

*Comentarios a las innovaciones de los  
INCOTERMS 2010*  
*Comments to the innovations of the  
INCOTERMS 2010*

Marco Antonio Huamán Sialer\*  
<http://dx.doi.org/10.21503/lex.v1i12.30>

\* Ph. D. con Mención en Asuntos Legales Internacionales por la Atlantic International University Estados Unidos de Norteamérica. Doctor en Derecho y Maestro en Aduanas por la Universidad Alas Peruanas. Especialista en Aduanas por la Escuela Nacional de Aduanas, hoy INDESTA - SUNAT. Posgraduado en Tributación por la Universidad de Lima. Especialización Aduanera en el Instituto de Estudios Fiscales, Madrid España. Estudios Posdoctorales con mención en Investigación Científica en la Universidad Alas Peruanas. Estudios concluidos de Maestría en Derecho con Mención en Derecho Internacional Económico en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Estudios de Doctorado en Educación en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Profesor en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Pontificia Universidad Católica del Perú, Universidad de Lima, Universidad ESAN y Universidad Alas Peruanas. Actual Vocal Presidente de la Sala de Aduanas del Tribunal Fiscal del Perú.

Lex



*Niña afroperuana.*

## RESUMEN

El presente trabajo tiene por finalidad comentar de manera clara, simple y sintética las principales innovaciones contenidas en los INCOTERMS 2010 (Términos Comerciales Internacionales), Publicación 715 de la Cámara de Comercio internacional.

Esta nueva publicación trae una serie de innovaciones que modernizan estos usos comerciales y que responden al dinamismo, cambio y avance del comercio internacional, facilitando con ello la conducta del tráfico internacional.

El trabajo parte desde sus antecedentes y culmina con recomendaciones prácticas y un breve análisis de la legislación nacional pertinente.

**Palabras clave:** *INCOTERMS 2010, CCI, DAT, DAP*

## ABSTRACT

This work has as purpose commenting on clear, simple and synthetic way the main innovations contained in the INCOTERMS 2010 (International Commercial Terms.), publication 715 of the International Chamber of Commerce.

This new publication brings a series of innovations that modernize these commercial uses and those answer to the dynamism, change and advance of the international trade facilitating with it the international traffic behavior.

The work leaves from its precedents and culminates with practical recommendations and a short analysis of the appropriate national legislation.

**Key words:** *INCOTERMS 2010, ICC (International Chamber of Commerce), DAT (Delivered At Terminal), DAP (Delivered At Place).*



## INTRODUCCIÓN

La economía actual, desde un enfoque global, ha venido dando a los negocios un mayor acceso a los mercados del resto del mundo. El universo actual se ensalza en el comercio internacional ágil, dinámico, como consecuencia del incremento de la liberalización de mercados, eliminaciones arancelarias, acuerdos internacionales, acuerdos de promoción comercial (TLC), acuerdos estratégicos de integración comercial, etc.

Ahora, diversas mercancías se venden en más países y en mayores cantidades y variedades; cada vez se ve incrementado el índice de las importaciones y exportaciones en nuestro país.<sup>1</sup> Pero a medida que aumenta el volumen y la complejidad de las ventas internacionales, también se incrementan las posibilidades de malentendidos y litigios costosos, cuando los contratos de compraventa no se redactan adecuadamente y menos aún si la compraventa internacional está regulada por diversas legislaciones, o un mayor o menor espacio geográfico que separe al vendedor del comprador, además de otros riesgos.

Se comprueba de esta forma la necesidad del nacimiento de una nueva *lex mercatoria*, que surge de la necesidad que tienen los comerciantes involucrados en el comercio internacional de tener una normativa común y conocida, reguladora de sus derechos y obligaciones, a fin de solucionar sus eventuales diferencias, sin correr el riesgo de la aplicación de normas desconocidas del ordenamiento jurídico del país de uno de ellos o de un tercer país.

Es así que los INCOTERMS, las normas oficiales de la CCI para la interpretación de los términos comerciales, facilitan la conducta del tráfico internacional. La referencia a los

<sup>1</sup> Informe Técnico N°11, del mes de noviembre de 2012. El INEI informa que en el mes de setiembre de 2012, las exportaciones FOB en valores reales crecieron 1,5 % con respecto al nivel reportado en el mismo mes del año 2011, explicado por el incremento en los volúmenes exportados de productos tradicionales (4,7 %), que contrarrestó el descenso de las exportaciones no tradicionales (2,4 %). El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) señala que los datos publicados tienen como fuente los registros administrativos de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), con información actualizada al 31 de octubre de 2012, la cual no incluye la estadística de Zofratacna y algunas partidas específicas como la reparación de bienes de capital en el exterior. La información disponible representa alrededor del 98,5 % del valor total exportado e importado.

INCOTERMS 2010 en un contrato de compraventa define claramente las obligaciones respectivas de las partes y reduce el riesgo de complicaciones legales.

Los INCOTERMS 2010, con vigencia a partir del 1 de enero de 2011, traen una serie de innovaciones que responden al dinamismo y avance del comercio internacional. Estas innovaciones, que desde ya afirmo que modernizan estos usos comerciales, no han sido muy difundidas, ni son tan conocidas ni comentadas en nuestro país; por tanto, se requiere elaborar trabajos de investigación que empiecen a tratar estos temas para superar estas falencias.

El presente ensayo tiene como objetivo resaltar y comentar las principales innovaciones que traen los INCOTERMS 2010, publicación N° 715 de la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

## 1. ASPECTOS GENERALES DE LOS INCOTERMS

### 1.1. ANTECEDENTES

La legislación de cada país brinda cobertura jurídica dentro del territorio que se delimite. Esta situación supone la dificultad de decidir cuál es la reglamentación aplicable en un contrato de compraventa entre dos países con legislaciones diferentes; así, en el año 1919, los Estados Unidos de Norteamérica, a fin de facilitar y acelerar sus relaciones comerciales con algunos países, elaboraron las denominadas “Definiciones para el Comercio Exterior Norteamericano”, que posteriormente fueron revisadas en 1941, siendo recomendadas en los EE.UU. para el uso general de importadores y exportadores. Sin embargo, no tenían fuerza legal, y como consecuencia de ello, si estas definiciones eran aceptadas por las partes, para poder exigir las, necesariamente tenían que ser incluidas dentro del contrato de compraventa para que puedan surtir efectos, y pueda ser exigido su cumplimiento.

Lo que se buscaba con estas “definiciones” era eliminar los márgenes de seguridad que se añadían a los precios por parte de los exportadores para cubrirse de contingencias indeseables y de problemas suscitados por las características propias del tipo de relaciones comerciales con los importadores.

Posteriormente, los antecedentes propios de los INCOTERMS se pueden remontar al Congreso de la Cámara de Comercio Internacional de París (CCI),<sup>2</sup> celebrado en 1920, en el cual se redactó un informe en el que ya se podía encontrar la necesidad de agrupar los “términos comerciales” que estaban siendo más empleados en las negociaciones comerciales internacionales; luego, en 1928, se determinaron las obligaciones que recaían sobre cada parte

<sup>2</sup> Es la organización empresarial que representa mundialmente intereses empresariales. Se constituyó en París en 1919 y continúa teniendo su sede social en la capital francesa. Tiene personalidad propia y su naturaleza jurídica es asociativa.  
<http://www.iccpain.org/>

interviniente en los contratos de compraventa internacional, determinando la concreción del reparto de obligaciones en los primeros seis términos, en orden a su utilización frecuente.

Podemos citar como una de las primeras versiones de INCOTERMS la realizada por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en París, en 1936, conocida por el nombre de “INCOTERMS 1936”. Con el transcurrir del tiempo, y a medida que se incrementaba el uso de estos términos, la lista inicial de precisiones y sistematizaciones de los términos comerciales internacionales ha ido produciendo una serie de actualizaciones, de forma parcial y tamizada, para adecuar y adaptar los términos comerciales a las nuevas exigencias de los mercados internacionales, o bien para racionalizar y simplificar, así como para su compatibilidad con el Intercambio Electrónico de Datos (EDI).

La importancia evidenciada con la puesta en práctica de los “INCOTERMS 1936” y las influencias positivas de igualar con una interpretación idéntica los términos comerciales más empleados en las operaciones de compraventa internacionales propiciaron la publicación, por parte de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), de los “INCOTERMS 1953”, que fueron muy bien acogidos y más aún reconocidos. Los “INCOTERMS 1953” se debatieron en el Congreso de Viena, donde se establecieron las reglas y obligaciones de los siguientes INCOTERMS: franco fábrica, franco vagón, FAS, FOB, C&F, CIF o CAP, flete o porte pagado hasta, franco sobre buque, franco sobre muelle, entregado en frontera y entregado libre de derechos.

En el año 1976 fue agregado a los INCOTERMS existentes un anexo con el término FOB aeropuerto para definir y regular la práctica creciente del envío de mercancías por vía aérea. Además, considerando que el término (FOB) tenía una serie de connotaciones marítimas, se hizo necesario ajustarlo a la situación aeroportuaria y a la práctica operativa de las compañías aéreas internacionales en relación a las cargas y su forma de proceder en el servicio aéreo, especificando que bastaría la entrega y recepción de la mercancía por los agentes de carga de las compañías aéreas transportadoras, para considerarse realizada la entrega, sin necesidad de estar cargada físicamente en la aeronave.

En 1980 se procede a una nueva revisión de los textos, fijándose en catorce los INCOTERMS regulados. Se introdujo entonces el término FCR, que más tarde se transformaría en el FCA.

Las enmiendas y adiciones que desde el inicial texto de 1936 se han producido en los siguientes años corresponden a 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, y la última y más reciente, que entró en vigor el día primero de enero del año 2011, y que se conocen como los “INCOTERMS 2010”.

## 1.2 DEFINICIÓN DE INCOTERMS

El vocablo INCOTERMS o Términos de Comercio Internacional está formado por las iniciales de International Commercial Terms, que “(...) expresan el conjunto de reglas aplicadas a la interpretación de los términos comerciales internacionales, dándoles un sentido unívoco, comúnmente aceptado, dentro de la discrecionalidad facultativa de su utilización”.<sup>3</sup>

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 INCOTERMS influye sobre el costo del contrato.

El propósito de los INCOTERMS es proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos más usados en el comercio internacional.

Los Términos de Comercio Internacional facilitan la toma de decisiones en lo que refiere a obligaciones de las partes contratantes, minimización del riesgo, y además buscan evitar las incertidumbres derivadas de las distintas legislaciones en diferentes países; en general, “sirven para reducir las incertidumbres que surgen de las diferentes interpretaciones de dichos términos en diferentes países”.<sup>4</sup>

En la actualidad, se encuentra en boga la nueva versión 2010 del folleto 715 de la Cámara de Comercio Internacional, publicada el 01 de enero de 2011 por la C.C.I., bajo el título *INCOTERMS 2010, Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales*, que fomenta, a través una redacción sencilla y de fácil comprensión, la aplicación de los INCOTERMS ya no solo a nivel internacional, sino también a nivel nacional.<sup>5</sup>

“Los INCOTERMS tienen la finalidad de establecer las reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional, para evitar la incertidumbre que se produce por las distintas interpretaciones de tales términos, en diferentes personas, o, por lo menos, intenta reducir en gran medida tal incertidumbre”,<sup>6</sup> de lo que se infiere que los INCOTERMS determinan el alcance del precio, en qué momento y dónde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía del vendedor hacia el comprador, el lugar de entrega de la mercancía, quién contrata y paga el transporte, quién contrata y paga el seguro, el alcance del precio.

<sup>3</sup> J. L. Jerez Riesco. *Comercio internacional*. Tercera edición. Madrid, España: ESIC, 2007.

<sup>4</sup> B. M. Cremades. *Los usos de venta comercial internacional*. Incoterms. Madrid: Sodegraf, 1978.

<sup>5</sup> Cámara de Comercio Internacional. Véase [www.iccspain.org/](http://www.iccspain.org/)

<sup>6</sup> F. Acosta Roca. *Incoterms, términos de compra-venta internacional*. Ediciones Fiscales ISEF.

### 1.3. NATURALEZA JURÍDICA

A medida que se incrementa el comercio internacional, con más constancia y acierto, podemos notar cómo los operadores de comercio someten la regulación de transacciones que conllevan la entrega de mercancías (contratos de compraventa internacional) a los Términos Comerciales Internacionales (INCOTERMS). Si bien, de forma precisa y mundialmente aceptada, los INCOTERMS regulan una parte fundamental del negocio jurídico, resulta esencial tener en cuenta que *los INCOTERMS no tienen fuerza de ley, y en consecuencia no son de carácter obligatorio*<sup>7,8</sup>, por lo que, al no ser ley, su acogimiento y cumplimiento deviene en voluntario, facultativo, pero a la vez sumamente recomendable para las partes contratantes; asimismo, otra consecuencia de la naturaleza jurídica de los INCOTERMS consiste en la imposibilidad de que versiones posteriores deroguen a las anteriores; por ello, siempre habrá que plasmar con claridad a qué versión de INCOTERMS se someterá el Contrato. La fórmula correcta sería: INCOTERM – Lugar de Entrega – ICC- Versión. En cuanto al punto de entrega, la nueva versión 2010 aconseja que este sea especificado, de manera detallada, para saber con exactitud cuándo y dónde se traspasan responsabilidades. Una manera correcta sería, por ejemplo: EXW Av. Sáenz Peña N° 328, Callao, Perú ICC 2010.

En buen romance, jurídicamente, los INCOTERMS son una redacción sumaria de las costumbres internacionales que actúan como reglas supletorias interpretativas y están consideradas como fuente del Derecho Mercantil Internacional, de forma que constituyen un derecho plasmado como una nueva *lex mercatoria*, contenida en ciertos “términos” dentro de los cuales se señalan no solo reglas materiales sino normas para la interpretación de los mismos.

### 1.4. FINALIDAD

Estos términos se utilizan usualmente en un contrato de compraventa para definir claramente:

- Cuándo el vendedor entrega la mercancía al comprador. A partir del punto y momento de entrega, las responsabilidades y riesgos se transfieren del vendedor al comprador.
- Cuál de las partes en el contrato de compraventa tiene la obligación de encargarse del transporte o del seguro.
- Qué costos asume cada una de las partes.
- Las gestiones documentales que deben asumir el vendedor y el comprador.

<sup>7</sup> Subrayado nuestro.

<sup>8</sup> H. Oligario. *Guía práctica de los Incoterm 2010*. Global Marketing Publicaciones de Empresa.

Dicho de otra manera, los INCOTERMS determinarán cuándo se produce la entrega, quién hace qué, quién paga qué, de quién es el riesgo.

## 1.5. IMPORTANCIA

Al momento de realizar una negociación de compra o venta, es importante tener en cuenta las cláusulas internacionales legales para realizar un contrato que asegure la operación de comercio exterior. Es necesario preguntarnos si las empresas conocen y utilizan estas normas en sus contratos, denominadas INCOTERMS.

Tienen como finalidad establecer un conjunto de reglas internacionales uniformes para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional, con el objeto de evitar en lo posible las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de dichos términos en países diferentes. Los INCOTERMS regulan exclusivamente los derechos y obligaciones de las partes respecto al contrato de compraventa y la entrega de las mercancías vendidas, controlando y reduciendo el riesgo de complicaciones legales. No tratan la transmisión de la propiedad y de los derechos reales, el incumplimiento del contrato y sus consecuencias, la concreción de pago o la situación de la mercancía, entre otros.

## 2. INNOVACIONES DE LOS INCOTERMS 2010

### 2.1. CLASIFICACIÓN POR MODALIDAD DE TRANSPORTE

La C.C.I. ha plasmado la clasificación de los INCOTERMS 2010, basándose en un enfoque que lo diferencia de la versión anterior, cambiando la clasificación de *grupos de letras* (E, C, F, D) en la que se distinguía la transmisión de riesgo/entrega a una clasificación por *modalidad de transporte* (no es ninguna novedad, pero sí es de suma importancia), dividiendo los mismos en dos grupos: el primer grupo formado por aquellos INCOTERMS de uso para transporte multimodal (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) y el segundo formado por INCOTERMS de uso para el transporte marítimo (FAS, FOB, CFR, CIF).

Clasificación de los INCOTERMS 2010 por el medio de transporte:

**Cualesquier modo o modos de transporte (también cuando haya parcialmente marítimo).**

- **EX WORKS/ EXW (en fabrica/almacén)**
  - El comprador es responsable de realizar la carga; por su parte, el vendedor debe proporcionar todos los documentos para la exportación.
  - Se debe tener precaución, ya que cuando se usa este INCOTERM en L/C o crédito documentario, puede no tenerse control.

Este INCOTERM específicamente contradice a la regulación del acuerdo CMR,<sup>9</sup> donde se estipula que el vendedor siempre debe realizar la carga del vehículo terrestre, lo cual no está amparado en el Acuerdo CMR.

- **FREE CARIERR/ FCA (Franco transportista)**

- El vendedor se responsabiliza de cargar los bienes en el vehículo en planta o bodega, considerando que el punto de entrega depende de lo que se acuerde entre comprador y vendedor, pero siempre será en el país de origen del vendedor (FCA fábrica, FCA maincarrier, FCA por container terminal, FCA airport). Por ello se aconseja usar FCA en vez de Ex Works.

- La entrega se deberá realizar a bordo de algún tipo de vehículo, y el comprador es responsable del manipuleo de carga en una entrega FCA por container terminal.

- Es aconsejable, también, contratar seguro por el tramo hasta el transportista principal, si las circunstancias así lo permiten.

- El lugar de entrega puede ser en cualquier lugar en origen.

- **CARRIAGE PAID TO/ CPT (Transporte pagado hasta)**

- El vendedor cubre el gasto de transporte principal; sin embargo, el riesgo es asumido por el comprador, por lo que el comprador debe contemplar el seguro de la mercancía.

- Se recomienda emplear este INCOTERM para transporte aéreo y para transporte marítimo en contenedor, pero no para transporte terrestre.

- **CARRIAGE & INSURANCE PAID TO / CIP (Transporte y seguro pagado hasta)**

- El vendedor se encarga del pago por el flete principal, pero el riesgo es asumido por el comprador.

- El vendedor paga el seguro de la mercancía; no obstante, el beneficiario de la póliza es el comprador (ya que es él quien asumirá el riesgo).

- Su mejor utilidad se da en el transporte aéreo y marítimo en contenedor; no se aconseja para marítimo en contenedor, ni para transporte terrestre.

- **DELIVERED AT TERMINAL / DAP (Entregada en lugar)**

- La entrega de la mercancía se efectúa en el país de destino, como por ejemplo en una terminal, o en un hub logístico (puerto o aeropuerto), o bien en una terminal ferroviaria.

<sup>9</sup> Convenio de 19 de mayo de 1956, relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR).

- El vendedor asume el costo de las maniobras de descarga en el destino.
- Siempre se debe verificar que no se dupliquen costos de maniobras o seguros de carga.
- El seguro corre a cargo del vendedor, y el riesgo también, hasta la entrega en destino. No se obliga a la compra del seguro por este motivo.

- Se recomienda para mercados donde no hay infraestructura y se garantiza dejar la mercancía en un “punto conocido”.

- **DELIVERED AT PLACE / DAT (Entregada en terminal)**

- La entrega será en el punto de destino, a bordo del vehículo: DAP factory, DAP carrier, DAP port.

- Verificar que no haya duplicidad en encargos de maniobras (DAP port), que se asumirán dependiendo del punto de entrega acordado.

- El transporte interno de destino también puede estar considerado, dependiendo del punto de entrega acordado.

- Puede considerarse como alternativa de sustitución del DAF y DDU.

- **DELIVERY DUTY PAID / DDP (Entregada con derechos pagados)**

- La entrega es en destino, en cualquier lugar acordado como punto final, siempre sobre un vehículo (DDP factory, DDP carrier), recordando que la maniobra de descarga debe correr a cargo del comprador.

- En este INCOTERM, quien se hace cargo de todas las formalidades de importación, incluyendo aranceles e impuestos, es el vendedor.

- Es empleado mayormente en operaciones que involucran mensajería (courier) o ventas a particulares y no en operaciones que involucren L/C.

### **Reglas para transporte marítimo y vías navegables internas**

- **FREE ALONG SIDESHIP / FAS (Franco al costado del buque)**

- La entrega es en el país de origen, y el vendedor deja los bienes en el muelle de carga (“al costado del buque”).

- Se recomienda su uso para carga a granel o carga general; no se debe usar para carga en contenedor.

- El equivalente al FAS en carga en contenedor debiera ser: FCA muelle (para contenedores enteros).

- **FREE ON BOARD / FOB (Franco a bordo)**

- La entrega es en el país de origen, y se deja la carga en el buque.

- Existe un cambio: ya no hay el concepto de “borda”; la carga debe estar “on board the vessel”, es decir, a bordo y depositada en el buque, para que se considere FOB (como se verá en los párrafos siguientes).

- Se recomienda su uso exclusivo para carga marítima, en especial para carga general o a granel. No debiera usarse para contenedores.

- El equivalente al FOB para carga en contenedor sería:

- FCA depósito de carga (para carga a consolidar).

- FCA terminal (para contenedores enteros).

- **COST & FREIGHT / CFR (Coste y flete)**

- El vendedor paga por el flete principal en barco, pero el riesgo lo asume el comprador.

- El comprador debe determinar si compra seguro para las mercancías.

- La entrega es en el país de origen, cuando el vendedor cede la carga al transportista.

- Se recomienda solo para carga marítima; no debe usarse con contenedores.

- El equivalente al CFR para carga en contenedores sería:

- CPT Terminal (p/ contenedores)

- **COST, INSURANCE & FREIGHT / CIF (Coste, seguro y flete)**

- El vendedor pagará el flete principal, pero el riesgo no es asumido por él, sino por el comprador.

- El vendedor también deberá hacerse cargo del pago de la póliza, pero el beneficiario es el comprador (por asumir el riesgo). Las partes deben ponerse de acuerdo sobre qué compañía y cobertura de seguro emplear, considerando el 110 % del valor de factura.

- La entrega es en el país de origen, cuando el vendedor cede la carga al transportista.

- No se sugiere emplear este INCOTERM para contenedores.

- El equivalente al CIF para carga en contenedores sería:
  - CIP depósito de carga (para carga que se consolidó).
  - CIP Terminal (para contenedores).

## 2.2. ELIMINACIÓN DE 4 INCOTERMS DEL GRUPO D

Dentro de los cambios relevantes en la versión 2010, cabe enfatizar la eliminación de cuatro INCOTERMS del Grupo “D”, de la versión 2000, por los que el vendedor se comprometía a asumir todos los gastos y riesgos necesarios para llevar las mercaderías al lugar de destino, sea entregándolo en la frontera terrestre (DAF), sobre el buque en el puerto de destino (DES), en el muelle (DEQ) o en el establecimiento de destino, pero sin el pago de los tributos aduaneros (DDU), manteniéndose únicamente el DDP de este grupo de la versión 2000.

Se crean e integran dos nuevos INCOTERMS (DAT y DAP), dando lugar, por lo tanto, a una nueva versión compuesta por los 11 INCOTERMS siguientes: EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAT, DAP y DDP, dentro de los cuales “el nuevo INCOTERMS DAT tendrá una aplicación multimodal y más flexible(...)”<sup>10</sup>, debido a que “su uso estará permitido para cualquier medio de transporte”,<sup>11</sup> reemplazando al DAF (uno de los pocos utilizados por restringirse al transporte terrestre), DES y DEQ (de exclusivo uso en la vía marítima), en donde el vendedor se compromete a entregar la mercancía descargándola en un terminal aéreo, marítimo o terrestre.

El novedoso INCOTERMS DAT (*Delivered at Terminal*) sustituirá, en marítimo, a los antiguos DES y DEQ. En condiciones DAT, el vendedor asume los gastos de transporte y el riesgo hasta dejar la mercancía, *descargada*, en la terminal designada por ambas partes. Por terminal se entenderá “cualquier lugar, cubierto o no, como un muelle, almacén, estación de contenedores o terminal de carretera, ferroviaria o aérea”. Este INCOTERM no permite realizar la entrega en otro sitio distinto de una terminal, como pudieran ser las instalaciones del comprador. Por esto parece no ser muy viable para transporte por carretera, salvo que haya que hacer manipulaciones en alguna terminal de descarga.

El otro nuevo INCOTERMS 2010 DAP (*Delivered at Place*), por su parte, sustituirá a los antiguos DAF, DES y DDU (que en opinión personal tiene una importante aparición, debido a que el vendedor se compromete a entregar la mercancía al comprador en un establecimiento de destino, pero sin asumir los pagos arancelarios, los cuales corren a cargo del comprador de la mercancía). En condiciones DAP, el vendedor asume los gastos de transporte y el riesgo hasta dejar la mercancía, *sin descargar*, en el lugar exacto acordado entre las partes, y es

<sup>10</sup> V. Aldea Correa. “Las nuevas reglas de Incoterms para el 2011”. *El Peruano*, 03 de noviembre de 2010.

<sup>11</sup> J. A. Zúñiga. Obtenido de [www.deconsultores.com](http://www.deconsultores.com) el 5 de agosto de 2010

responsable del despacho de exportación. *La razón del cambio opera en el sentido de que ahora en el DAP se establecen mayores precisiones, como transporte multimodal,*<sup>12</sup> para que la entrega de la mercancía se realice en cualquier localidad o establecimiento previamente convenido.

### 2.3. NUEVO ENFOQUE DEL INCOTERM FOB

Ahora bien, pasamos a desarrollar el nuevo enfoque del INCOTERM FOB, en cuanto a la expresión “borda del buque” que queda suprimida en los INCOTERMS FOB, CFR, CIF, que ha sido sustituida por la entrega de la mercancía cuando esté “a bordo del buque”; ya no hay el concepto de “borda”, sino que la carga debe estar “on board the vessel”, es decir, “a bordo y depositada en el buque”, para que se considere FOB. No obstante, podemos notar aquí que, si bien es cierto en la versión actual se refleja la práctica, suprimiendo un concepto antiguo y confuso, sin embargo se pierde un concepto tradicional con numerosa doctrina y jurisprudencia.

No está recomendado para contenedores. Una de las razones para no usar términos marítimos como este con carga en contenedores es por la naturaleza multimodal de los mismos. Ya que un contenedor no se puede dejar “a bordo”, en realidad se tiene que bajar del buque con todos los demás; de ahí el ajuste CIF a CIP, por ejemplo. Igualmente, no se tiene control para dejarlo realmente al costado de buque o cargado en él, por lo que se deja ubicado en la terminal de carga de contenedores.

Por otra parte, los embarques LCL (“carga suelta”) suelen dejarse en depósitos de carga (donde se consolidan).

### 2.4. COSTOS Y SEGURIDAD DEL TRASLADO

Otra novedad que llama la atención es, por un lado, la regulación del reparto de costos entre vendedor y comprador, lo cual fundamenta su base en evitar que los gastos de manipulación en la terminal de carga (THC) sean soportados por duplicado; y por otro lado, la preocupación por la seguridad en el traslado de la mercancía, estableciendo obligaciones recíprocas de información, si así lo solicitan las partes.

### 2.5. EMPLEO DE LOS INCOTERMS EN EL COMERCIO NACIONAL

También es importante destacar que los nuevos INCOTERMS 2010 nos dan una nueva visión muy interesante, desde su nombre: “INCOTERMS 2010 de la Cámara de Comercio Internacional (ICC). Reglas de ICC para el uso de términos comerciales *nacionales*<sup>13</sup> e internacionales”. Además, si podemos utilizar los INCOTERMS 2010 para comercio

<sup>12</sup> *Ídem.*

<sup>13</sup> Subrayado nuestro.

nacional,<sup>14</sup> para la compraventa entre empresas del mismo país, generando una visión de mercado objetivo para una empresa, debería ser para todo el mundo, no importando el tamaño de la empresa. Por tanto, inculcar a la organización una visión global de mercado es muy interesante, y la primera forma de hacerlo es introduciendo los INCOTERMS 2010 en todas las transacciones de una determinada empresa.

Los beneficios que se han obtenido aplicando las referidas reglas en una compraventa internacional también se obtendrían en una compraventa nacional en su contexto.

En el mismo documento de INCOTERMS, se señalan las causas para su aplicación en el comercio nacional:

- En varias zonas del mundo existen áreas comerciales, como la Unión Europea, que han provocado que los trámites fronterizos entre diferentes países sean menos significativos.
- En el mundo existen muchos comerciantes que utilizan habitualmente las reglas INCOTERMS para contratos de compraventa puramente nacionales.
- La mayor disposición en los Estados Unidos de Norteamérica para utilizar las reglas INCOTERMS en el comercio interior antes que los términos de embarque y entrega anteriores del Código de Comercio Uniforme.

### 3. VENTAJAS Y DESVENTAJAS

#### 3.1. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA INNOVACIÓN DE LOS INCOTERMS 2010

El empleo de los INCOTERMS ha generado una serie de cambios importantes al momento de hacer negocios en el ámbito internacional. En ciertos aspectos, se podría señalar que se han logrado simplificar estos procesos comerciales; no obstante, existen ciertos resultados negativos de la aplicación de estos términos comerciales.

En cuanto a los beneficios que han generado los INCOTERMS, se pueden mencionar los siguientes:

- Se ha generado una simplificación de los términos contractuales del comercio, puesto

<sup>14</sup> Los Incoterms 2010 estipulan claramente en A2/B2 que la obligación de cumplir con las formalidades de importación y exportación existe solo cuando sea aplicable:

A2. "Cuando sea aplicable, el vendedor debe obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier licencia de exportación y otra autorización oficial y llevar a cabo todos los trámites aduaneros necesarios para la exportación de la mercancía".

B2. "Cuando sea aplicable, compete al comprador obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier licencia de importación y otra autorización oficial y llevará a cabo todos los trámites aduaneros necesarios para la importación de la mercancía y para su transporte a través de cualquier país".

que lo que se busca con el desarrollo de los INCOTERMS no es complicar el comercio internacional sino todo lo contrario, esto es, presentar un lenguaje sencillo que pueda ser entendido por cualquier operador de comercio exterior, sin tener la necesidad de efectuar grandes estudios dogmáticos o doctrinarios contractuales para poder brindar seguridad a las negociaciones internacionales, eliminando malentendidos más allá de los términos contractuales que de igual forma significaban grandes pérdidas monetarias, e inclusive barreras importantes al comercio internacional.

- Homologación de conceptos, es decir, al emplear los INCOTERMS en contratos comerciales internacionales, se entenderá por asegurada una única forma de interpretación de estos términos, ahorrando tiempo y dinero que antes era a menudo malgastado por malas interpretaciones de los términos contractuales, así como dilucidando inconvenientes devenidos por las diversas legislaciones que pudieran ser aplicables. De esta forma, los INCOTERMS se convierten en una herramienta importante para el desarrollo del comercio internacional.

- Clara definición de responsabilidad entre las partes. Entendemos que la definición de transferencia de responsabilidad también es uno de los beneficios más importantes que ofrece la aplicación de los INCOTERMS, ya que estos términos son explícitos al determinar el lugar y momento específico en el que se transfiere la responsabilidad entre el comprador y el vendedor, poniendo un límite en la responsabilidad de una de las partes y haciendo recaer esta sobre la otra parte, ante cualquier eventualidad generada por daño, pérdida o deterioro de las mercancías.

- Una respuesta a las diferencias legislativa, como se mencionó anteriormente. Una importante barrera al comercio internacional a menudo han sido las diferencias en las legislaciones comerciales de los países involucrados en las transferencias comerciales. Por su parte, los INCOTERMS, aunque no ofrecen una solución final a este problema, resultan importantes por el claro establecimiento de términos de referencia, eliminando lagunas legales que antes caían en manos de las diferencias legislativas, complicando fuertemente los procesos comerciales.

Pese a todos los beneficios mencionados arriba, actualmente los INCOTERMS aún presentan ciertas debilidades que pueden ser desventajas para los procesos comerciales, como son:

- No obligatoriedad de los términos; es decir, aunque estos pueden —a voluntad de las partes— ser incluidos como términos contractuales, los INCOTERMS no son de carácter obligatorio, no son en sí mismo contratos. Por lo tanto, el funcionamiento adecuado de estos términos está condicionado a la aplicación voluntaria por las partes, basada en el mutuo acuerdo. Sin embargo, vale destacar que vistos los grandes beneficios mencionados anteriormente, en la mayoría de la ocasiones, dichos términos son aceptados voluntariamente.

- Delimitaciones de los términos. La delimitación de los términos puede llegar a ser una desventaja en la aplicación. Los INCOTERMS se dedican principalmente a la definición de los puntos de transferencia de responsabilidad entre las partes, durante el envío de mercancías. Por lo tanto, estos términos no definen forma, modo ni condiciones de pago, tiempos de entrega, que son fundamentales para el buen funcionamiento de las transferencias comerciales. En consecuencia, el pequeño campo de acción de estos términos los hace relativamente débiles ante el alto número de otros términos contractuales que deben definirse. Los INCOTERMS determinan los elementos del precio, pero no indican nada respecto a las modalidades ni instrumentos de pago, limitándose a indicar que se debe pagar el precio concertado “según lo dispuesto en el contrato de compraventa”; tampoco señalan nada sobre la transferencia de la propiedad, ni de otros derechos inherentes a la propiedad, ni sobre la violación de los contratos y las consecuencias que puedan derivarse de estas conculcaciones, ni la exoneración de responsabilidad en determinados supuestos.

Tampoco los INCOTERMS resuelven sobre el derecho aplicable, la sumisión a un derecho determinado, la ley de aplicación en caso de litigio entre las partes, ni la competencia de jurisdicción en caso de controversia; no se pronuncian sobre cuestiones de jurisdicción, ni ámbito de competencia de los tribunales de justicia a los que corresponda resolver las desavenencias, por lo que, debido a la complejidad y diferencia de criterios de los múltiples ordenamientos jurídicos nacionales, es recomendable el sometimiento de los contratos que se realicen atendiendo al arbitraje internacional para el supuesto de que surjan discrepancias entre las partes.

#### 4. APORTES A LA CULTURA DE LA HUMANIDAD

##### 4.1. APORTE DE LA INNOVACIÓN DE LOS INCOTERMS A LA CULTURA DE LA HUMANIDAD

La primera naturaleza del hombre es aquella que existe en el mundo circundante, y la segunda naturaleza del hombre es su cultura.

Esta segunda naturaleza humana radica en su expresión, y consiste en todo lo que crea el hombre de acuerdo a la actividad a que se dedica. En el presente caso, el del comercio internacional, el acto jurídico que genera esta actividad es la compraventa internacional de mercancías, que está sujeta a reglas creadas y establecidas por el hombre.

Estas reglas comúnmente están positivizadas, vale decir normadas. Forman parte de la normatividad expresada a través de la legislación nacional o internacional (convenios internacionales) o están en la costumbre internacional, en cuyo caso son reglas no normadas, y también se les conoce como *Lex mercatoria* (Ley de los mercaderes).

Actualmente, una compraventa internacional esta normada por la Convención de la Naciones Unidas sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías, llamada también Convención de Viena de 1980 (Nueva *Lex Mercatoria*), y en cuanto a las condiciones de entrega y transferencia de riesgo de las mercancías, sea en el plano nacional o internacional, está regulada por los INCOTERMS (Términos Comerciales Internacionales).

El origen de los INCOTERMS se remonta desde la edad antigua, cuando el Islam toma el mar mediterráneo impidiendo el comercio marítimo en esta zona; sin embargo, algunos comerciantes de las costas del norte de Italia abren una pequeña brecha del mar para comerciar y lo hacen estableciendo sus propias y originales reglas comerciales.

Como institución, los INCOTERMS son parte de una costumbre internacional sistematizada por la Cámara de Comercio Internacional y que determina el reparto de gastos entre el exportador e importador, determina los derechos y obligaciones de las partes en las operaciones de comercio internacional y en ventas domésticas, fija el momento y lugar en que se debe dar la entrega de la mercadería, determina quién asume los gastos y riesgos hasta el momento de entrega de la mercadería, y determina el monto a pagar.

Con ello se ha conseguido lo siguiente:

- Eliminar las barreras causadas por la distancia, lenguaje y prácticas de negocios.
- Reducir riesgos de pérdida de tiempo causadas por equivocaciones y disputas.
- Eliminar la incertidumbre y diferentes interpretaciones de términos comerciales.
- Proporcionar un vocabulario mundial aceptado por todas las instituciones financieras.
- Facilitar el intercambio comercial internacional.

En síntesis, ha facilitado el libre flujo comercial de ingreso y salida de mercancías de determinados territorios o jurisdicciones.

El presente ensayo contribuye a formular comentarios de las principales y esenciales innovaciones que trae la última versión de los INCOTERMS 2010. Por ello, constituye un punto de partida, un inicio, para realizar un estudio mucho más profundo de las referidas innovaciones que van facilitando el comercio en el mundo.

## CONCLUSIONES

- Los INCOTERMS son los términos relacionados con el comercio internacional que se crearon en 1936 por la Cámara de Comercio Internacional. La creación de los INCOTERMS generó una mejoría y refuerzo en las prácticas comerciales internacionales, actualizándose cada cierto tiempo en virtud de los usos y costumbres internacionales, y de esta forma haciendo que a los sujetos del comercio internacional les fuera más factible solucionar problemas relacionados con los contratos, mercancías, operaciones, es decir, todo lo concerniente a la compraventa de mercancías, constituyendo un gran respaldo para las negociaciones de un país a otro.
- La C.C.I. ha publicado el *Manual de INCOTERMS 2010*, con extensas notas de orientación y gráficos ilustrativos para ayudar a los usuarios a elegir de manera eficiente la regla adecuada para cada operación.
- Estos términos no regulan las cláusulas internas del contrato de compraventa, ni la situación de la mercancía, la garantía, o el incumplimiento de los compromisos derivados del contrato principal de compraventa que articula la operación transaccional. Desde el punto de vista de la naturaleza jurídica de los INCOTERMS, estos tienen carácter facultativo; no es obligatoria su utilización, y se pueden celebrar contratos de compraventa internacional sin tomarlos en cuenta. Jurídicamente son una redacción sumaria de la costumbre internacional que actúan como reglas supletorias interpretativas, y están considerados como fuente del Derecho Mercantil Internacional.
- La principal ventaja de los INCOTERMS es que ofrecen una forma para que todas las empresas que utilizan la terminología entiendan su significado. Estos términos ayudan a los transportistas y a los compradores a entender los diferentes tipos de situaciones que implican los envíos de mercancías. Los INCOTERMS permiten a los compradores y transportistas entender quién tiene la propiedad de los bienes en cada etapa del envío, así como quién paga los gastos de envío. Esta ventaja permite a las empresas evitar malos entendidos en todo tipo de actividades marítimas internacionales.
- En la versión actual 2010 existe una nueva clasificación para ayudar a elegir la norma más adecuada en relación con el modo de transporte, así como consejos para el uso de los procedimientos electrónicos e información sobre los despachos relacionados con la seguridad de los envíos, no solo en el comercio internacional sino también en el nacional.
- En el FOB, la obligación de entregar la mercancía ya no se entenderá por cumplida una vez “traspasada la borda del buque”, sino que en esta nueva versión, esta se verá satisfecha una vez la mercancía se deje “a bordo del buque”. Con ello podemos advertir, en este caso, que el riesgo en la estiba lo soportará el comprador, aunque el vendedor será quien deberá de asumir el costo de la carga al buque, en donde se incluye también el coste de la estiba.

- El termino DAT sustituye a los términos DES (Entregada sobre Buque) y DEQ (Entregada en Muelle); a su vez, el término DAP sustituye al DDU y se ha presentado como la mayor novedad de la nueva versión, dado que no solamente viene a sustituir al término DDU, sino que lo potencia, lo vuelve más flexible y versátil, adaptándose por tanto de mejor manera a la realidad del mercado y del mundo globalizado.
- Esta nueva versión de INCOTERMS 2010 es aplicable al comercio nacional.

### RECOMENDACIONES

- Se recomienda no emplear el Incoterm EXW (Ex Works) para ventas internacionales, debido a que no incluye la carga del envío en los vehículos, que en la práctica suele efectuarse por la empresa vendedora. Se recomienda utilizar el término FCA Fábrica (Free Carrier + lugar), que incluye la carga del vehículo, porque sería más adecuado. Otra de las razones por la que se desaconseja es porque pueden presentarse problemas para obtener la DUA de exportación, si la operación lo requiere, pues el despacho de exportación lo hace el comprador.
- Respecto a la venta de mercancías en contenedores, se recomienda la utilización de los INCOTERMS multimodales, potenciando el uso de FCA, CPT o CIP para contenedores frente a los habituales FOB, CFR o CIF. Las razones para el uso de estos términos con contenedores son tanto de aminoración del riesgo para el vendedor (entrega y transmite el riesgo cuando entrega al primer transportista de la cadena) como de coste (se adecuan mejor a las prácticas comerciales en puerto y se evitan duplicidades de pago por el mismo concepto). En el CFR, la descarga estará a cargo del comprador, y solo excepcionalmente será al contrario, si las partes así lo determinan; por otro lado, en el CIF, el momento en el cual se transmite el riesgo será cuando se realice la entrega a bordo del buque. En cambio, en el CPT, la descarga se hará por cuenta del comprador, salvo que —según el contrato de transporte— haya sido establecido por cuenta del vendedor.
- Ahora bien, un EXW no es lo más conveniente para el vendedor, ni un DAP, para el comprador, en caso de que se acuerde que la forma de pago será mediante crédito documentario.
- En ciertos países importadores no se permite pagar el IGV a empresas extranjeras, por lo que en el caso de pactar en condiciones DDP, este deberá ser “IGV excluido”.
- Un aspecto importante también que no está de más mencionar es que, a fin de no ver menoscabada la intención del INCOTERM, cuando el vendedor tenga la obligación de

contratar un seguro, este debe suscribir la póliza a nombre del comprador y no al suyo propio.

- Incorpore los INCOTERMS 2010 en el contrato de compraventa de manera explícita, como por ejemplo, FCA, Perú City. International Airport, Aerocóndor cargo warehouse, INCOTERMS 2010.
- Conozca los INCOTERMS 2010. Es indispensable que cuenten con las reglas ICC vigentes para INCOTERMS.
- Identifique adecuadamente cada uno de los once INCOTERMS 2010 e indíquelos utilizando sus abreviaturas de tres letras (acrónimo).
- Recuerde que los INCOTERMS 2010 tienen que ver con el contrato de compraventa y no con el contrato de transporte u otros contratos.
- Separe los INCOTERMS 2010 de acuerdo con el medio de transporte.
- FAS, FOB, CFR y CIF son de uso exclusivo de embarques marítimos de puerto a puerto. No es correcto utilizar un FOB aeropuerto o FOB frontera, o CIF Laredo Texas, por citar ejemplos.
- EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT Y DDP son para embarques por cualquier medio de transporte o la combinación de ellos.
- Identifique otros términos que no son parte de los INCOTERMS 2010, tales como:
  - FOA
  - FOT/FOR (Free on Truck/ Rail)
  - FOB Border
  - C&F
  - C and F,
  - C & i.
  - LAB
- Su utilización no está prohibida, pero al no ser parte de las reglas estandarizadas e internacionalmente aceptadas, es necesario que el comprador y el vendedor especifiquen y definan en el contrato de compraventa la interpretación que les están dando.

- No traducirlos. Las tres letras son internacionales y no aceptan traducción.
- Especifique la cobertura de seguro que necesita y su alcance geográfico y temporal (es decir, dónde y cuándo inicia y concluye). De lo contrario, el vendedor solo está obligado a contratar un seguro con cobertura mínima.
- Indique el tipo de envase y embalaje. De lo contrario, el vendedor decidirá el que considere más conveniente y apropiado.

## NOTAS

- Algunos especialistas opinan que se debe establecer los límites de responsabilidad entre las partes.
- Establecer operaciones que no estén cubiertas en el DEQ/ DES por el DAT / DAP.
- Desarrollar el uso masivo de contenedores.
- Suprimir algunos INCOTERMS permite establecer mayores fronteras logísticas y de aplicación electrónica.
- Vicio oculto debe ser incluido en el contrato de seguro.
- En el Perú, en el año 1975, la Corte Suprema de la República resuelve un caso aplicando el INCOTERMS C&F.

Se trataba de un importador de la ciudad de Iquitos (Perú) que había realizado un contrato de compraventa internacional de carne con un exportador inglés en término C&F.

Resulta que cuando la mercancía llegó a Iquitos, al momento del aforo físico, el vista de aduanas rectificó la partida arancelaria, que no correspondía a la mercancía, y la clasificó en otra partida arancelaria, comprendida en la Lista de Importación Prohibida, y por tanto no podía desaduanarse.

El exportador responsabilizó al importador, y viceversa. El exportador inglés aceptó someterse a la jurisdicción y normatividad peruana. La Corte Suprema de la República, interpretando y aplicando el término C&F INCOTERMS 1967, resuelve a favor del exportador, en razón de que se considera entregada la mercancía cuando se pone sobre la borda del buque, y este momento de la entrega lo extendió a la bodega del avión, que era el medio de transporte que se utilizó en este caso, en el puerto de embarque convenido. Los trámites de desaduanaje en el puerto de destino corrían a cargo del comprador, en este caso, el importador de Iquitos.

Entonces, la transferencia de riesgo se produjo cuando la mercancía se puso a disposición del comprador en la bodega del avión. En consecuencia, en el presente caso la mercancía se pierde para el importador.

- En el Perú, el artículo 142 de la actual Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053, establece que la base imponible para la aplicación de los derechos arancelarios se determinará conforme al sistema de valoración vigente. La base imponible es un elemento del tributo aduanero y constituye la base de cálculo de los derechos arancelarios. El “sistema de valoración vigente” está referido al Acuerdo de Valor de la OMC relativo a la aplicación del artículo VII del referido acuerdo.

Para el Perú, la base imponible es el valor CIF, y ello se sustenta en el artículo 7 del Decreto Supremo N° 186-99-EF (modificado por el Decreto Supremo N° 098-2002-EF), que establece: “De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Acuerdo de Valor de la OMC, debe disponerse de información suficiente sobre la base de datos objetivos y cuantificables para efectuar las adiciones que a continuación se indican al precio realmente pagado o por pagar [...] f) costos de transporte, seguro y gastos conexos hasta el lugar de importación [...] con excepción de gastos de descarga y manipulación en el puerto o lugar de importación siempre que se distingan de los gastos totales del transporte [...]. El gasto de transporte comprende a todos aquellos gastos que permitan poner la mercancía en el lugar de importación, sin perjuicio de quien reciba o efectúe el pago.”

Rafael Herrera Idáñez, en su libro *Valoración de mercancías a efectos aduaneros*, sostiene que el valor en aduanas es equivalente a la base imponible de los derechos arancelarios de importación. Pero se debe tener en cuenta que ese valor CIF no es igual al precio pactado en el INCOTERMS CIF, como señala Horacio Vicente en su artículo “Base del cálculo de los reintegros: problemas que plantea la deducción del valor CIF de los insumos importados”, citado por Cosío Jara, en su libro *Comentarios a la Ley General de Aduanas*.<sup>15</sup> “El valor en aduanas es un concepto diferente del que supone un precio pactado en cualquiera de los puntos de entrega (de los INCOTERMS), un concepto más rico e invariablemente más complejo” y “puede haberse construido a partir de un precio FOB o de un precio fijado con arreglo a cualesquiera de las otras modalidades de entrega que se aplican en el comercio internacional, pero se nutre de elementos que es muy probable no estén reflejados en él”.

De lo mencionado, debemos entender que los comerciantes convienen en un INCOTERMS que puede ser un CIF, y ello lo consignan en su precio de factura, la misma

<sup>15</sup> Cosío Jara, Fernando. *Comentarios a la Ley General de Aduanas. Decreto Legislativo N° 1053*. Lima, Perú: Jurista Editores, 2012, p. 615.

que es presentada a la Aduana, pero no siempre el precio de factura coincide con el valor determinado por la Administración Aduanera, en razón de que ella aplica el Acuerdo de Valor de la OMC, que es la aplicación de su artículo VII.

Este acuerdo establece el Sistema de Valoración Aduanera definiendo seis métodos de valoración, y establece los elementos del valor, que son tiempo, cantidad, nivel comercial, calidad, etc.

Por ello se dice que no siempre el valor CIF determinado por la Aduana (Valor en Aduanas) es igual al valor CIF concertado y convenido por el importador y exportador.

- En exportaciones, en la práctica, se ha establecido en general el INCOTERMS FOB. En consecuencia, en el Perú se utiliza CIF para importaciones y FOB para exportaciones.

## REFERENCIAS

- Acosta Roca, F. *INCOTERMS, términos de compra - venta internacional*. Ediciones Fiscales ISEF.
- Aldea Correa, V. “Las nuevas reglas de INCOTERMS para el 2011”. *El Peruano*, 03 de noviembre de 2010.
- *Cámara de Comercio Internacional*. (s.f.). Recuperado el diciembre de 2012, de [www.iccs-pain.org](http://www.iccs-pain.org)
- Chabert Fonts, J. *Manual de Comercio Exterior* (Primera Edición ed.). Barcelona, España: Ediciones Deusto, 2007.
- Contrato de Transporte Internacinal de Mercancías por Carretera (19 de mayo de 1956).
- Cosío Jara, Fernando. *Comentarios a la Ley General de Aduanas. Decreto Legislativo N° 1053*. Lima, Perú: Jurista Editores, 2012.
- Cremades, B. M. *Los usos de venta comercial internacional. INCOTERMS*. Madrid: Sodegraf, 1978.
- *Informe Técnico N° 11*. INEI.
- Jerez Riesco, J. L. *Comercio internacional*. Tercera edición. Madrid, España: ESIC, 2007.
- Llamazares García y Lomas, O. *Guía Práctica de los INCOTERMS 2010*. Primera edición. Global Marketing Strategies S.L., 2010.
- Oligario, H. *Guía Práctica de los INCOTERMS 2010*. Global Marketing Publicaciones de Empresa, 2010.
- Palmés Conbalía, R. *Cómo usar bien los INCOTERMS*. Barcelona, España: ICG Marge, SL.

Recibido: 12/09/2013  
Aprobado: 18/09/2013

