

## EL USO DE LAS REGLAS INCOTERMS® 2020 EN EL COMERCIO INTERNACIONAL



### Arbués Pérez Espinoza

*Economista y Maestro en Comercio y Negociaciones Internacionales y egresado de doctorado en Educación (USMP) y Global Business Administration (AIU). Coordinador Pedagógico en la Escuela de Administración de Negocios Internacionales de la USMP, Regional Consultant IDEX-NGO/OMC, Facilitador de Ruta Exportadora en PROMPERU, profesor de Costos y Cotizaciones Internacionales en USMP y UPN.*

### I. Tendencia de los negocios internacionales

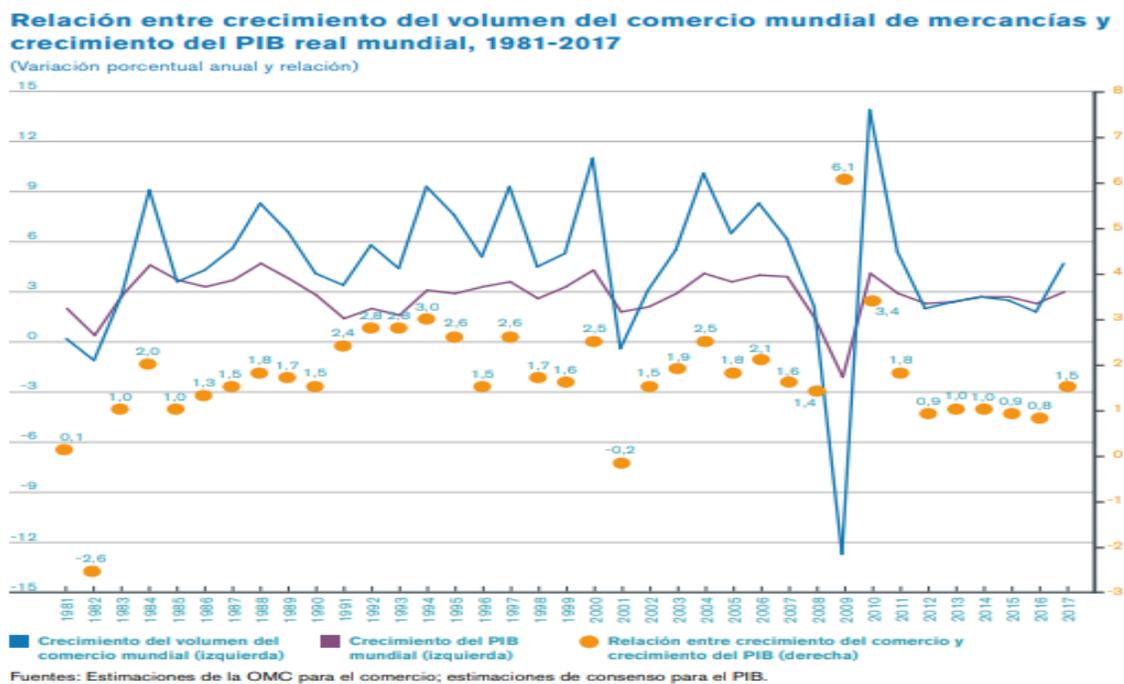
Las reglas Incoterms han evolucionado al mismo ritmo de la evolución del comercio internacional, los Incoterms aparecen por vez primera en 1936, naturalmente en esa época el comercio internacional era poco común, los países pretendían ser autónomos; para tener una aproximación con la actualidad, el uso de los contenedores con fines de transporte internacional, recién aparece en 1970, cuando por esas épocas hablar del comercio internacional era casi una utopía, en el Perú en la década de los 70 se practicaba la sustitución de importaciones. Según los informes de comercio internacional de la Organización Mundial de Comercio (OMC) en las últimas décadas la mayoría de los países apuestan por una apertura comercial, como Corea del Sur, Hong Kong, Singapur y Taiwán denominados “tigres asiáticos”, los son un claro ejemplo que el comercio internacional ha contribuido no solo para que los países logren tener un crecimiento de su Producto Bruto Interno (PBI) sino logren un desarrollo, en ello la globalización de mercados, de mercancías, de empresas, de personas, la eliminación de las fronteras físicas han contribuido para que haya una relación directa entre el crecimiento del comercio internacional (véase el gráfico No. 1) con el crecimiento del Producto Interno Bruto –PBI, inclusive se observa, cómo la crisis del 2009 trajo como consiguiente la abrupta disminución del PBI mundial (OMC, 2018).

Desde el punto de vista estadístico, observamos un crecimiento exponencial del volumen y el valor del comercio internacional entre 1980 y 2018; casi la mitad de ese crecimiento se atribuye al aumento de las exportaciones de productos manufacturados (valor agregado) conjuntamente con ello los servicios que ganaron importancia. En los tres últimos decenios, el comercio mundial creció mucho más que el PIB, lo que se explica por la creciente importancia de las cadenas de suministro internacionales en la economía mundial. Las rebajas arancelarias y la liberalización económica de muchos países han contribuido en el crecimiento del comercio internacional, en los últimos años han aparecido nuevos países como protagonistas en el comercio de productos manufacturados como en el de servicios, países como China, la India, la República de Corea y Tailandia ha aumentado de manera significativa con el paso del tiempo. China, en particular, se ha convertido en el mayor exportador y proveedor a nivel mundial, sin lugar a duda ello se replica para el caso peruano, países desarrollados como los Estados Unidos y el Japón han visto cómo su participación en las exportaciones mundiales ha ido disminuyendo entre 1980 y 2018, a continuación resumimos el escenario donde se desenvuelve el comercio internacional:

- El crecimiento sostenido y complejo del comercio internacional.
- Las diferencias de las prácticas comerciales con gente de culturas distintas
- Las diferentes formas de interpretar y traducir una misma palabra o frase
- Las permanentes pérdidas de tiempo y dinero por malentendidos o discrepancias que van antes los tribunales de justicia o arbitrales
- Incremento de los procesos de integración en todo el mundo, con algunas excepciones, como el caso de brexit (salida de Reino Unido de la Unión Europea)
- Incremento de la tecnología que todas las operaciones de comercio internacional
- El crecimiento del flujo de carga y la logística a nivel mundial
- El crecimiento y desarrollo de los países basado en el comercio internacional
- El crecimiento de las medidas de seguridad frente a los riesgos de bioterrorismo.

El crecimiento del comercio internacional de mercancías en los últimos 4 años está estancado o no ha crecido como debiera, para absorber a la masa laboral que cada año se inserta en el mundo, esto obedece, a la contracción de la demanda internacional principalmente de China, EE.UU y Europa así como la caída de los precios internacionales de los commodities. En los siguientes párrafos hacemos un recuento de cómo han evolucionado no solo el comercio exterior peruano sino otros aspectos que atañe a los Incoterms.

**Gráfico No. 1: Crecimiento del PIB y comercio mundial**



## II. Las características del comercio exterior peruano

La pregunta que nos hacemos con mucha frecuencia ¿por qué son populares las reglas Incoterms?, las reglas Incoterms son términos de comercio internacional que indican las obligaciones y responsabilidades referidas a **costos, transmisión de riesgos, lugar y momento de la entrega o recepción** por las partes involucradas (vendedores y compradores) y por extensión a los demás operadores de comercio exterior, las reglas Incoterms en los últimos años se actualiza cada 10 años, la modificación de cada década obedece a los acelerados cambios en el comercio internacional, por ejemplo en el Perú las exportaciones en 1990 representaba US\$ 3 mil millones y este 2019 se está bordeando los US\$ 49 mil millones, en el año 2003 nuestro país contaba con 6 acuerdos internacionales y hoy 2019 contamos con 21 acuerdos comerciales, que muchos de ellos son Tratados de Libre de Comercio (TLC).

El Perú no ha sido ajeno a esta experiencia de crecimiento de las exportaciones e importaciones, como podemos observar en el gráfico No. 2. Las Exportaciones totales en el 2018 fueron US\$ 47,917, además por vez primera las Exportaciones no Tradicionales tuvo una cifra record de US\$ 13,248 millones, y se espera que para el 2019 se bordee los US\$ 49,000 millones, dicho crecimiento ha generado miles de puesto de trabajo, no sólo por la cantidad de empresas que para el 2018 asciende a 8,009 en comparación a 2000 que se tenía sólo 4,089 empresas (véase el gráfico No. 2).

**Gráfico No. 2: Evolución de las exportaciones totales**



**Fuente:** Conferencia del Ing. Luis Torres Paz (Presidente de Ejecutivo de PROMPERU)

Como resultado de éste crecimiento sostenido de las exportaciones e importaciones, se observan algunos hechos o indicadores inherentes a la logística nacional, que por su naturaleza es una de las áreas con mayor influencia de las reglas Incoterms 2020.

- En el Perú durante los últimos 10 años se ha experimentado la presencia de grandes operadores de clase mundial como es el caso de DP World Callao, APM Terminals, ambos operadores del puerto

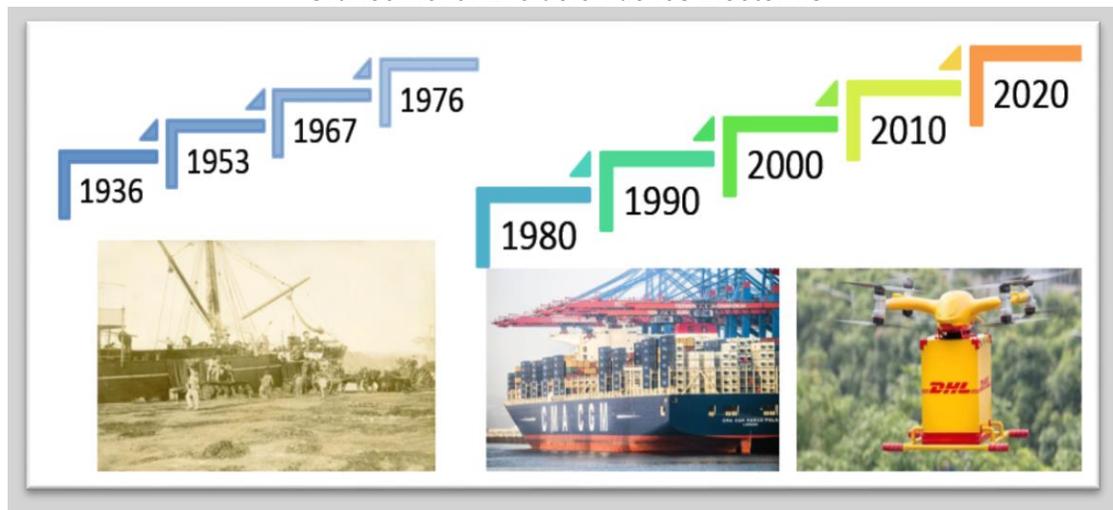
del Callao y Terminal portuario Euroandino (Paita) y TISUR (Ilo) y el reciente anuncio de la ampliación del Muelle Sur.

- La ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez el mismo que triplicará su capacidad no sólo de vuelos sino de carga, estará habilitada para recibir aviones cargueros sobre todo para carga perecible; dicha obra tiene previsto su culminación para el 2024, con ello se espera obtener un liderazgo en la región.
- Se avizora la construcción del Puerto de Chancay (COSCO – China) con una inversión de US\$ 3 mil millones, convirtiendo a la costa pacífico central como un Hub de distribución en el pacífico sur, que no solo descongestionará el Puerto del Callao sino mejorará la competitividad de principales sectores del Perú (minería y agroexportación).
- Según el Acuerdo de Facilitación de Comercio de la OMC los operadores de comercio exterior deben mejorar la calidad y garantía de su servicio, y ser considerados como Operadores Económicos Autorizados (OEA), lo mismo que hasta 2018 sólo 90 tenían dicha autorización, eso muestra la precariedad y la falta de profesionalismo en la gestión aduanera.
- Toda carga de exportación e importación cruza la frontera por la Aduana/SUNAT, quienes son los encargados de la administración aduanera; recaudación tributaria; control del ingreso y salida de mercancías y medios de transporte, así como la aplicación de los diversos regímenes aduaneros; el sistema de designación y codificación de mercancías, así como los métodos de valoración de mercancía, todas estas actividades están reguladas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Mundial de Comercio (OMC).

### III. Las características de las reglas Incoterms® 2020

Los Incoterms®, son los términos más populares, para quienes participan directa o indirectamente en el comercio internacional de mercancías, los exportadores e importadores son los principales usuarios y por extensión las navieras, unidades de comercio exterior de bancos, transportistas marítimo, aéreo y terrestre, compañías aseguradoras, entidades públicas como aduanas, puertos o aeropuertos, agencias de aduana, en suma todos los usuarios que participan en las transacciones comerciales. Los Incoterms son publicados por la Cámara de Comercio Internacional de París, del cual son miembros muchas cámaras del mundo, entre ellas nuestra Cámara de Comercio de Lima (CCL). Tal como mencionamos anteriormente las reglas Incoterms están estrechamente vinculados al crecimiento del comercio internacional, por ejemplo podemos observar en el Gráfico No. 3 con ésta nueva regla ya son 9 versiones, antes de la década de los 70 no habían contenedores, los buques no eran especializados, los equipos para la carga y descarga fueron arcaicos, no habían las grúas pórtico de hoy, mientras que hoy 2019 aparecen embarcaciones que cada vez son más gigantes y sofisticados en muchos países operados con robots, drones, por ejemplo la naviera CMA ya anunció la circulación de una embarcación de 23,000 TEU, con más de 400 metros de longitud, se suma a ello la entrega de mercancías con la utilización de drones que está revolucionando el comercio y entrega de mercancías a nivel mundial.

**Gráfico No. 3: Evolución de los Incoterms**



Fuente: Fotos obtenidas de [www.google.com](http://www.google.com), naviera CMA: [www.cma.com](http://www.cma.com) y [www.dhl.com](http://www.dhl.com).

El uso de la regla Incoterms son **facultativo** en cualquiera de las versiones, no le proporcionan un contrato de compraventa internacional de mercancías (se incluye en una de las cláusulas); no dice nada sobre el precio a pagar (se acompaña al precio así como US\$ 180/ TM. FOB DPW, Callao, Incoterms® 2020) o el método de pago (los bancos verifican sus obligaciones de ambas partes según las reglas Incoterms); no se ocupa de la transmisión de la propiedad ni las características de la mercancía (eso debe estar en los contratos o acuerdos); no cubren las consecuencias del incumplimiento del contrato, así como no es obligatorio para todos los vendedores y compradores del mundo, puesto que las reglas Incoterms son facultativos, se vuelven obligatorios si es que ambas partes lo hayan convenido en el contrato. Otra característica de los Incoterms es **equitativo** puesto que no discrimina tamaño de PIB, grado de desarrollo, cantidad de habitantes, tipo de gobierno, opciones políticas ni culturales; así como cada país debe **adaptar** a su realidad e infraestructura, como el caso de la ubicación de los terminales de almacenamiento que en muchos países están dentro de los puertos o aeropuertos y en el caso peruano están fuera (extraportuarios) y finalmente se **identifican** con claridad 10 obligaciones de los vendedores y 10 obligaciones de los compradores y más aún con la nueva versión Incoterms®2020 están ordenados con secuencia lógica

**Gráfico No. 4: Características de las reglas Incoterms® 2020**



Fuente: Cámara de Comercio Internacional (2019), *Publicación de 723: España*

En las reglas Incoterms®2020 se cuenta con 11 tipos que los vendedores y compradores podrán elegir de acuerdo a la necesidad de su producto, cercanía a los puertos, aeropuertos, peso de la mercancía así como la distancia desde el origen hasta el destino, en suma según el acuerdo entre las partes, pero reiteramos que las reglas Incoterms estudia y da las pautas en cuanto a las **Obligaciones, Costos, Riesgos y documento**, las reglas Incoterms se pueden clasificar de diversas maneras, sin embargo la versión de 2010 clasifica sólo en 2 grupos con carácter oficial: Reglas para cualquier modo o modos de transporte y reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores, sin embargo, cada usuario, empresario, académico y gobierno puede clasificar de otra forma según la naturaleza o necesidad de la transacción, por ejemplo por letras (E, F, C, D); también se puede clasificar por su ámbito, Incoterms para venta en origen EXW, FCA, FAS, FOB; Incoterms para venta en tránsito internacional (CFR, CIF, CIP, CPT) e Incoterms para venta en destino (DAP, DPU, DDP) (véase la Tabla No. 1) la mejor manera de incorporar en nuestras operaciones de comercio internacional es como mostramos a continuación algunos ejemplos:

- US\$ 30,000 **CIF** Muelle 74, Shanghai Incoterms® 2020
- US\$ 18,000 **DAP** No. 123, ABC Stret Importland Incoterms® 2020
- US\$ 180/ TM. **FOB** DPW, Callao, Incoterms® 2020
- PE S/. 3,000 **DDP** Av. Brasil 1228, GMA SA, Incoterms® 2020

**Tabla No. 1: Tipos de las reglas Incoterms® 2020**

Grupo	Siglas	Inglés	Castellano
Reglas para cualquier modo o modos de transporte	EXW	Ex Work	En Fábrica
	FCA	Free Carrier	Franco Transportista
	CPT	Carriage Paid To	Transporte Pagado hasta
	CIP	Carriage And Insurance Paid To	Transporte y Seguro Pagado hasta
	DPU	Delivered At Place Unloaded	Entrega en Terminal Descargado
	DAP	Delivered At Place	Entrega en Lugar
	DDP	Delivered Duty Paid	Entrega Derechos Pagados
Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores	FAS	Free Alongside Ship	Franco al Costado del Buque
	FOB	Free On Board	Franco a Bordo
	CFR	Cost and Freight	Costo y Flete
	CIF	Cost Insurance and Freight	Costo, Seguro y flete.

*Fuente: Cámara de Comercio Internacional (2019), Publicación de 723: España*

#### IV. Principales cambios en las reglas Incoterms® 2020

Resumimos a continuación los principales cambios.

- **Ordenamiento estructural:** Uno de los cambios más importantes que se observa en nueva versión de Incoterms®2020 está en la estructura, es muy ordenado y obedece a una secuencia lógica de una venta, si comparamos con las 2 últimas versiones, observamos como cualquiera operación primero acordamos las condiciones generales de la transacción con los compradores (A1. Obligaciones generales), posterior a ello entregamos la mercancía a los compradores (A2. Entrega), seguido con la

transmisión de riesgos, así como las obligaciones de transporte, seguro, documentos y los trámites oficiales de exportaciones (A3. Transmisión de riesgos), A4. Transporte, A5. Seguro, A6. Documento de entrega /transporte y A7. Despacho de exportación / importación. En realidad este ordenamiento estructural fue uno de los cambios más importantes, que en la práctica fue una enmienda, corregir algunas fallas, el mismo se arguye por la presencia del Sr. David Lowe (copresidente de CCI) es uno de los abogados más famosos de Reino Unido en materia de comercio internacional, quien tuvo a su cargo el equipo de redacción de los Incoterms® 2020 que por coincidencia ha sido parte del equipo redactor de los Incoterms® 2010, CCI (2019)

**Tabla No. 2: Obligaciones de vendedores y compradores según las reglas Incoterms® 2020**

Siglas	Obligaciones de la parte vendedora	Obligaciones de la parte compradora
EXW FCA FAS FOB CFR CIF CPT CIP DPU DAP DDP	A1. Obligaciones generales	A1. Obligaciones generales
	A2. Entrega	A2. Recepción
	A3. Transmisión de riesgos	A3. Transmisión de riesgos
	A4. Transporte	A4. Transporte
	A5. Seguro	A5. Seguro
	A6. Documento de entrega /transporte	A6. Documento de entrega /transporte
	A7. Despacho de exportación / importación	A7. Despacho de exportación / importación
	a) Despacho de exportación	a) Ayuda con el despacho de exportación
	b) Ayuda con el despacho de importación	b) Despacho de importación
	A8. Comprobación / embalaje /marcado	A8. Comprobación / embalaje /marcado
A9. Reparto de costos	A9. Reparto de costos	
A10. Notificaciones	A10. Notificaciones	

**Fuente:** Cámara de Comercio Internacional (2019), *Publicación de 723: España*

- **La aparición del término VGM (verified gross mass):** que significa la masa bruta verificada, según el Convenio internacional para la seguridad humana en el mar (SOLAS), el mismo que entro en vigor el 1 de julio de 2016 con la obligatoriedad del pesado tara, neto, bruto de los contenedores por parte de los expedidores (embarcadores), esto genera que los contenedores deben estar marcados con VGM y con ello garantizar el manipuleo o tracción de los mismos y evitar riesgos que ponen en peligro la vida humana en los puertos, altamar en caso de no hacerlo implica una sanción. CCI (2019).
- **Cambio en FCA:** Uno de los cambios más prometedores está con FCA, que el Conocimiento de embarque o Bill of Ladig (B/L) con mención “a bordo” para asegurarse el embarque,
  - FCA, en las instalaciones del vendedor (cargado en el medio de transporte),
  - FCA, en el terminal de almacenamiento (preparada para descarga),
 Los vendedores o exportadores llevan a cabo los trámites oficiales de despacho de exportación como: licencias, acreditaciones de seguridad, inspección previa, para el caso peruano es la numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) el mismo que es gestionada por las agencias de aduana. El hecho que los B/L estén rotulados “a bordo” el efecto práctico es que se activa el créditos documentario (UCP 600 CCI) o las cobranzas documentarias (UCR 522 CCI), con ello los exportadores pueden cobrar o negociar con el banco negociador o pagador producto de las transacciones comerciales internacionales. Tal como lo recomienda el párrafo 66 de la CCI, es aconsejable utilizar

para FCA para exportaciones en contenedores, carga en paletas o en cualquier unidad de transporte y no FOB como lo venimos haciendo indebidamente, puesto que en estos casos los vendedores realmente dejan en los terminales de almacenamiento para el Perú todas las Exportaciones no Tradicionales (ENT) que para el año 2018 representó US\$ 13,248 millones deberían efectuarse en FCA y no en FOB (véase los casos No. 2, 3), en particular el caso No. 4. Caso Sendai – Japón, ligada al desastre producido el 11 de marzo de 2011 un terremoto de magnitud 9,0 sacudió Japón creando olas de Tsunami de más de 40 metros y los millones de dólares de pérdida, del mismo que hoy no logra recuperarse de dicha pérdida por vender en FOB en forma incorrecta.

- **Uso de sus propios medios de transporte FCA, DAP, DPU y DDP:** Indudablemente la inclusión de esta característica fue impulsada por la redactora de origen china la Srta. Jian Baozhu/Virginie Jan, puesto que muchas empresas vendedoras o compradoras chinas que tienen como negocio principal la exportación o importación y cuentan con sus propios medios de transporte, generalmente camiones, sin embargo esta experiencia no es exclusividad de China, también en el Perú que no tienen la necesidad de contratar terceros como transportistas, como ejemplo Arca Continental SAA (Lindley) hace su exportación en FCA con sus propios camiones para trasladar carga de exportación hacia los terminales de almacenamiento, por lo tanto queda permitido en la versión los Incoterms® 2020 el uso de sus propios medios de transporte no solo para exportación, podría ser también en importaciones en DAP, DPU y DDP.
- **Reparto de costos en A9/ B9:** Por primera vez se logró ordenar los costos, en las reglas Incoterms® 2010 los costos estuvieron diseminados en diferentes obligaciones (A3, A4, A5), en cambio en la versión Incoterms® 2020, los costos de entrega de mercancía, documentos de entrega, impuestos todo se precisa en A9/B9 el mismo que brinda transparencia y uniformidad a los vendedores o compradores, o aquellos diseñadores de simuladores de costos y precios en diferentes Incoterms.
- **Cambio de DAT por DPU:** Si observamos y comparamos la cantidad de los Incoterms que hayan cambiado, en realidad sólo hay un cambio, se ha reemplazado al DAT por DPU (Delivered at Place Unloaded – Entregado en Lugar Descargado) dejando abierto que puede ser en cualquier lugar inclusive más allá de un terminal de almacenamiento. La única diferencia entre DAP y DAT en las reglas Incoterms® 2010 era que el vendedor entregaba la mercancía, sin descargar en DAP y descargar en DAT, por lo tanto no había mucha diferencia sustancial, por lo tanto el nuevo Incoterms DPU suena prometedor para ventas en destino que va más allá del CIF o CIP y que se adecua a la realidad peruana, puesto que en las importaciones en la mayoría de los casos los vendedores nos entregan en cualquiera de los terminales de almacenamiento, que sería regla de mucho valor para las importaciones peruanas US\$ 30,000 DPU Terminal Ransa, Ventanilla, Callao, Incoterms® 2020.
- **Diferentes niveles de cobertura de seguro en CIP/CIF.** Esto es una medida que protege a los compradores, puesto que en la versión los Incoterms® 2010 que implica efectuar ventas en CIF y CIP el vendedor contrata y paga la póliza de seguro en cualquiera de las modalidades, sin embargo los vendedores por reducción de costos contrataban la póliza que implica menor costo, lo hacían con la Cláusula C del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU) con mínima cobertura frente a siniestros, en cambio en la nueva versión de los Incoterms® 2020 obliga en CIP (Cláusula A – ILU), que usualmente es para transporte por avión (manufacturas, productos con valor agregado) y dejando abierta como mínimo para la venta en CIF (Cláusula C – ILU) Productos primarios o commodities, se mantiene igual que la versión anterior.

- **Otros cambios en las reglas Incoterms® 2020:** Sin lugar a duda hay muchos cambios, sin embargo podemos resumir en el siguiente recuadro los aspectos formales para considerar en nuestras transacciones comerciales (véase la tabla No. 3) CCI (2019).

**Tabla No. 3: Cambios adicionales en los Incoterms® 2020**

- Disponible en aplicativos para descargar en celulares (play store)
- Disponible a través de Potcast (Spotify)
- Entra en vigor el 01 de enero de 2020
- Se sustituye Notas de orientación por Notas explicativas
- Se mantiene en el equipo redactor de las reglas Incoterms ®2020 el Director Ejecutivo de CCI de 2010
- Se ha incorporado a una integrante de China
- El uso de los gráficos en colores para mejor presentación
  - Azul (obligaciones de los vendedores referidos a costos y riesgos )
  - Naranja (obligación de los compradores, referidos a costos y riesgos)
  - Negro (referencia a la carga)
  - Verde (posibilidad de uso de varios porteadores - camiones o navieras)
- Posibilidad de seguir curso de capacitación de manera virtual con CCI España.

*Fuente: Cámara de Comercio Internacional (2019), Publicación de 723: España*

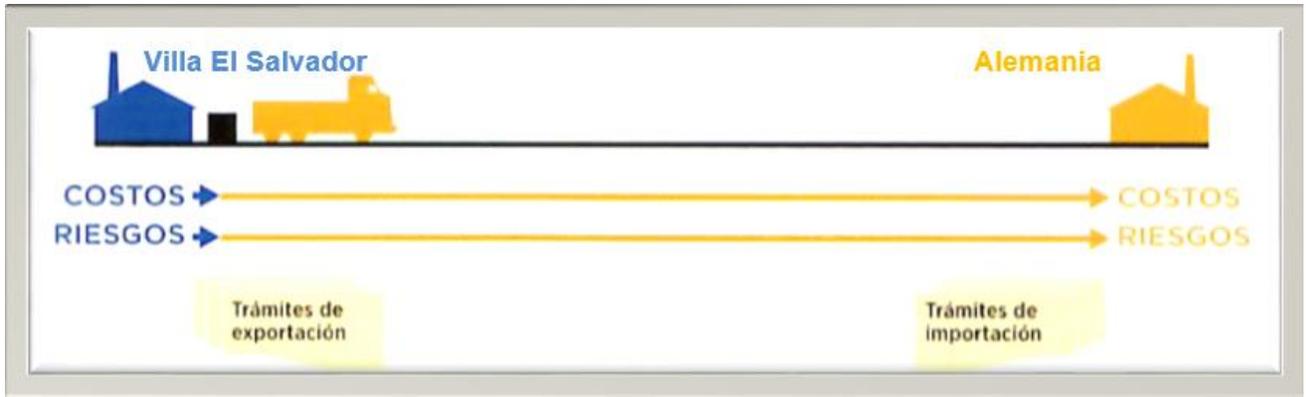
## V. Casos cortos de aplicación de las reglas Incoterms® 2020 en la gestión de comercio internacional

Con el propósito de clarificar el uso de las reglas Incoterms® 2020, se ha creado algunos casos cortos, los mismos que tienen fines académicos e ilustrativos, no comprometiendo a las empresas e instituciones aludidas, además por fines prácticos nos hemos guiado de las notas explicativas de la publicación oficial, considerar los siguientes colores para su comprensión.

- **Color azul: obligaciones de los vendedores**
- **Color naranja: obligaciones de los compradores**
- **Color negro: carga (suelta, granel, contenedores, paletas)**
- **Color verde: varios porteadores o navieras en CFR y CIF**

### Caso No. 1: EXW - Exportador de Villa el Salvador

Un exportador de muebles de Villa El Salvador celebró un contrato de compraventa internacional con un cliente Alemán por un valor de US\$ 43,560.00 EXW Almacén de M. Maldonado SA, Parque Industrial de Villa el Salvador, Incoterms® 2020, el comprador Alemán le exige al vendedor el traslado hacia el terminal de ALCONSA que es parte de APM Terminals, así como efectuar los trámites de despacho de exportación, la compañía naviera contratada por el comprador es Hapag Loyd que ingresa a APM Terminals. <https://4430-pe.all.biz/goods>



**Preguntas:**

- a. ¿Dónde termina la obligación del vendedor, quién asume el riesgo y costos de carguío, traslado y cualquier trámite de despacho de exportación?

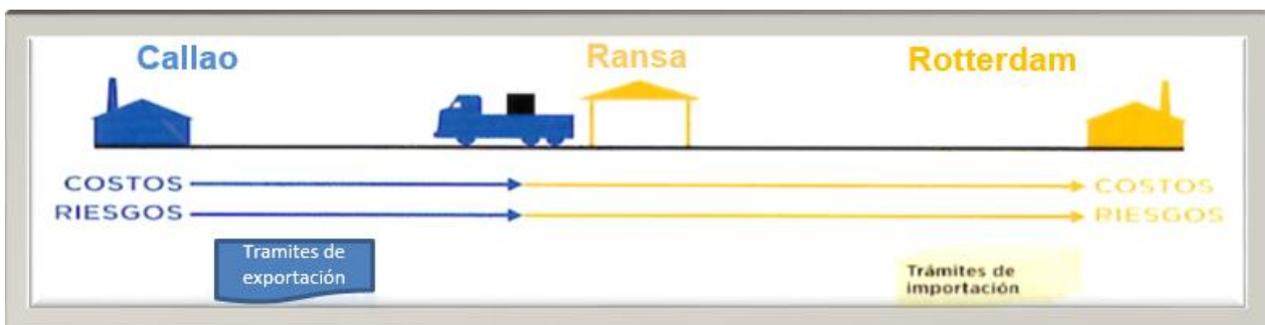
En la figura adjunta se observa la carga (cuadrado color negro), la obligación del vendedor termina en la puerta del almacén de la empresa vendedora, desde ahí en adelante los costos y riesgos son por cuenta del comprador alemán, es él quien designa un agente embarcador, para que traslade la carga hacia los terminales de almacenamiento ALCONSA donde opera la línea naviera, así como los trámites de despacho de exportación a través de la agencia de aduana y su respectiva autorización por parte de SUNAT/Aduanas.

- b. ¿El vendedor debe ayudar al comprador a petición, riesgos y expensas de éste último a obtener cualquier documento para los trámites de despacho de exportación?

**Caso No. 2: FCA- Exportador de paltas.**

Desea exportar paltas hass desde Lima a Holanda por transporte marítimo, se tiene los siguientes costos y su preocupación es determinar el precio de exportación para una negociación acertada, utilizando las reglas Incoterms® 2020.

- Costo del producto acondicionado US\$ 50,000
- **Uso de cuadrilla para inspección previa al embarque** US\$ 800
- **Terminal de almacenamiento y embarque en puerto** US\$ 300
- **Comisión de Agencia de Aduana** US\$ 200
- Comisión bancaria por negociación de L/C US\$ 130+0.5% del precio de venta
- Margen de Ganancia 10% del precio de venta de venta



**Preguntas:**

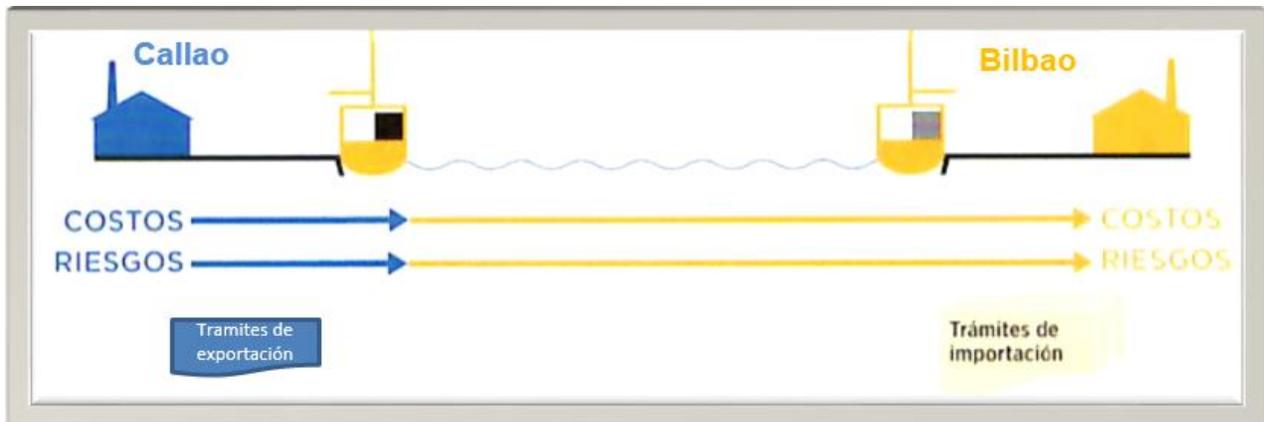
- a. Determine el precio exportación en: US\$ .....FCA RANSA, Callao, Incoterms® 2020

No.	Estructura de costos de exportación y precios de exportación	Valor
1	Costo del producto acondicionado	50,000.00
2	<b>Uso de cuadrilla para inspección previa al embarque</b>	<b>800.00</b>
3	<b>Comisión de Agencia de Aduana</b>	<b>200.00</b>
4	<b>Otros costos "a bordo"</b>	<b>0.00</b>
5	Comisión bancaria \$130 + 0.5% del precio	130.00
6	Margen de ganancia	5,712.83
7	<b>Precio FCA Ransa - Callao, Incoterms 2020.</b>	<b>57,128.49</b>

b. Determine el precio de exportación en CIF.

**Caso 3: FOB en exportaciones: Spiderman en Nestor Gambeta**

Mercancía en contenedores vendida bajo el FOB DPW, Callao Incoterms® 2020 con destino a Bilbao – España, el exportador entrega en el terminal de Neptunia (Ventanilla), ocurre un asalto en la Av. Nestor Gambeta – ruta al puerto de embarque, dañan el contenedor y roban del 10% de mercancía.  
<https://www.youtube.com/watch?v=BuY8B35trdg>

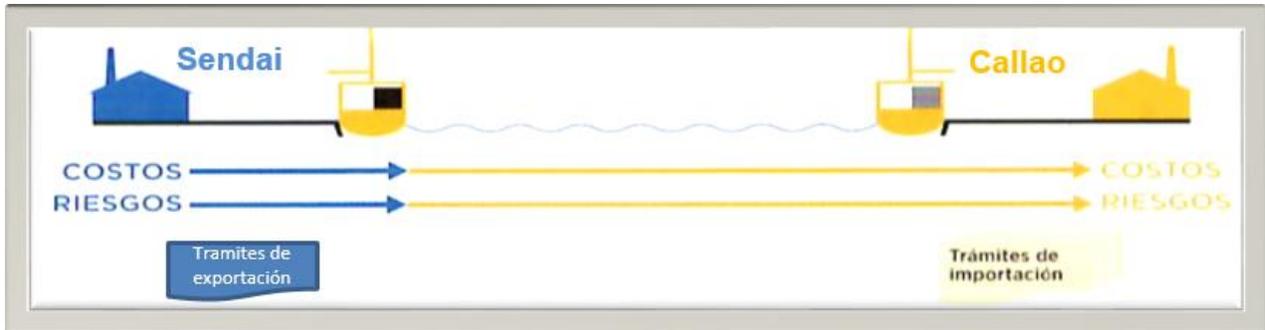


**Preguntas:**

- ¿Quién es responsable por el robo de la mercancía y daño al contenedor?
- ¿El comprador debe pagar al vendedor el valor de la mercancía?

**Caso 4: FOB en Sendai – Tsunami**

El 11/03/2011 un terremoto de magnitud 9,0 sacudió Japón creando olas de Tsunami de mas de 40 metros, desastre de la central de Fukushima, con 15,893 muertos, 8,405 desaparecidos con pérdidas que superan US\$ 2 billones, con puerto y aeropuerto de Sendai desaparecidos.  
 Los exportadores japoneses tenían la mala costumbre de vender en FOB, CIF, CFR carga en contenedores, el Tsunami arrasó carga de empresas emblemáticas: Toyota, Sony, Samsung, Panasonic, Canon, Suzuki. <https://www.youtube.com/watch?v=N4nrLMfrQmA>

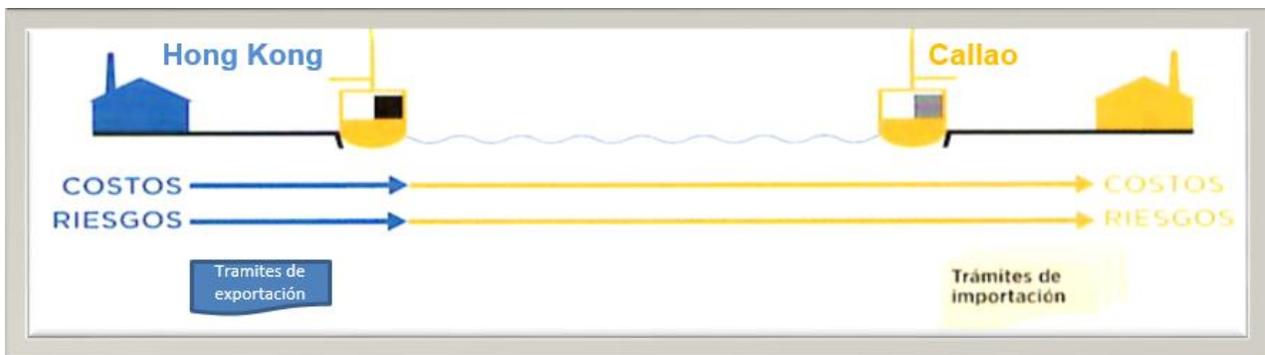


**Preguntas:**

- a. ¿Quién es responsable de la pérdida de la carga en el Terminal de contenedores de Sendai?
- b. ¿Qué Incoterms le recomendaría a los vendedores con la nueva versión Incoterms® 2020?

**Caso 5: FOB en importaciones con costos de transporte**

Un importador peruano efectúa compra de drones por un valor de US\$ 30,000 FOB Muelle 74, Hong Kong, Incoterms® 2020, solicita cotización a un Agente de Carga Internacional, quien le cobra US\$ 1,580 en término FIO (free in and out) y FCL/FCL.

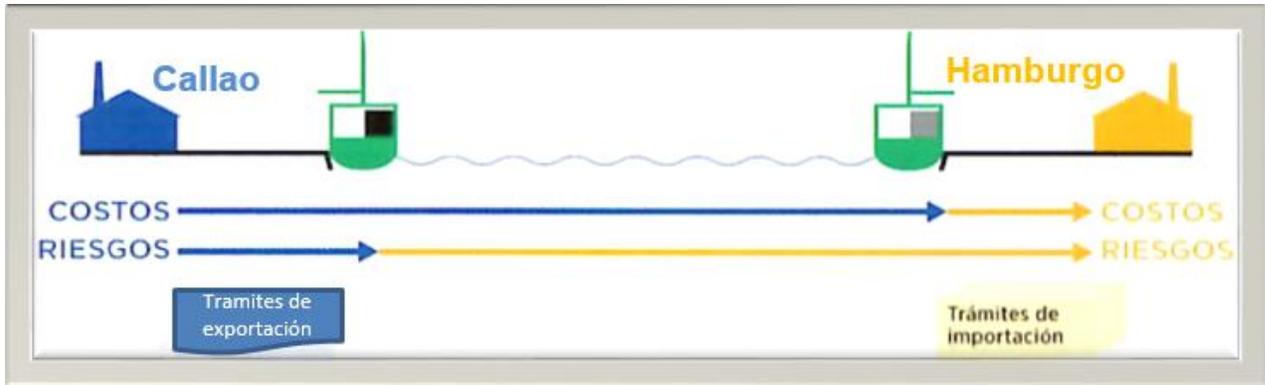


**Preguntas:**

- a. ¿Quién paga el flete internacional? (Who)
- b. ¿En qué lugar se paga el flete? (Where)
- c. ¿En qué momento se paga el flete? (When)
- d. ¿En qué forma se paga el flete? (What)

**Caso 6: CFR - Jerarquía jurídica**

Un exportador peruano celebró un contrato de compraventa internacional para exportar en término CFR Hamburgo, Incoterms® 2020 y con forma de pago acordado: contraentrega de mercancía, ocurre que no llegó la carga a su destino por siniestro total en altamar, el importador como no recibió la mercancía se niega a pagar el valor de la misma.

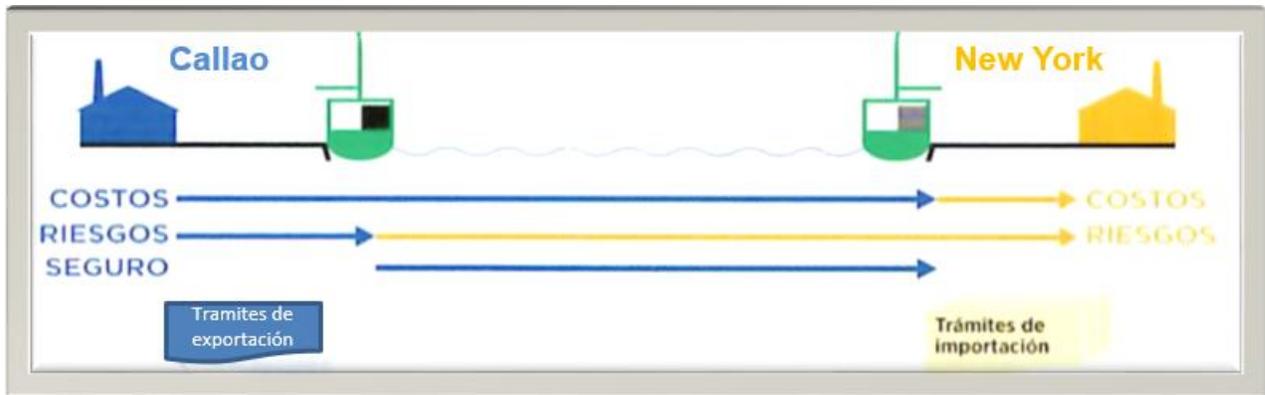


**Preguntas:**

- a. Es correcta su negación?
- b. Según las reglas Incoterms® 2020: .....
- c. Según Convención de Viena de 1980: .....

**Caso 7: CIF- uso inapropiado**

Una compañía compradora en New York, se queja ante el vendedor, en varias ocasiones el transportista les ha cobrado el costo de la descarga en el puerto así como el transporte entre el puerto de entrada en New York y la terminal de carga terrestre, donde son entregadas la mercancía. El contrato en el que han basado su relación comercial establece: CIF, New York, Incoterms® 2020, además el comprador quiere que se asegure con la Cláusula A – ILU (Instituto de Aseguradores de Londres).

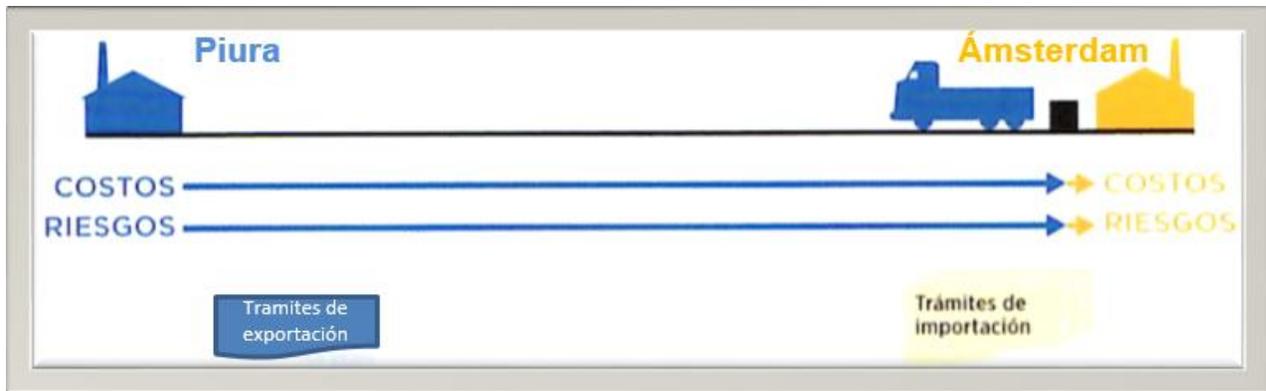


**Preguntas:**

- a. ¿Por qué se da este problema?
- b. ¿Qué tipo de póliza mínimo debe gestionar el vendedor?
- c. ¿Qué Incoterms le recomendaría?

**Caso 8: DPU- vendedor dudoso**

Una empresa Importadora localizada en Ámsterdam - Holanda, tiene interés comprar Mango de Piura - Perú, se sabe que el puerto más cercano en destino es Rotterdam, hay costos en destino de: descarga, uso del terminal de contenedores, transporte terrestre desde el Puerto de Rotterdam a Ámsterdam. El comprador propone utilizar la nueva regla DPU, Almacén de Ámsterdam, Incoterms® 2010 y el vendedor peruano tiene muchas dudas.

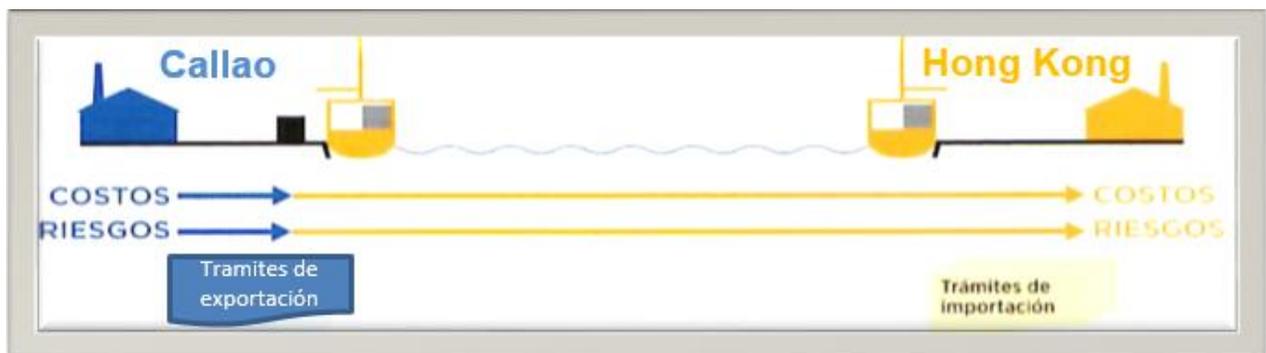


**Preguntas:**

- a. ¿Quién asume el costo de transporte internacional desde Piura a Rotterdam?
- b. ¿Quién asume los costos en destino arriba mencionados?

**Caso 9: FAS - demora en arribo**

Un vendedor peruano y un comprador chino, acordaron utilizar FAS Incoterms® 2010, en la misma se señaló la fecha en que el vendedor peruano debe entregar la mercancía: 17 agosto del 2019. El vendedor cumple con la entrega en el lugar y en la fecha convenida, pero no arribó el barco contratado por el comprador (riesgo en altamar) incumpliendo con el ETA. La mercancía debe retirarse del muelle y llevarse a la terminal de contenedores en espera de la llegada de la naviera Maersk.

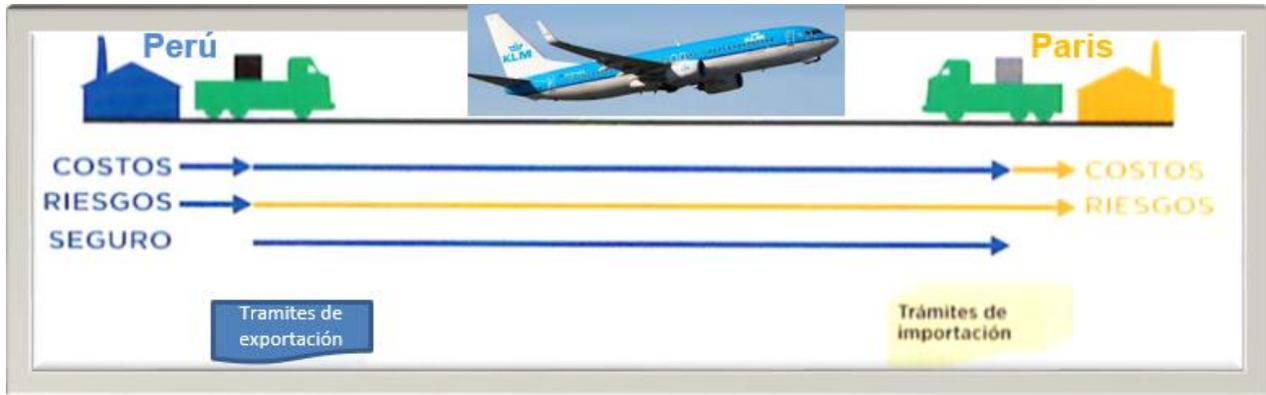


**Preguntas:**

- a. ¿El comprador o el vendedor, es responsable del riesgo por daño o pérdida de la mercancía a partir del retiro del muelle?
- b. ¿Quién asume los gastos adicionales por poner fecha exacta?
- c. ¿Cuál es la definición de procurar – embarque a través de barcaza?

**Caso 10: CIP compare las 2 versiones**

Si un vendedor (a) cotiza mercancía CIP París, Incoterms® 2020, ¿Su factura debe incluir el flete internacional por KLM de LIM-AMS-PAR, la mercancía es asegurada hasta por 110% del precio contratado. El vendedor por disminuir costos contrata una póliza de seguro de la Cláusula C del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU –A)

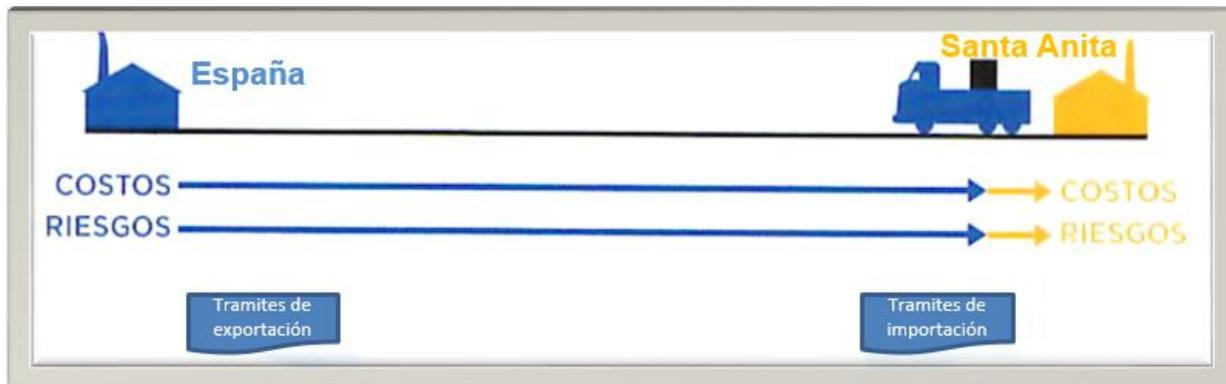


**Preguntas:**

- a. ¿Cuál es la diferencia con la versión Incoterms® 2010 Incoterms® 2020
- b. ¿ Qué riesgos cubre la cláusula A y señale las exclusiones

**Caso 11: DDP el libro que demoró en llegar**

El Sr. Arbués Pérez E. solicitó cotización a la Cámara de Comercio Internacional (CCI) para la compra del libro de Incoterms versión 2020, la CCI le envió una factura proforma con precio de € 90 DDP Santa Anita, USMP, Incoterms® 2010, el envío estuvo programado a través de UPS, la transferencia fue efectuada a través de BCP el 12/09/19, el comprador recibió el libro el 01/10/19 con demora de 15 días y los posibles daños ocasionados por eventos de capacitación programado.



**Preguntas:**

- a. ¿Había otras alternativas para pagar los € 90 a la CCI?
- b. ¿Por qué el precio DDP no incluye el Arancel Ad/Valorem en el Perú?
- c. ¿Cómo puedo dar seguimiento al proceso de entrega?
- d. ¿Por qué se demoraron la entrega del libro?

**Conclusiones**

- Las reglas Incoterms® obedecen a los cambios y complejidades del comercio internacional
- Las regales Incoterms® se pueden utilizar en cualquiera de las versiones 2020, 2010, 2000.
- Para efectuar exportaciones en contenedores, se recomienda no utilizar FOB/CFR/CIF, lo ideal sería: FCA (origen), DPU (destino).

- Los Incoterms® FOB/CFR/CIF debería estar reservado para carga a granel (commodities)
- Para efectuar importaciones en contenedores se recomienda FCA (origen), DPU (destino)
- Se pueden utilizar los Incoterms® 2020 para el comercio local
- Elaborar simuladores de precios en diferentes Incoterms para efectuar exportaciones
- Los empresarios deben descargar en play store (APP)
- Debemos contribuir para que el comercio internacional sirva para hacer negocios de una manera pacífica;
- Ha mejorado la presentación, el orden con fuerte presencia de tecnología, China, desastre de Japón, el mismo redactor del 2010.

### Recursos y referencias:

1. Cámara de Comercio Internacional (2019). *Las reglas Incoterms® 2020*, Publicación 723: España
2. Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo de Canadá (IDRC/CRDI) (2005). *¿En qué pueden las TIC ayudar a mi negocio?*. Canadá: IDRC/CRD.
3. Organización Mundial de Comercio (2018). *Informe sobre el Comercio Mundial 2018*. Ginebra: OMC.
4. Emmanuelle Ganne (2018). *¿Pueden las cadenas de bloques revolucionar el comercio internacional?*. Ginebra: Organización Mundial del Comercio.
5. MINCETUR (2019). *Plan Estratégico Nacional Exportador 2025*. MINCETUR: Lima
6. Conferencia en PROMPERU. <https://www.youtube.com/watch?v=kxDZ8KON64k>
7. Conferencia en Buenos Aires: <https://www.youtube.com/watch?v=XvGrnCrl6Xw>
8. Conferencia en ICC en Inglés. <https://www.youtube.com/watch?v=at4l6l6vNp4&t=938s>
9. Descargar Aplicativo través de (celulares: Play store). Descargar Spotify : [https://2go.iccwbo.org/incotermsr-2020-english-french-config+book\\_version-Book/?fbclid=IwAR1I8C8qh8JnPYSEY9Qy0Iz9JqnXCGA4HbTVXWSDTGzdhrrzFq3czliGippw](https://2go.iccwbo.org/incotermsr-2020-english-french-config+book_version-Book/?fbclid=IwAR1I8C8qh8JnPYSEY9Qy0Iz9JqnXCGA4HbTVXWSDTGzdhrrzFq3czliGippw)