

# *Webinar* **Exportador**

**Percy Hugo Quispe Farfán**

**2020**

**Seminarios Miércoles del Exportador**

---

## **Incoterms 2020: Principales aspectos y casos prácticos**

- I. Lo que SI hacen las reglas de los Incoterms®
- II. Lo que NO hacen las reglas de los Incoterms®
- III. La mejor manera de incorporar las reglas de los Incoterms
- IV. Entrega, riesgo y costos en las reglas de los Incoterms® 2020
- V. Las reglas Incoterms® 2020 y el porteador.
- VI. Reglas para el contrato de compraventa y su relación con otros contratos
- VII. Las once reglas Incoterms® 2020: "transporte marítimo y vías navegables interiores" y "cualquier modo o modos de transporte":
- VIII. Estructura interna de las reglas Incoterms® 2020
- IX. Diferencias entre los Incoterms® 2010 e Incoterms® 2020
- X. JURISPRUDENCIA



## VII. Las once reglas Incoterms<sup>®</sup> 2020

**VENDEDOR**

**COMPRADOR**



**EXW**



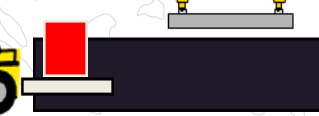
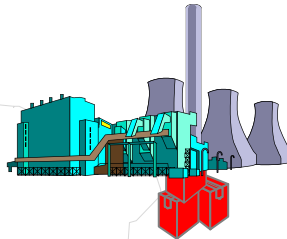
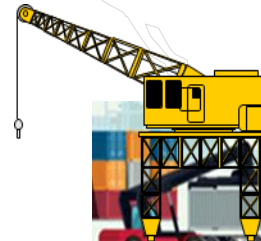
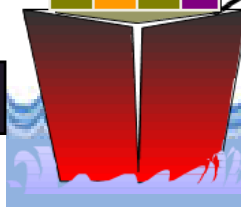
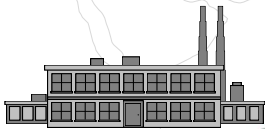
**FAS**

**FOB**

**CIF**

**CFR**

**FCA**



**CPT**

**CIP**

**DAP**

**DPU**

**DDP**



# LEX MERCATORIA

Estas reglas, usos, prácticas y principios han sido recogidos por diferentes instrumentos internacionales de soft law, favoreciendo la seguridad jurídica; entre ellos destacan:

- los **INCOTERMS** elaborados por la Cámara de Comercio de París;
- los Principios sobre Contratos Mercantiles Internacionales elaborados por **UNIDROIT** (PCCI) y
- los Principios Europeos de Derecho de Contratos (PECI).



# LEX MERCATORIA

En doctrina se entiende que la lex mercatoria es el “conjunto de principios generales y **de reglas de costumbre espontáneamente** referidos o elaborados en el marco del comercio internacional, sin referencias a ningún ordenamiento nacional” \*

**«orden espontáneo» (Friedrich August von Hayek)**  
El lenguaje humano, las reglas de tránsito, el Derecho, etc han sido propuestos como ejemplos clásicos

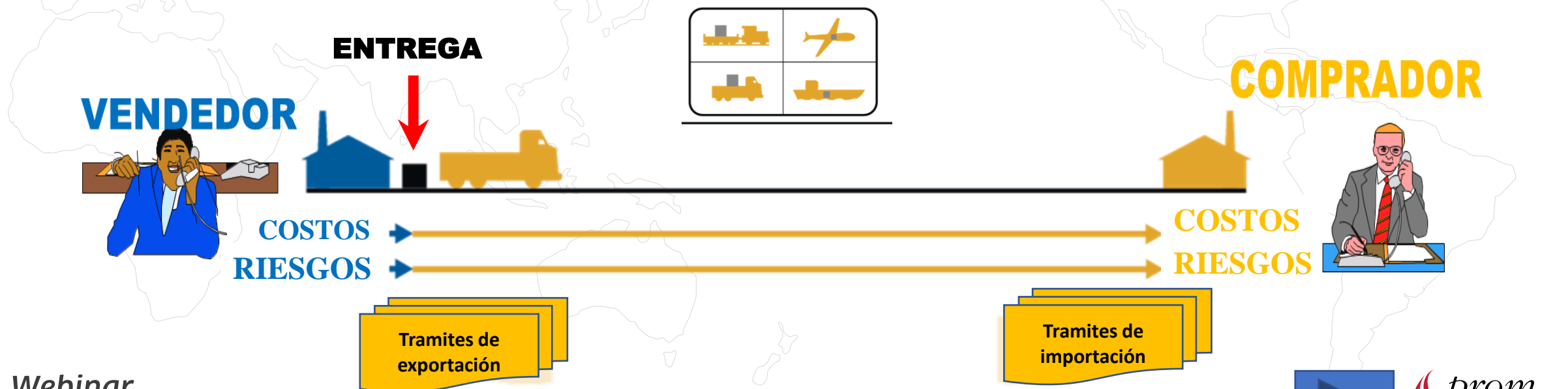
\* Lord, m., “the new lex mercatoria: the first twentyfive years”

## EXW EN FÁBRICA EXW (incluir el lugar de entrega designado)

**ENTREGA Y RIESGO:** “En fabrica” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador.

- Cuando pone la mercancía a disposición del comprador en el lugar designado (como una fabrica o almacén), y
- Ese lugar designado puede ser, o no, las instalaciones del vendedor.

Para que ocurra la entrega, no es necesario que el vendedor cargue la mercancía en ningún vehículo de recogida, ni es necesario que la despache para la exportación, cuando tal despacho se aplicable.



“... También se considera exportación las siguientes operaciones:

8. La venta de bienes muebles a favor de un sujeto no domiciliado, realizada en virtud de un contrato de compraventa internacional pactado bajo las reglas Incoterm EXW, FCA o FAS, cuando dichos bienes se encuentren ubicados en el territorio nacional a la fecha de su transferencia; siempre que **el vendedor sea quien realice el trámite aduanero de exportación definitiva de los bienes** ...”

**El principal riesgo de utilizar EXW es la falta de control sobre las formalidades aduaneras de exportación.**

El **vendedor** aparecerá como **exportador** en la declaración de exportación autorizando al agente de aduanas escogido por el **comprador** para realizar el despacho aduanero. En este caso quién **controlará los datos declarados** será **el comprador** escogiendo estos **datos tan sensibles** como la partida arancelaria.

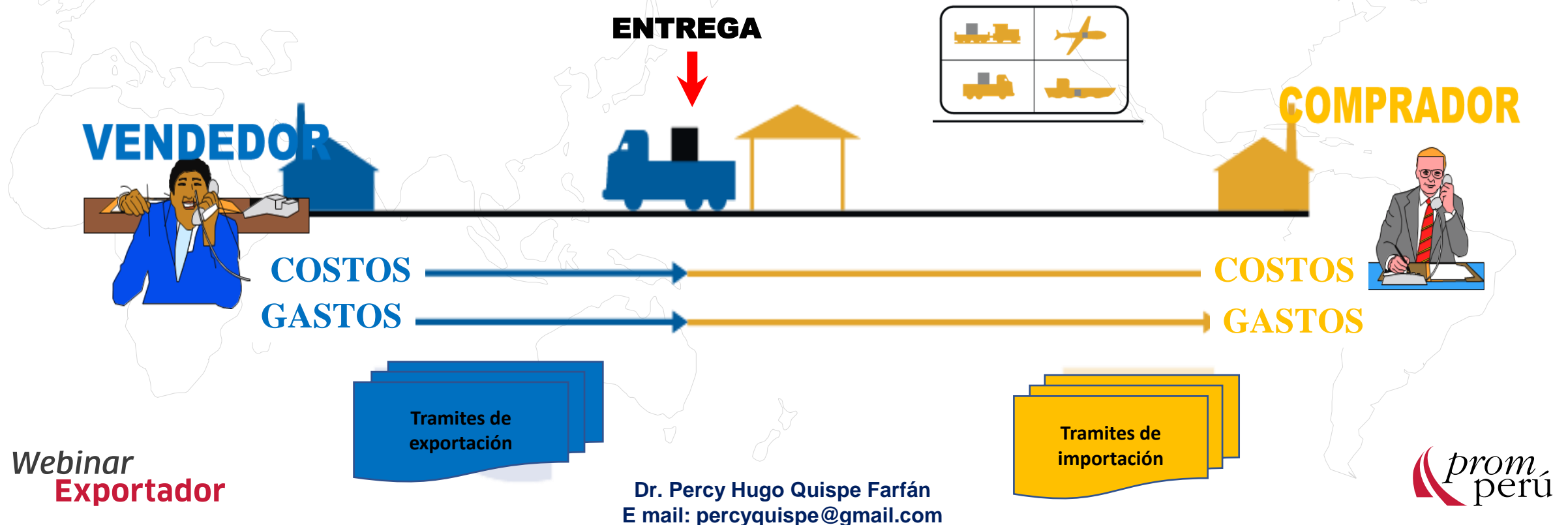
**ENTREGA Y RIESGO:** “Franco porteador (lugar designado)” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador en una de estas dos maneras.

- **Primero**, cuando el lugar designado son las **instalaciones del vendedor**, la mercancía se entrega: Cuando **se carga** en los medios de transporte dispuestos por el comprador.





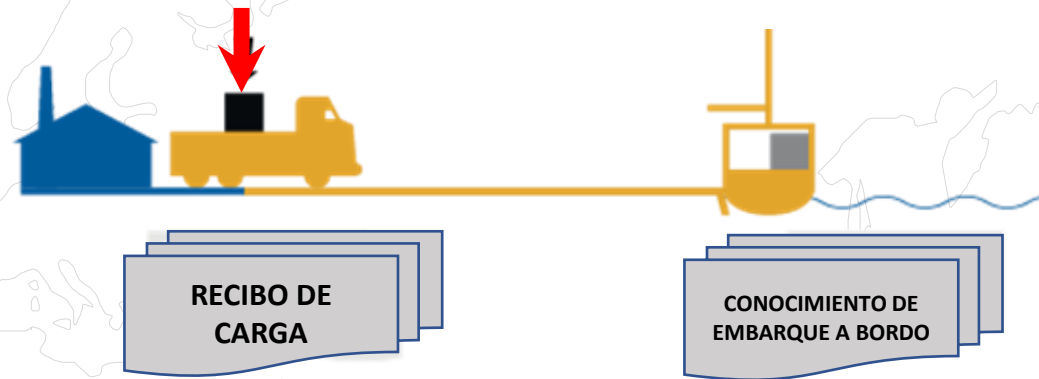
- **Segundo**, cuando el lugar designado es otro, la mercancía se entrega: Cuando habiendo sido cargada en los medios de transporte del vendedor, alcanza el otro lugar designado y esta **preparada para la descarga** desde aquellos medios de transporte del vendedor y a la **disposición del porteador** o de otra persona **designada por el comprador**



**Conocimiento de Embarque con la mención «a bordo»**



el comprador **puede indicar** al transportista que emita al vendedor (al costo y riesgo del comprador), un conocimiento de embarque **a bordo** declarando que los bienes han sido cargados.



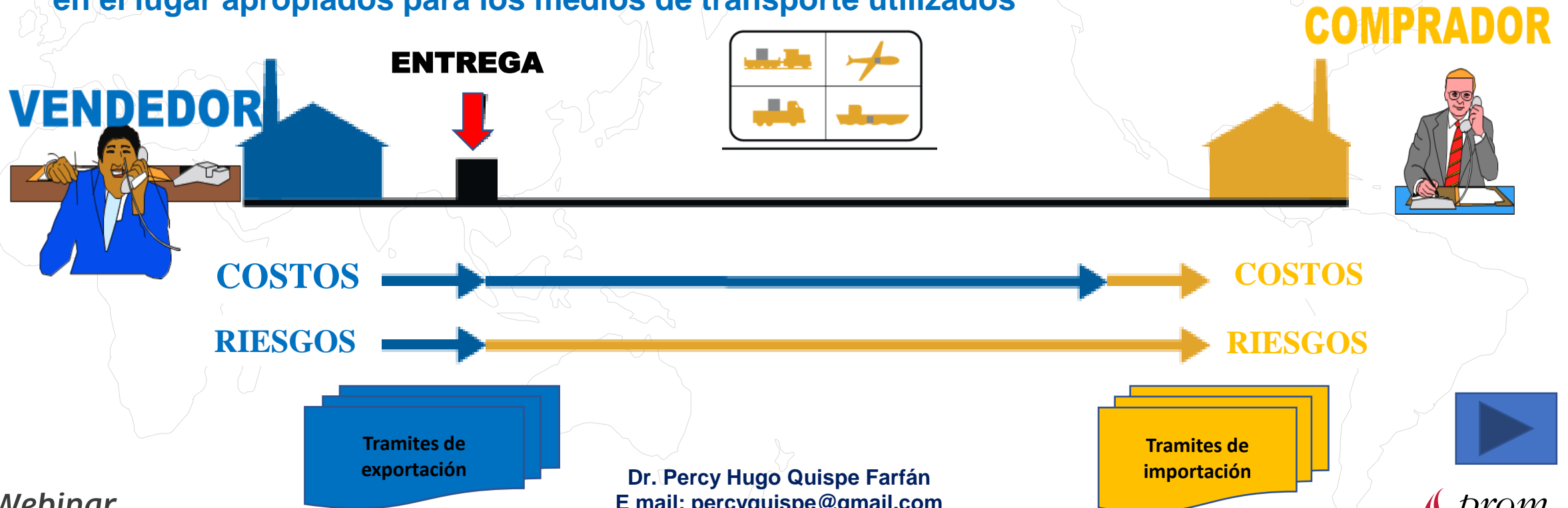
**Transporte con los medios propios de transporte del comprador en FCA**

Incoterms<sup>®</sup> 2020 reconoce la tendencia reciente de que el comprador o el vendedor puede tener **sus propios medios para transportar** mercancías en lugar de utilizar un transportista de transporte externo.

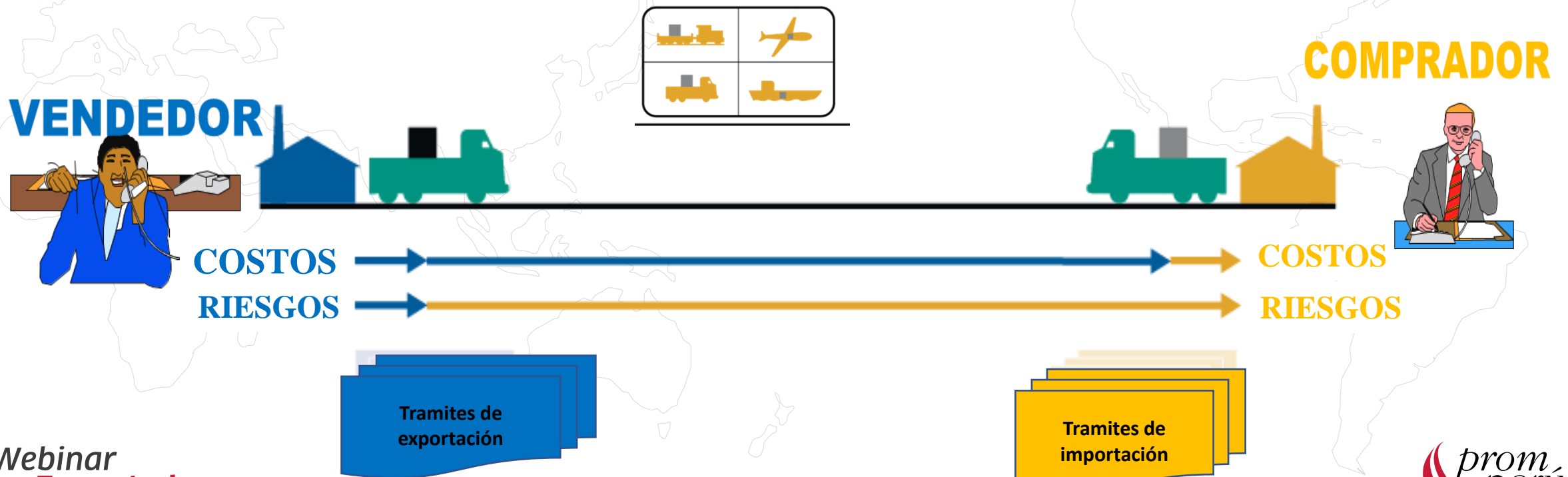
«... el comprador/vendedor **debe contratar** o disponer a su propio costo el transporte de mercancías hasta el lugar de destino designado o el punto acordado...»

**ENTREGA Y RIESGO:** “Transporte pagado hasta” (lugar designado)” significa que el vendedor entrega la mercancía -y transmite el riesgo- al comprador poniéndola en poder del portador contratado por el vendedor o procurando la mercancía así entregada.

El vendedor puede hacerlo dando **al porteador la posesión física** de la mercancías en la manera y en el lugar apropiados para los medios de transporte utilizados



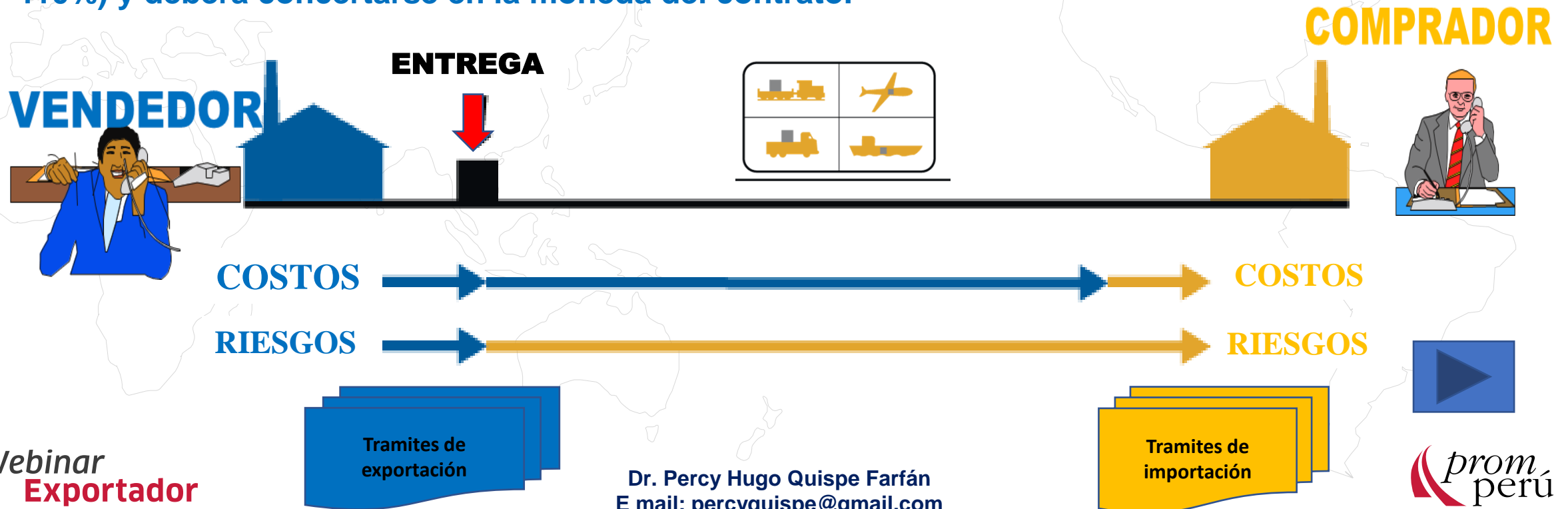
**ENTREGA Y RIESGO:** El riesgo se trasmite del vendedor al comprador cuando la mercancía se entrega al comprador poniéndola en poder del porteador; El vendedor no obstante debe contratar el transporte de la mercancía desde la entrega hasta el destino acordado



**ENTREGA Y RIESGO:** “Transporte y seguro pagados” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador y trasmite el riesgo igual que CPT

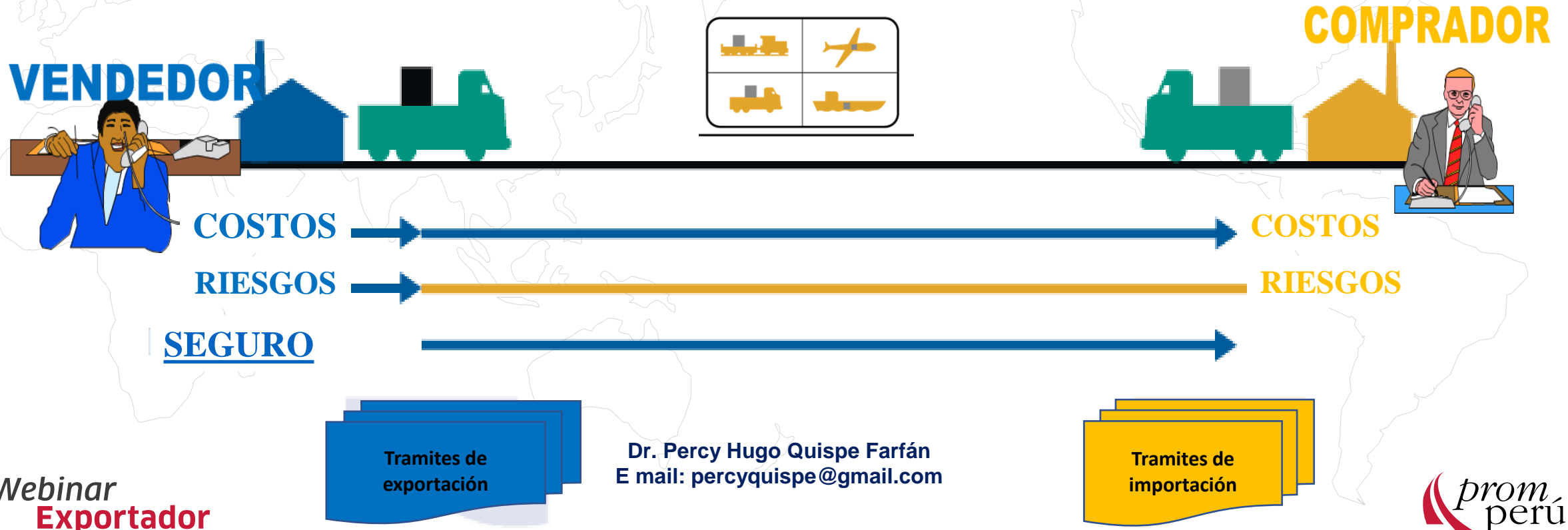
**SEGURO:** se exige la vendedor que obtenga una cobertura de seguro que cumpla con las cláusulas de carga del **instituto (A)** o una cláusula semejante y no con la cobertura mas limitada.

El seguro deberá cubrir como mínimo , el precio dispuesto en el contrato mas un 10% (eso es, el 110%) y deberá concertarse en la moneda del contrato.



## CIP (incluir el lugar de destino designado) Incoterms<sup>®</sup> 2020

**ENTREGA Y RIESGO:** El riesgo se trasmite del vendedor al comprador cuando la mercancía se entrega al comprador poniéndola en poder del porteador; El vendedor no obstante debe contratar el transporte de la mercancía desde la entrega hasta el destino acordado. CIP, puede causar dificultades cuando el país destino exige que la cobertura de seguro se contrate localmente



**ENTREGA Y RIESGO:** “Entregada en Lugar” significa que el vendedor entrega la mercancía y transmite el riesgo al comprador cuando la mercancía se pone a disposición del comprador, en los **medios de transporte de llegada** preparada para la descarga, en el **lugar de destino designado** o en el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto.

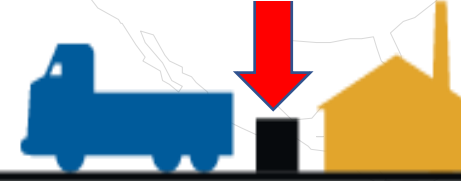


**ENTREGA Y RIESGO:** “Entregada en Lugar Descargada” significa que el vendedor entrega la mercancía y trasmite el riesgo al comprador cuando la mercancía una vez descargada de los medios de transporte de llegada se pone a disposición del comprador, en el lugar de destino designado o en el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto.

**VENDEDOR**



**ENTREGA**



**COMPRADOR**



**COSTOS**



**COSTOS**

**RIESGOS**



**RIESGOS**

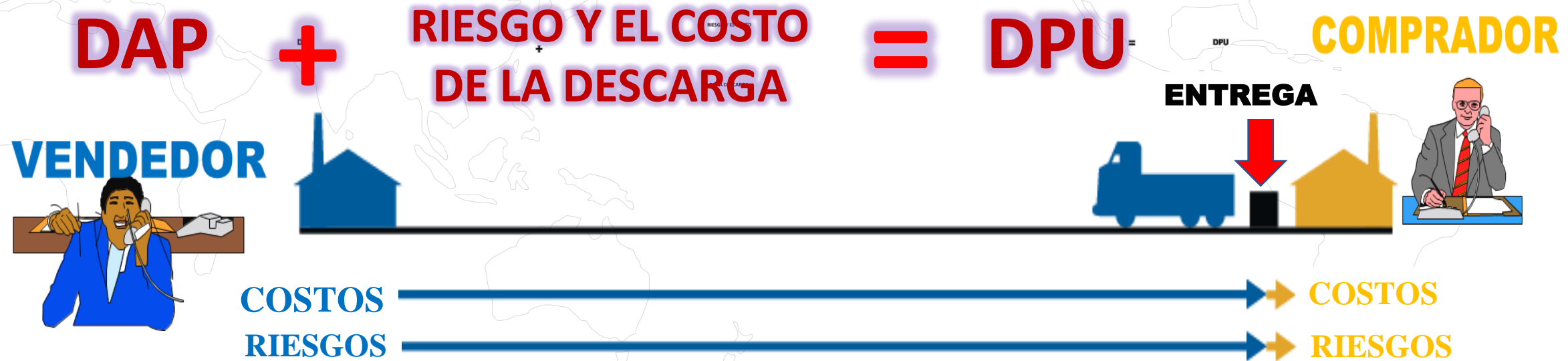
Tramites de exportación

Tramites de importación

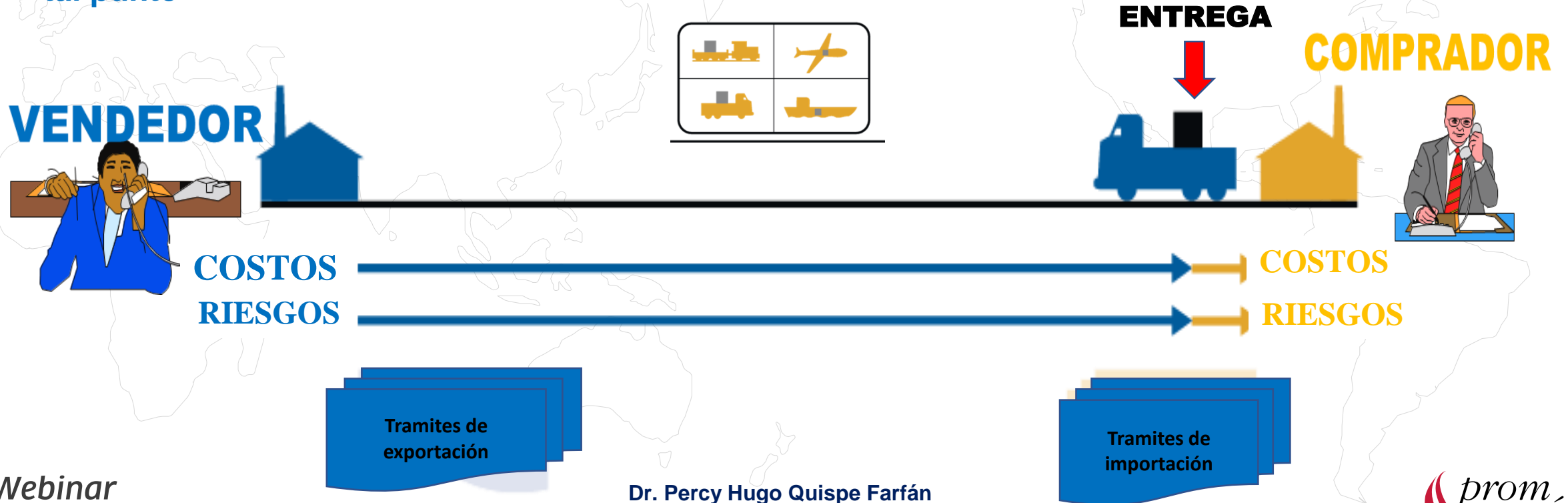


## DPU (incluir el lugar de destino designado) Incoterms<sup>®</sup> 2020

El vendedor corre con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta el lugar de destino designado y descargarla, en esta regla Incoterms<sup>®</sup>, por tanto, entrega y llegada son lo mismo. DPU es la única regla Incoterms<sup>®</sup> que exige al vendedor que descargue la mercancía en destino. El vendedor por tanto, debería asegurarse de que esta en condiciones de organizar la descarga en el lugar designado. Si la intención de las partes fuera que el vendedor no corra con el riesgo y el costo de la descarga, debería evitar la regla DPU y utilizar en cambio DAP



**ENTREGA Y RIESGO:** “Entregada derechos pagados” significa que el vendedor entrega la mercancía y trasmite el riesgo al comprador cuando la mercancía se pone a disposición del comprador, despachada para la importación, en los medios de transporte de llegada, preparada para la descarga, en el lugar de destino designado o el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto



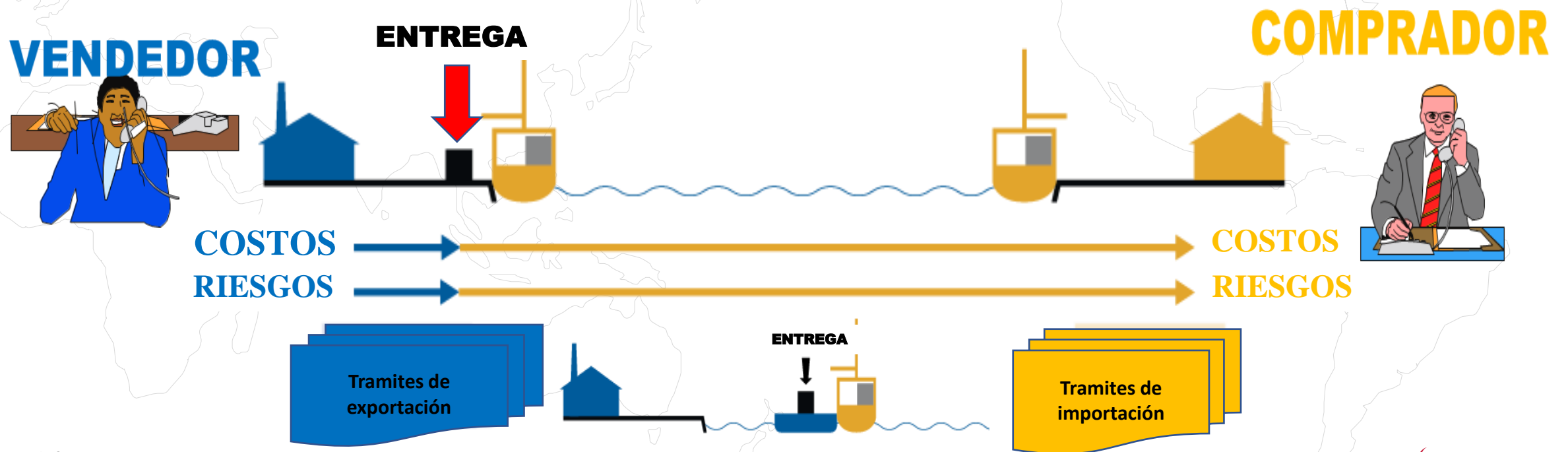
# Incoterms<sup>®</sup>

2020 by the International  
Chamber of Commerce (ICC)

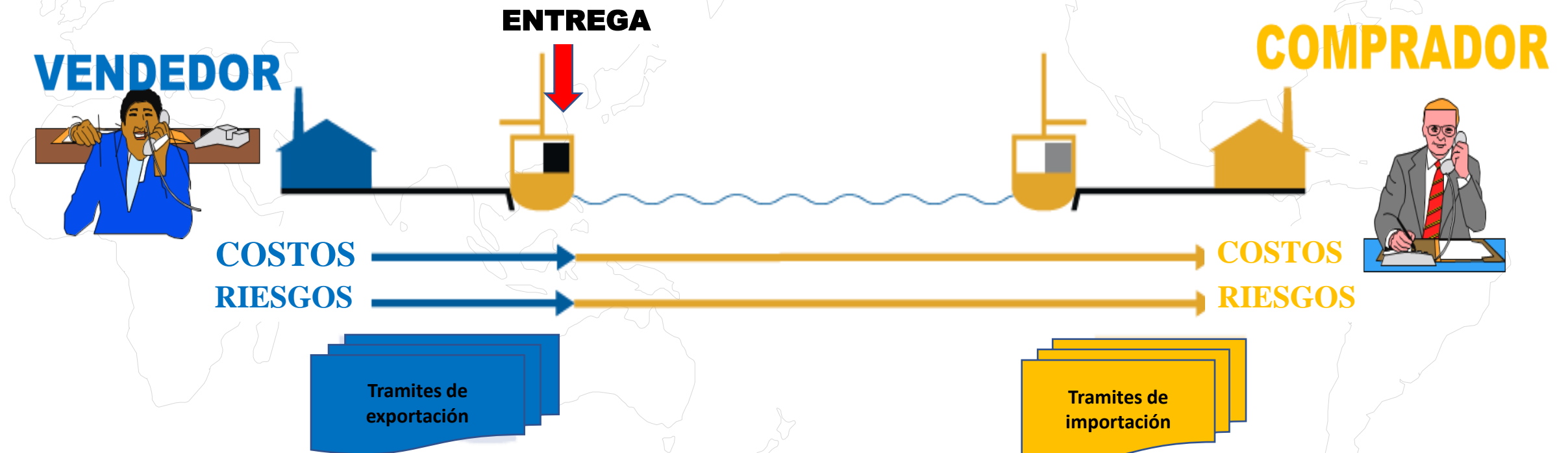
REGLAS PARA TRANSPORTE  
MARITIMO Y VIAS NAVEGABLES  
INTERIORES

**ENTREGA Y RIESGO:** “Franco al Costado del Buque” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador:

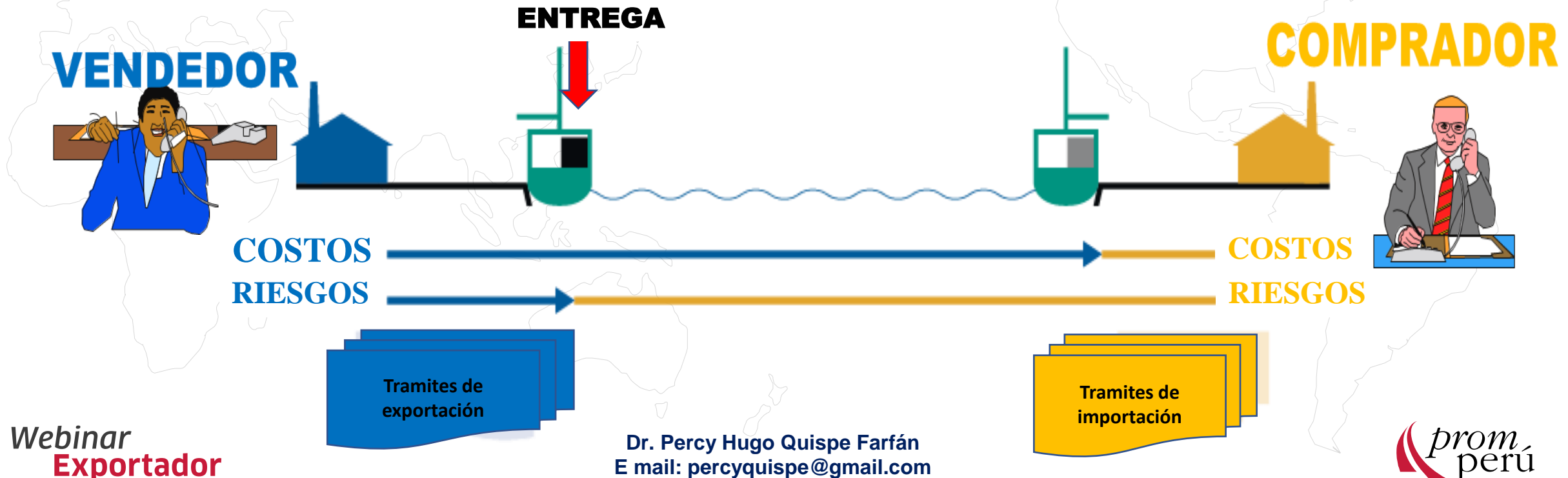
Cuando las mercancías se coloca al costado del Buque (por ejemplo, en el muelle o en una barcaza), designado por el comprador, en el puerto de embarque designado o cuando el vendedor procura la mercancía así ya entregada.



**ENTREGA Y RIESGO:** “Franco a bordo” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador: **A bordo del buque**, designado por el comprador, en el puerto de embarque designado o procura la mercancía así ya entregada. **FOB no es adecuada** cuando se pone en poder del porteador **en un terminal de contenedores**.

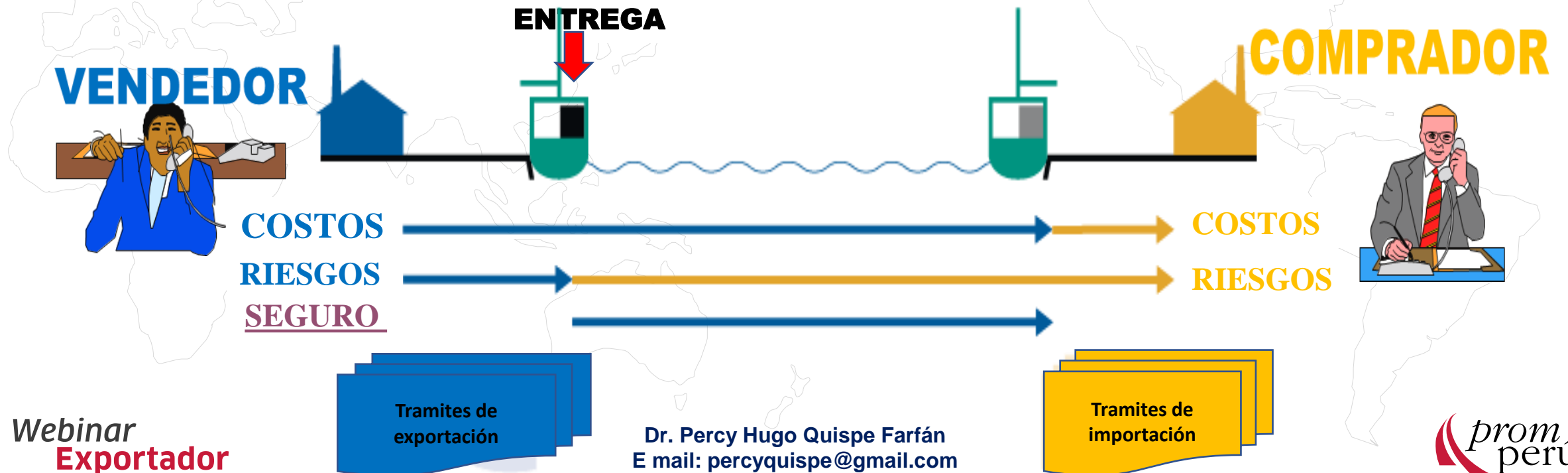


**ENTREGA Y RIESGO:** “Costo y flete” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador: A bordo del buque, o procura la mercancía así ya entregada. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía esta a bordo del buque, de modo que se considera que el vendedor a cumplido su obligación de entregar la mercancía tanto si esta llega realmente a su destino o no, en buen estado en la cantidad estipulada, o incluso si no llegara.



**ENTREGA Y RIESGO:** “Costo seguro y flete” significa que el vendedor entrega la mercancía al comprador: igual que CFR

**SEGURO:** El vendedor debe obtener a sus propias expensas un seguro de la carga que cumpla con la cobertura proporcionadas por las cláusulas (C), de las cláusulas de carga del instituto (LMA/IUA). El seguro deberá cubrir como mínimo , el precio dispuesto en el contrato mas un 10% (eso es, el 110%) y deberá concertarse en la moneda del contrato.



# I. LO QUE HACEN LAS REGLAS INCOTERMS®

**Incoterms®**  
2020  
by the International  
Chamber of Commerce (ICC)

**OBLIGACIONES**



**TRANSPORTE**



**SEGURO**

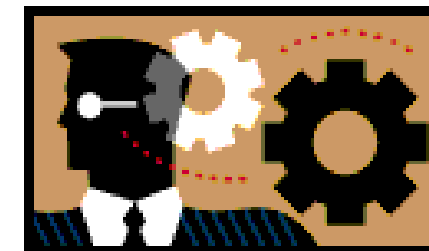
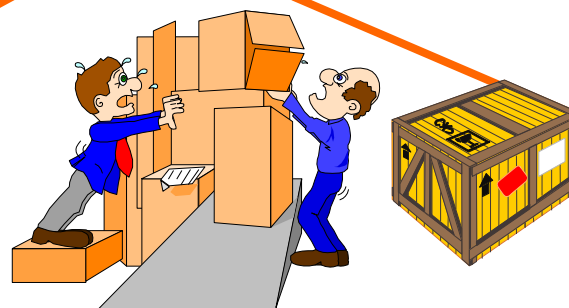
**LUGAR DE ENTREGA**



**RIESGOS**



**COSTOS**



Webinar  
**Exportador**

**Dr. Percy Hugo Quispe Farfán**  
E mail: [percyquispe@gmail.com](mailto:percyquispe@gmail.com)

*prom*  
perú



# Los Incoterms® 2020 No Regularan

**Incoterms®**  
by the International  
Chamber of Commerce (ICC)  
**2020**



método del pago  
del precio



Las  
consecuencias de  
Incumplimiento



La transmisión de  
la propiedad de la  
mercancía



La fuerza mayor  
o la excesiva  
onerosidad



propiedad  
intelectual



lugar o  
legislación



**TRANS-LEX**.ORG  
LAW RESEARCH

**UNILEX**  
jurisprudencia  
internacional



Webinar  
**Exportador**

**Dr. Percy Hugo Quispe Farfán**  
E mail: [percyquispe@gmail.com](mailto:percyquispe@gmail.com)

*prom*  
perú

# II . Los Incoterms® 2020 No Regularan



Si existe o no un contrato de compra y venta



especificaciones de la mercancía vendida



La transmisión de la propiedad de la mercancía



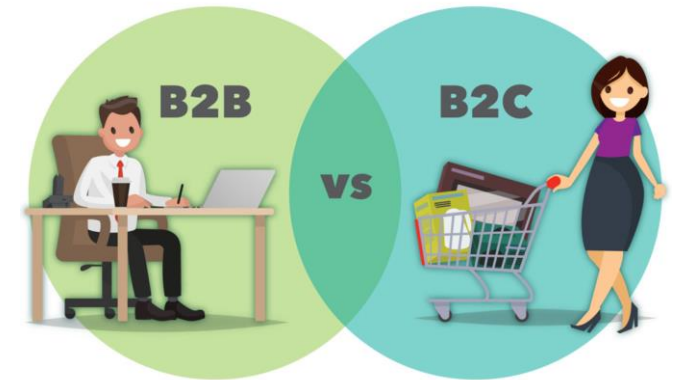
efecto de las sanciones



imposición de aranceles



prohibición de exportar e importarn



### III. La mejor manera de incorporar las reglas de los Incoterms

Si las partes quieren que las normas de los Incoterms® 2020 **se apliquen a su contrato**, la forma más segura de garantizarlo es dejar clara esa intención en su contrato, mediante palabras como:

"[regla Incoterms® escogida] [puerto, lugar o punto designado] Incoterms® 2020".

Así, por ejemplo, CIF Puerto Vallarta, Mexico, Incoterms® 2020, o

DAP No 2161, Forzini Street, Guadalajara, México, Incoterms® 2020.

FOB, Av. Guardia Chalaca s/n, DP WORLD, Terminal Marítimo del Callao, Perú, Incoterms® 2020 US\$ 11,000

Prescindir del año de la edición podría acarrear problemas que pueden ser difícil de resolver. Las partes, un juez o un árbitro deben poder determinar qué versión de las reglas de los Incoterms® que se aplica al contrato.

El lugar nombrado junto a la regla de los Incoterms® elegida es aún más importante:

en todas las reglas de los Incoterms® , **excepto en la regla C**, (*vendedor debe organizar y pagar el transporte de las mercaderías*) el lugar nombrado indica dónde se **"entregan"** los bienes, es decir, cuando el **riesgo se transfiere** del vendedor **al comprador**.

Dr. Percy Hugo Quispe Farfán  
E mail: percyquispe@gmail.com

# IV. Entrega, riesgo y costos en las reglas de los Incoterms® 2020

Dependiendo de la regla Incoterms® 2020 que se elija, ese lugar identificará el lugar o puerto en el que se considera que la mercancía ha sido "entregada" por el vendedor al comprador, el lugar de "entrega", o el lugar o puerto al que el vendedor debe organizar el transporte de la mercancía, es decir, su destino; o, en el caso de las reglas D, ambos.

En todas las reglas de los Incoterms® 2020, A2 determinará el lugar o puerto de "entrega", y el "riesgo" y "costos", ese lugar o puerto es el más **cercano al vendedor** en EXW y FCA (locales del vendedor) y el más **cercano al comprador** en DAP, DPU y DDP.

En cualquiera de las reglas C, las partes necesitan saber cuál es el destino al que debe organizar el transporte, y ese es el lugar que se adjunta al nombre de la regla de los Incoterms® , por ejemplo, "CIF el puerto de Dalian" o "CIP la ciudad interior de Shenyang". Cualquiera que sea el **nombre del destino**, ese lugar **no es** y nunca se convierte en el **lugar de entrega**. El riesgo se habrá transferido en el momento **del embarque** o en el momento de la entrega de la mercancía en origen, pero el contrato de transporte debe haber sido hecho por el vendedor para el destino designado. La entrega y el destino, entonces, en las reglas de C, **no son necesariamente el mismo lugar**.

# V. Las reglas Incoterms® 2020 y el porteador

En las reglas F y C, la colocación de las mercancías, por ejemplo, a **bordo del buque** o su **entrega** o puesta a disposición del **porteador** marca el punto en que el vendedor "entrega" las mercancías al comprador. Por lo tanto, éste es el punto en el que el **riesgo se transfiere** del vendedor al comprador.

El vendedor o el **propio comprador transportarán**, las mercancías vendidas. Esto es más probable que ocurra en las reglas D (DAP, DPU y DDP), en las que el vendedor puede utilizar sus **propios medios de transporte** para llevar la mercancía al comprador en el lugar de entrega.

En **FCA**, el transportista pertinente es el **transportista designado por el comprador** al que el vendedor entrega las mercancías en el lugar o punto convenido en el contrato de venta. Así pues, incluso si un vendedor contrata a un transportista por carretera para llevar las mercancías al punto de entrega acordado, **el riesgo no se transferiría** en el lugar y momento en que el vendedor entrega las mercancías al **transportista contratado por el vendedor**, sino en el lugar y momento en que las mercancías se ponen a disposición del transportista contratado por el comprador. La misma situación puede surgir en **FOB**.

En el **CPT** y el **CIP**, el vendedor debería celebrar **un contrato de transporte** hasta el **destino** mencionado en el contrato de venta.

# VI. Reglas para el contrato de compraventa y su relación con otros contratos

Los contratos que suelen acompañar a una exportación, como el contrato de transporte, contrato de seguro o una carta de crédito, las normas Incoterms® no forman parte de esos otros contratos cuando se incorporan, las normas Incoterms® se aplican y rigen sólo para determinados aspectos del contrato de venta.

Esto no es lo mismo que decir, sin embargo, que las reglas Incoterms® no tienen ningún impacto en esos otros contratos. Lo que dicen las reglas de los Incoterms®, por ejemplo, sobre el transporte o los documentos de transporte (en A4/B4 y A6/B6), o lo que dicen sobre la cobertura del seguro (A5/B5), no obliga al transportista ni a la aseguradora a emitir un documento de transporte o póliza de seguro que se ajuste a las normas de los Incoterms®, y menos a ni a ninguno de los bancos implicados.

Sin embargo, interesa mucho a todas las partes en los contratos diferentes de la red asegurarse de que las condiciones de transporte o de seguro que han acordado con el porteador o el asegurador, o las condiciones de una carta de crédito, se ajustan a lo que dice el contrato de venta sobre los contratos accesorios que deben hacerse o los documentos que deben obtenerse y presentarse.

# VIII. Estructura interna de las reglas Incoterms® 2020

<b>A1/B1</b>	Obligaciones generales
<b>A2/B2</b>	Entrega/Recepción
<b>A3/B3</b>	Trasmisión de riesgos.
<b>A4/B4</b>	Transporte
<b>A5/B5</b>	Seguro
<b>A6/B6</b>	Documento de entrega/transporte
<b>A7/B7</b>	Despacho de exportación/importación
<b>A8/B8</b>	Comprobación/embalaje/marcado
<b>A9/B9</b>	Reparto de costos
<b>A10/B10</b>	Notificaciones



## IX. Diferencias entre los Incoterms® 2010 e Incoterms® 2020

- A. Conocimiento de Embarque con la mención «a bordo» y la regla Incoterms® 2020 FCA
- B. Costos donde se enumeran
- C. Diferentes niveles de cobertura de seguro en CIF y CIP
- D. Disposición del transporte con los medios propios de transporte del vendedor o del comprador en FCA, DAP, DPU y DDP.
- E. Cambio en las iniciales de DAT a DPU
- F. Inclusión de requisitos relacionados con la seguridad en las obligaciones y costos del transporte.
- G. Notas explicativas para los usuarios.  
(ICC 2019, p. 15)

**Incoterms®**  
2020  
by the International  
Chamber of Commerce (ICC)





## (A) Conocimientos de embarque con una anotación a bordo (FCA - Transportista gratuito)

Los artículos A6 / B6 ("Documento de entrega / transporte") del Incoterms de la FCA ahora estipulan que, cuando se acuerde, el comprador puede indicar al transportista que emita al vendedor (al costo y riesgo del comprador), **un conocimiento de embarque a bordo** declarando que los bienes han sido cargados.

Como la entrega bajo el Incoterms de la FCA ocurre en las instalaciones del vendedor o cuando los bienes se ponen a disposición del transportista en el lugar de entrega designado, es posible que, en la versión anterior, el vendedor no pudiera obtener conocimiento de embarque de la junta donde esto se requirió como condición de pago. Esta enmienda busca resolver este problema.



## (B) Costos (artículos A9 / B9)

En un intento adicional de aumentar la transparencia y permitir una comprensión comparativa de las obligaciones de costos de las partes, los **nuevos artículos de costos** A9 / B9 - anteriormente A6 / B6 - se agrupan **bajo un solo título** todas las obligaciones de costos respectivas de las partes.



# (C) Cobertura de seguro (CIP - Transporte y seguro pagado a)

Además de la reasignación de todas las obligaciones de seguro de los antiguos artículos A3 / B3 a los nuevos artículos A5 / B5, el nivel mínimo predeterminado de cobertura de seguro requerido bajo el CIP Incoterms ha aumentado, desde las Cláusulas de Carga del Instituto (C), hasta las Cláusulas de **Carga del Instituto (A)**. Bajo Incoterms 2010, tanto los Incoterms CIF como CIP requieren que el vendedor obtenga una cobertura de seguro que cumpla con las Cláusulas de Carga del Instituto (C) como mínimo, que cubre ciertos riesgos limitados listados, sujetos a exclusiones enumeradas. Las cláusulas de carga del Instituto (A) son, en comparación, una cobertura de **"todos los riesgos"**, pero están sujetas nuevamente a las exclusiones enumeradas. La enmienda refleja una mejor comprensión de los tipos de bienes transportados comúnmente bajo los dos Incoterms: mientras que CIF es una regla marítima, utilizada principalmente para el comercio de mercancías marítimas, **CIP es una regla multimodal**, más comúnmente utilizado en la venta de **bienes manufacturados de alto valor**. Por lo tanto, los vendedores deberán tener en cuenta el mayor costo de la prima de seguro adicional que se requiere bajo el CIP.



## **(D) Transporte por medio de transporte propio del vendedor / comprador (FCA, DAP, DPU y DDP)**

Mientras la mayoría de los casos el porteador será un tercero independiente contratado en virtud de un contrato de transporte, ya sea por el vendedor o por el comprador (dependiendo de si las partes han un regla de INCOTERMS C o F), hay situaciones en las que no se contrata a al tercero independiente porque el propio vendedor o el comprador transportara la mercancía vendida. Esto es mas probable que suceda en las reglas D (DAP, DPU, y DDP) en las que el vendedor puede utilizar sus propios medios de transporte para transportar la mercancía hasta el comprador hasta el comprador en el destino de entrega. Por consiguiente se ha dispuesto en las reglas INCOTERMS 2020 que **un vendedor bajo las reglas D o contrate el transporte o lo disponga, es decir, mediante sus propios medios de transporte.** (CCI 2019.)

La redacción de los nuevos artículos A4 / B4 para estos Incoterms ahora proporciona a la parte obligada la opción adicional de hacer otros arreglos, es decir, no contractuales, para el transporte a su propio costo. Esta enmienda nuevamente busca reconocer la realidad comercial de que los vendedores y compradores a menudo usan sus propios métodos / recursos para transportar los bienes.



## (E) "Entregado en la terminal" (DAT) reemplazado por "Entregado en el lugar descargado" (DPU)

Para distinguir mejor los Incoterms 2010 DAT ("Entregado en la terminal") y DAP ("Entregado en el lugar"), DAT se renombra DPU ("Entregado en el lugar descargado") en Incoterms 2020. **DAP ahora también aparece antes de DPU** en el texto para reflejar el hecho de que la entrega bajo DAP ocurre antes de la entrega bajo DPU. Bajo DAP, los bienes se consideran entregados cuando se ponen a disposición del comprador del medio de transporte, mientras que bajo DPU, los bienes se consideran entregados al momento de la descarga en el punto acordado. Además (a diferencia de DAT), la entrega bajo **DPU ya no se limita a la entrega en una terminal.**



## **(F) Requisitos relacionados con la seguridad con respecto a todos los Incoterms® 2020**

En reconocimiento del aumento de las preocupaciones relacionadas con la seguridad en los sectores de comercio y envío durante la última década, el artículo A4 ("Transporte") de cada Incoterms ahora exige que el vendedor, cuando corresponda, **cumpla con los requisitos de seguridad relacionados con el transporte, hasta el punto de entrega**, y / o para proporcionar al comprador, a pedido del comprador, riesgo y costo, cualquier información relacionada con los requisitos de seguridad relacionados con el transporte, que el comprador necesita para organizar el transporte.

El Artículo A7 ("Despacho de Exportación / Importación") de cada Incoterms, donde corresponda, ahora también requiere expresamente que el vendedor lleve a cabo cualquier trámite de despacho de exportación relacionado con la seguridad y / o ayude al comprador a obtener cualquier documento o información necesaria para cumplir con trámites de despacho de importación o tránsito relacionados con la seguridad. Los costos de seguridad relacionados con el transporte también se han dado mayor importancia en la lista independiente de obligaciones de costos bajo los artículos A9 / B9 de cada Incoterm.

Las partes deben tener en cuenta que **las referencias a la "seguridad" en Incoterms 2020 son generales**; no se hace referencia específica a la seguridad cibernética u otras formas de seguridad como podría haberse esperado. Las partes deberán abordar este problema específicamente si desean incluirlo en sus acuerdos contractuales.



# USO INCORRECTO DE LA REGLA INCOTERMS® 2020



La razón del frecuente uso incorrecto de una regla Incoterms® 2020 **equivocada** es que, a menudo, las reglas Incoterms® 2020 se consideran **exclusivamente indicadores de precios**: este o aquel son los precios EXW, FOB, o DAP. Las iniciales utilizadas en las reglas Incoterms® 2020 son, sin duda, abreviaciones prácticas en las formulas que se utilizan al calcular precios. Sin embargo, las reglas Incoterms® 2020, **no son inclusivas, ni incluso principalmente, indicadores de precio**. Son una lista de obligaciones generales que las empresas vendedoras y las compradoras se deben entre ellas, en formas reconocidas de contrato de compra y venta y uno de sus cometidos principales es indicar el puerto lugar, el lugar o el puerto de entrega donde se transmite el riesgo. (CCI 2019, p. 12)

Webinar  
Exportador

**Incoterms**<sup>®</sup>  
2020 by the International  
Chamber of Commerce (ICC)

# JURISPRUDENCIA



# TRANS-LEX

Webinar  
Exportador

**Incoterms®**  
by the International  
Chamber of Commerce (ICC)  
2020

Trans-Lex.org

No seguro | www.trans-lex.org

Aplicaciones Google Nueva pestaña Google

**TRANS-LEX.ORG**  
LAW RESEARCH  
... una plataforma gratuita de investigación y conocimiento sobre derecho transnacional

Search ...

**Principios** 1517 **Bibliografía** 1021 **Materiales** 81 **Archivo** 52

Obtenga más información sobre la Idea detrás de los Principios Transnacionales de Derecho Comercial

Colección completa de documentos históricos raros sobre arbitraje y ADR!

https://www.trans-lex.org/archive-of-transnational-law-(lex-mercatoria)

11:43 a.m. 08/05/2019

Dr. Percy Hugo Quispe Farfán  
E mail: percyquispe@gmail.com



*prom*  
perú

# TRANS-LEX

Webinar  
Exportador

Principios de derecho transnacional x +

https://www.trans-lex.org/principles/of-transnational-law-(lex-mercatoria)

Aplicaciones Google Nueva pestaña Google

**TRANS-LEX**.ORG  
LAW RESEARCH

Search ...

## Principios de Translex

Los Principios TransLex son una colección sistemática en línea de principios y reglas de derecho comercial transnacional. Están siendo utilizados por abogados y árbitros en arbitrajes internacionales, así como redactores de contratos, académicos y participantes de competiciones de tribunales simulados en arbitraje internacional en todo el mundo. [Lea más sobre la antigua y nueva Lex Mercatoria.](#)

### Capítulo I: Disposiciones generales.

Sección 1: Buena fe, decomiso, abuso de derechos e interpretación de los Principios.

I.1.1 - Buena fe y trato justo en el comercio internacional	213
I.1.2 - Prohibición de comportamiento inconsistente	58

11:50 a.m.  
08/05/2019

**Dr. Percy Hugo Quispe Farfán**  
E mail: [percyquispe@gmail.com](mailto:percyquispe@gmail.com)



*prom*  
perú

# UNILEX

Webinar  
Exportador

www.unilex.info/main/about

No es seguro | unilex.info/main/about

Aplicaciones Google Nueva pestaña Gmail YouTube Maps Otros marcadores

**UNILEX** Instrumentos - Sobre Unilex Los editores Los patrocinadores Contáctenos

**UNILEX**  
contiene:

- resúmenes detallados de los casos más importantes decididos en virtud de ambos instrumentos por cortes y tribunales arbitrales de todo el mundo; el texto completo de cada decisión en su idioma original (cuando esté disponible);
- los textos completos de los Principios UNIDROIT y la CISG;
- un informe de situación sobre el estado de las ratificaciones de la CISG, incluidas las reservas y declaraciones de los Estados partes de la Convención;
- una bibliografía completa para cada instrumento.

**UNILEX**  
proporciona acceso a las decisiones y laudos arbitrales por:

- fecha
- país o tribunal arbitral
- número de artículo del instrumento
- cuestiones específicas enumeradas en cada artículo

y con respecto a las decisiones y laudos arbitrales relacionados con los Principios UNIDROIT también por:

- tipo de contrato involucrado
- nacionalidad de las partes
- derecho interno involucrado

Escribe aquí para buscar

www.un... Posasist... Nueva p... Nueva p... apuntes ... INCOTE... 00:47 10/08/2020

**Incoterms**  
by the International  
Chamber of Commerce (ICC)  
2020

**Dr. Percy Hugo Quispe Farfán**  
E mail: [percyquispe@gmail.com](mailto:percyquispe@gmail.com)



*prom*  
perú

# Laudo dictado en el expediente no 3130

Una controversia derivada del **incumplimiento de un contrato para la venta** por una empresa suiza A de **CARNE DE BURRO** destinada al consumo humano a otra empresa suiza B. La carne era de origen turco y estaba destinado a ser enviado a Francia. El **vendedor A se abstuvo de entregar la mercadería**, alegando que su importación en **territorio francés habría sido ilegal**, estando prohibida la introducción de carne de burro en Francia. El comprador, si bien impugnó este último hecho, consideró que las **formalidades de importación** eran de **su competencia** y que, en consecuencia, las dificultades que pudieran atribuirse a ellas no podían constituir un obstáculo controvertido para el cumplimiento de las obligaciones del vendedor.

•correspondía al árbitro demostrar que el **contrato no era nulo** desde el principio, en lo que se refiere a un **producto básico no comercial**: la esencia de la fuerza mayor es ser impredecible e insuperable "Tampoco puede A alegar que los bienes objeto del contrato **eran no comerciales** cuando la propia ley prevé expresamente las **medidas de exención** para su importación y comercialización en Francia. "



# Laudo dictado en el expediente N.º 3894

- "Qué **Y** explica que para 20 de las 22 entregas bajo los contratos C1 a C11 ella solo recibió un peso de suministros inferior (**barras de acero de hormigón**) a aquel por el que pagó el precio a **X** y ofrecer como prueba las declaraciones de **pesaje** establecidas por las autoridades **portuarias sirias**, recordando que después de cada entrega **escribía a X** para solicitar el **reembolso del valor** de los artículos faltantes ...; " Y también sostiene que: " La regla CFR de los Incoterms es ciertamente indiscutible, pero solo se refiere a los riesgos que pueden correr las mercancías durante la travesía marítima " ..
- es un grave error considerar, como ocurre de vez en cuando, que la entrega se realizaría en el puerto de destino convenido: se trata de una venta a la salida y, en consecuencia, es en puerto de embarque que el vendedor cumple definitivamente con su obligación sobre este tema "



# Laudo dictado en el expediente N.º 5910

Disputa entre dos empresas belgas, el demandante **X** había comprado en los términos CFR Karachi Pakistán, al demandado **Y** un lote de aproximadamente 500 toneladas métricas de **zinc** en virtud de un contrato celebrado en Bruselas. El contrato preveía el embarque desde "cualquier puerto europeo" y "por cualquier buque de línea regular, navegando directamente hacia Karachi Pakistán", a opción del vendedor. Desafortunadamente, el barco elegido por el comisionado de **Y** no iba a llegar a Karachi Pakistán. Embarco en la ciudad de Amberes Bélgica, el cargamento con zinc **vendido a X**, y se dirigió primero a Rotterdam, Países Bajos donde permaneció unos días y luego a Dunkerque Francia donde completó su cargamento. Sin embargo, no podía salir de Dunkerque, habiendo sido confiscado por los acreedores del propietario del buque, para ser subastado allí, incluida la mercancía vendida a X.

**FALLO:** Al **ignorar** las estipulaciones del contrato y al cometer una falta que exponía la mercadería a **ciertos riesgos** que su contraparte quería evitar, **el vendedor**, está obligado a cargar con la **totalidad de las pérdidas** previsibles que son consecuencia inmediata y directa del incumplimiento del contrato.



# CONSIDERACIONES SOBRE EL SEGURO DE CARGA MARÍTIMA DEBIDO AL COVID-19



Sobre la base de la situación actual, si el asegurado **no recoge su carga** en el puerto de destino debido a su **falta de espacio** de almacenamiento o a su **incapacidad para trasladar** el cargamento, la póliza de **seguro** de carga marítima **no pagará los gastos de sobreestadía** o detención. La póliza de seguro excluye expresamente estas tasas portuarias.. La póliza de seguro excluye expresamente la **pérdida de mercado** porque la reclamación no cumple la definición exigida de **«pérdida física»** de la carga.

Un escenario sería si las mercancías destinadas a **Miami** y fueran descargadas por el transportista marítimo que no llega a su destino, digamos en **Colon**, y la carga es abandonada en **Panamá**. En este caso, la póliza de seguro pagará por descarga, almacenamiento, sobreestadía, envío y otros gastos incurridos para entregar la mercancía a su destino final.



# CONSIDERACIONES SOBRE EL SEGURO DE CARGA MARÍTIMA DEBIDO AL COVID-19

¿y si las mercancías fueron detenidas porque el transportista marítimo o las instalaciones portuarias declararon fuerza mayor, o peor aún, un «acto de Dios», que es un medio para escapar del cumplimiento de sus responsabilidades?

¿Se puede invocar COVID-19 como un «acto de Dios». ?

La cuestión sigue siendo si la declaración de fuerza mayor es jurídicamente exigible y, por lo tanto, impide la subrogación o la recuperación de terceros por parte de los aseguradores de carga marítima.





# LA CLÁUSULA “SUE & LABOR”

La cláusula Sue & Labour se remonta a la política «Tiger» de 1613,. Un tribunal federal de los Estados Unidos consideró la cláusula Sue & Labour, en una póliza marítima en 1943 como seguro separado y complementario del contrato para indemnizar al asegurado por pérdida física.

“El Tribunal concluyó que la aseguradora debe pagar los costos de prevención, porque no sería razonable no indemnizar a un asegurado que actuó con decisión y eficacia para prevenir una pérdida, mientras se indemniza a un asegurado quien se negó a actuar frente a un desastre inminente”

Por ejemplo, si el asegurado incurre en gastos por 25.000 dólares para tratar de secar un envío de artesanías peruanas a USA, dañado por el derrame de líquidos, valorado por la póliza de seguros por 300.000 dólares, y el secado no impidió la pérdida total de la mercancía, el asegurado recuperará 300.000 dólares por pérdida física y otros 25,000 dólares por gastos laborales infructuoso.

**CIF**

**CIP**

**Dr. Percy Hugo Quispe Farfán**  
**E mail: [percyquispe@gmail.com](mailto:percyquispe@gmail.com)**



*prom*  
perú

# TRIBUNAL COMPETENTE

**Incoterms**  
2020 by the International  
Chamber of Commerce (ICC)

Los INCOTERMS han sido recogidos por la Convención de Viena en lo que se refiere a la entrega y transmisión de riesgos, también se refiere a los usos acordados por las partes de forma tácita, en aquellos casos en los que se infiere del comportamiento del comprador y del vendedor o de la interpretación de su voluntad conforme a los criterios del mencionado artículo 8 de la Convención de Viena.

La DOCTRINA: al señalar que cuando el contrato sea una compraventa internacional de mercaderías el lugar donde debe cumplirse la obligación que sirve de base a la demanda es el lugar donde deben ser entregadas las mercaderías, con independencia de que la obligación incumplida sea el pago. Dicho de otro modo, es la obligación característica del contrato y no la obligación litigiosa la que se toma en consideración para determinar el tribunal competente.

¿?

1º el lugar de destino final de las mercaderías objeto del contrato; o

2º el lugar en el que el vendedor se libera de la obligación de entrega, con arreglo a la normativa sustantiva aplicable al caso concreto;

# REFERENCIAS

- Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (cisg), cit., 195-196.
- Guerrero, J. (2020). Insurance considerations for cargo owners during COVID-19. Property & Casualty 360, Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/2395227112?accountid=43860>
- Vásquez palma, m. F. y Fernández rozas, j., (2012) Derecho mercantil internacional. La unificación del derecho privado, Santiago, Thomson reuters,, 311-320
- Cámara de comercio internacional (2019) INCOTERMS 2020, Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales, Paris, Francia.
- Miller, T., & Trebilcock, B. (2020). Navigating GLOBAL TRADE. Supply Chain Management Review, 24(1), 34-39. Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/2370425979?accountid=43860>
- Piltz, B. (2019). Incoterms0RW1S34RfeSDcfkexd09rT3@1RW1S34RfeSDcfkexd09rT3 2020. Internationales Handelsrecht, 19(5), 177-185. doi:<http://dx.doi.org/10.9785/ihr-2019-190502>
- Schmidt-Kessel, “Art. 9”, en Schlectriem/Schwenzer,





## Dr. Percy Hugo Quispe Farfán

[percyquispe@icloud.com](mailto:percyquispe@icloud.com)

Seminarios  
Virtuales  
Especializados  
OCEX

# Preguntas y respuestas

¿Más consultas sobre los mercados OCEX?

[www.promperu.gob.pe/consultaPPM.aspx](http://www.promperu.gob.pe/consultaPPM.aspx)



**¡Gracias por haber sido  
parte de este Webinar!**

Recuerda que puedes encontrar mayor información sobre todas nuestras actividades y webinars en nuestras redes sociales y página web.