vendedor para un posterior análisis de sus interacciones con las disposiciones del Código de Comercio ecuatoriano.

En una compraventa FOB, según Global Negotiator (2019, p. 124), el comprador será la persona idónea o correspondiente para elegir el puerto de embarque de la mercadería y la obligación del vendedor entonces sería la de ubicar la mercadería en el buque y puerto designado, aquí debe realizar las tres acciones mencionadas en el capítulo anterior, carga, estiba y trincaje, que no es nada más que asegurarse que la mercadería una vez a bordo del buque, esté tanto bien ubicada como bien asegurada para evitar accidentes en el viaje producidos por factores externos como tempestades o movimientos bruscos del buque a lo largo de su recorrido.

En cuanto a los documentos necesarios para la justificación de la recepción de los bienes objetos del contrato de compraventa y según la Global Negotiator (2019, p. 125), aquí es el vendedor el que tiene la responsabilidad de presentar dicho documento, que generalmente tiende a ser una copia del *Bill of landing* también conocido en español como conocimiento de embarque. Así como también el vendedor tendrá otras obligaciones en el contrato, tales como obtener con anticipación los documentos necesarios y habilitantes para realizar exportaciones y cubrir los rubros que correspondan al despacho aduanero siempre y cuando se hable de exportaciones (Global Negotiator, 2019, p. 125).

Al igual que en el caso del comprador, ciertos gastos son cubiertos por el vendedor y Global Negotiator (2019) los detalla de la siguiente forma:

- Embalaje, verificación y marcado de la mercancía
- Carga de la mercancía en el primer medio de transporte
- Transporte interior hasta el lugar de entrega, en el puerto de embarque, en el país del vendedor, bien sea con un transportista contratado por el vendedor o con medios de transporte propios (normalmente camión)
- Trámites, costes e impuestos del despacho aduanero de exportación.
- Costes en el puerto de embarque (almacenaje, manipulación, carga en el buque) (p. 127).

Por otro lado, al hablar de los contratos celebrados de acuerdo con el formato CIF, las obligaciones del vendedor serán diferentes. Global Negotiator (2019, p. 129) nos explica y detalla ciertos temas como por ejemplo el hecho de que el responsable de seleccionar el puerto en el que deberá embarcarse los bienes objetos del contrato de compraventa en este formato de incoterm, es el vendedor; quien también tiene, como puede resultar lógico, la obligación de llevar los bienes en mención hasta el puerto establecido y encargarse no solo de que esté cargada, sino también ubicada correctamente y asegurada para evitar inconvenientes. De la misma forma al utilizar el CIF, también tiene el vendedor obligaciones como seleccionar el transporte principal, esto es el buque en el que se transportará los bienes objetos del contrato, desde el punto A hacia el punto B, y también para hacer esto, el vendedor se ve en la obligación contractual de contratar, en favor del comprador, un seguro para las mercaderías y otorgarle a la otra parte material suficiente de soporte para saber qué seguro es el que se está utilizando y sus respectivas cláusulas (Global Negotiator, 2019, p. 129).

Obligaciones del comprador según el Código de Comercio ecuatoriano

Al entrar a hablar del Código de Comercio ecuatoriano y lo que el mismo cuerpo legal regula o no regula, es importante entender los principios que rigen la actividad comercial en el país, que según Barreno (2019) son: “libertad de actividad comercial, transparencia, buena fe, licitud de la actividad comercial, responsabilidad social y ambiental, comercio justo, equidad de género, solidaridad, identidad cultural; y respeto a los derechos del consumidor.”

Acercándonos al meollo de esta investigación, corresponde analizar ahora qué es lo que establece el Código de Comercio ecuatoriano respecto de las compraventas marítimas para luego en el trabajo, poder hacer un análisis con las obligaciones de las partes en una compraventa marítima según los incoterms y posteriormente entrar a revisar cómo interactúan el Código de Comercio y los Incoterms.

Sobre esto Pérez Bustamante & Ponce (2019) asevera que la nueva edición del Código de Comercio ecuatoriano “regula las obligaciones y contratos mercantiles, sus elementos, características, interpretación, prueba, cesión y nulidades; entre otros.”

Si bien este cuerpo legal tiene un título dedicado a las compraventas, en ninguna parte de su articulado habla con precisión de las compraventas marítimas. No obstante, lo que si especifica el Código de Comercio ecuatoriano (2019) en su Art. 297 es que “Las disposiciones de este capítulo y este Código en general, se aplican a todo contrato de compraventa que tenga la naturaleza de mercantil, sin atención a las partes que lo celebren”.

Y claro, las compraventas marítimas son de carácter mercantil y no de carácter civil así que el articulado de este libro del Código de Comercio ecuatoriano, aplica perfectamente para este tipo de contratos.

Para un mejor análisis, este trabajo de investigación trata obligación por obligación. Primero, la obligación de entregar la mercadería. Según el Código de Comercio ecuatoriano (2019) esta obligación, de no estar estipulado en el contrato que el vendedor debiera hacerlo, entonces su obligación de entrega se resumirá a: facilitarlas al primer encargado de mover la mercancía al comprador, entregarlas al comprador en caso de tratarse de bienes o mercancía que no sea de fácil individualización y por último, en el resto de situaciones que se puedan presentar, el vendedor estará únicamente en la obligación de colocar la mercadería en el sitio donde haya estado su establecimiento al momento en el que las partes convinieron el contrato de compraventa.

En cuanto a la obligación de pagar el precio pactado y convenido, esta estará, como es lógico por la naturaleza del contrato, a cargo del comprador salvo excepciones como daño de mercadería o cuestiones similares antes de que se haya realizado la transmisión del riesgo del vendedor al comprador (Código de Comercio ecuatoriano, 2019).

Respecto al tema de transmisión de riesgo, el Código de Comercio ecuatoriano (2019) también norma ciertas cuestiones y establece que la transmisión del riesgo pasará del vendedor al comprador únicamente al momento en que se perfeccione el contrato. Esto es muy amplio y deja abierta muchas opciones, por ejemplo, el mismo cuerpo legal también establece que cuando el comprador no haya seleccionado o precisado un lugar de entrega determinado, el vendedor se libera del riesgo al momento de poner los bienes objeto del contrato en el primer encargado de transportar la mercancía hacia el comprador.

Interacción entre incoterms 2020 y Código de Comercio ecuatoriano

De esta forma, en esta última fase del trabajo de investigación, se va a evidenciar como realmente funcionan los incoterms sobre las disposiciones del Código de Comercio ecuatoriano. Primero hay que destacar que hay muchas obligaciones del vendedor y del comprador que el Código de Comercio no regula por no tener un capítulo específico de compraventas marítimas y que los incoterms 2020 abarcan en su totalidad. Ejemplo de esto es la obligación de pagar el transporte principal que ya fueron explicadas páginas atrás, la documentación necesaria para temas de embarque y desembarque, pago de tasas e impuestos en las diferentes etapas de la compraventa marítima, entre otras.

Pero claro, lo que realmente es relevante para efecto de este trabajo, son las cuestiones que se mencionan tanto en los incoterms 2020 como en el Código de Comercio ecuatoriano, porque llegamos a la siguiente interrogante ¿Nos basamos en lo que dicen los incoterms o en lo que dice el Código de Comercio?

Antes de contestar esta interrogante, vale citar lo que establece Hernández (2010, p. 144), quien señala que “Los usos jurídicos que no sean meramente interpretativos de una declaración de voluntad tendrán la consideración de costumbre”.

Al momento de contestar esta duda entonces, vale citar también a Vigo (2012, p. 4), quien señala que “el modelo dogmático operaba reconociendo una sola fuente del derecho: la ley; más allá de alguna concesión teórica a favor de otras fuentes, como por ejemplo el derecho consuetudinario y el derecho científico en Savigny”. Es decir, hay que considerar siempre cuáles son las fuentes del Derecho y los incoterms, como costumbre marítima, vienen a ser Derecho consuetudinario.

En lo que respecta a las cuestiones que estén reguladas tanto en incoterms como en Código de Comercio, los incoterms entran como costumbre marítima reconocida y aceptada a nivel mundial, a interpretar la norma, por lo que debemos regirnos a los incoterms, que de ser celebrado un contrato especificando determinado formato incoterm, primará eso, la voluntad de las partes de querer celebrar el contrato de compraventa marítima con determinadas condiciones.

CONCLUSIÓN

Este trabajo de investigación ha recopilado las diferentes obligaciones que contraen las partes que suscriben un contrato de compraventa marítima, las cuales se establecen tanto en el Código de Comercio ecuatoriano, como en los incoterms 2020. La finalidad de esto es despejar la duda de a qué hacerle caso o a que regirse al momento de celebrar un contrato de este tipo.

La respuesta entonces es que, de pactarse incoterms específicos, por decir, compraventa CIF Shanghai incoterms 2020 deberán prevalecer las reglas de los incoterms 2020, las obligaciones para ambas partes serán las del formato CIF y deberá ser entregada la mercadería en Shanghai.

Pero entonces ¿Si no se pacta incoterms específicamente en el contrato, tendrán las partes que regirse a lo que establece el Código de Comercio obligatoriamente? La respuesta es no, porque siempre primará la voluntad de las partes y si, luego de celebrado el contrato las partes llegan a establecer el uso de determinado formato de contrato podrán acogerse al mismo, sin importar lo que el Código de Comercio establezca así esto sea distinto a los incoterms 2020.

Además de lo mencionado y como se explicó en el primer capítulo, los incoterms son uso y costumbre marítima y mercantil y vienen a ser tan importante en esta rama del Derecho como lo establecido en el Código de Comercio ecuatoriano, en cuanto a las compraventas marítimas.

Así este trabajo de investigación demuestra como los incoterms llegan a interpretar la norma ecuatoriana, dándole a las partes las herramientas suficientes y necesarias para poder trabajar y perfeccionar este tipo de contratos sin mayor inconveniente, y claro, demuestra la eficiencia de esta costumbre marítima al momento de convenir en la compra de mercadería que debe ser trasladada de un punto a otro.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barreno, M. (12 de junio de 2019). *Puntos clave del Código de Comercio*. Quevedo & Ponce Estudio Jurídico. Recuperado de: <https://www.quevedo-ponce.com/puntos-clave-del-codigo-de-comercio/>
- Cantos, M. (2009). *Introducción al Comercio Internacional*. Barcelona: EDHASA.
- Código de Comercio Ecuatoriano. (2019). *Registro Oficial Suplemento* 497.
- Código Orgánico de la Función Judicial. (2009). *Registro Oficial Suplemento* 544.
- Código Orgánico General de Procesos. (2015). *Registro Oficial Suplemento* 506.
- Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (2011). New York: Naciones Unidas.
- Dávila, C. (1980). *Ensayos sobre Derecho Mercantil*. Quito: Editorial Universitaria.
- Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. (1978). La Haya: Corte Internacional de Justicia.
- Fried, C. (1981). *La Obligación Contractual*. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile.
- Fundación Tomás Moro (2001). *Diccionario Jurídico Espasa*. Madrid: Editorial Espasa.
- Gabaldón, J. (2012). *Curso de Derecho Marítimo Internacional*. Madrid: Marcial Pons.
- Global Negotiator (2019). *Incoterms 2020: Obligations, Costs and Risks*. Londres: Global Marketing Strategies SL.
- Hernández, K. (2012). *El principio de autonomía de la voluntad contractual civil; sus límites y limitaciones*. Recuperado de: http://www.eumed.net/rev/rejie/06/hfgc.html#_ednref1
- Logycom. (2020). *Incoterms más utilizados para importar*. Recuperado de: <https://www.logycom.mx/blog/incoterms-mas-utilizados-para-importar>

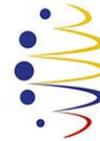
- López, F. (2005). *Concepto y Caracteres del Derecho Marítimo*. Universitas, 248. Recuperado de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/vnijuri/article/view/14816>
- Pereira, J. (2008). *Diccionario de Relaciones Internacionales y Política Exterior*. Barcelona: Ariel
- Pérez Bustamante & Ponce. (2019). *Ecuador tiene un nuevo Código de Comercio*. PBP Law. Recuperado de: <https://www.pbplaw.com/es/ecuador-tiene-un-nuevo-codigo-de-comercio/>
- Vigo, R. (2012). *Interpretación Jurídica*. Universidad de los Andes Venezuela. Recuperado de: http://www.ula.ve/ciencias-juridicas-politicas/images/NuevaWeb/Prof_Bartolome/bart2.pdf
- Zumárraga, J. (2009). *Introducción al Derecho Marítimo Ecuatoriano*. Guayaquil: Edilex S.A.



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Félix Romero, Miguel Emilio**, con C.C: # 0923342380 autor del trabajo de titulación: **Análisis de la interacción entre incoterms y la normativa ecuatoriana respecto de las compraventas marítimas**, previo a la obtención del título de **Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **10 de febrero de 2020**

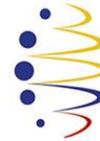
f. _____
Nombre: **Félix Romero, Miguel Emilio**
C.C: **0923342380**



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN			
TEMA Y SUBTEMA:	Análisis de la interacción entre incoterms y la normativa ecuatoriana respecto de las compraventas marítimas.		
AUTOR(ES)	Miguel Emilio Félix Romero		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	José Miguel Vélez Coello		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	10 de febrero del 2020	No. DE PÁGINAS:	33
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Marítimo, Derecho Mercantil, Comercio Internacional		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	incoterms, obligaciones, compraventa, Derecho Marítimo, comercio internacional, mercancías.		
RESUMEN/ABSTRACT:	<p>El presente trabajo de investigación hace un análisis profundo de la interacción entre los incoterms y las obligaciones contenidas en la normativa ecuatoriana respecto de las compraventas marítimas. De esta forma el trabajo pretende identificar si los incoterms, como uso o costumbre del comercio internacional, derogan, modifican o interpretan las obligaciones contenidas en el Código de Comercio, Código Orgánico de la Función Judicial y Código Orgánico General de Procesos, mientras se realiza un detalle a profundidad de los incoterms más utilizados al momento de celebrar este tipo de contratos vistos desde una perspectiva jurídica y no logística. Por consiguiente, al terminar de leer este trabajo de titulación se tendrá una idea mucho más clara de cómo realizar compraventas marítimas con mayor seguridad jurídica y sabiendo realmente cuáles son las normas a las que se tendrán que regir las partes para poder hacer más fácil y llevaderas todas las etapas contractuales en las que participarán.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR:	Teléfono: +593-985032093	E-mail: efelix804@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Reynoso Gaute, Maritza Ginette		
	Teléfono: +593-994602774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			