

---

# Logística internacional. Descripció dels Incoterms

---

PID\_00263834

José López Parada

---

Temps mínim de dedicació recomanat: 4 hores

---



**José López Parada**

Doctor per la Universitat de Barcelona, llicenciat en Ciències Econòmiques (Economia de l'Empresa) per l'UB, enginyer tècnic industrial per la UPC, diplomant per l'IESE i Diploma de Suficiència Investigadora per la UB. Actualment és consultor de la UOC, professor d'Organització a l'Escola Universitària Salesiana de Sarrià (EUSS) adscrita a l'UAB i del Departament d'Economia i Organització d'empreses de la Universitat de Barcelona. A més, és professor d'escoles de negoci, espanyoles i estrangeres, a les àrees de *Supply Chain*, Producció i Logística. I, a més, consultor *freelance* d'empreses per a temes d'organització, producció i millora contínua.

Primera edició: febrer 2019

© José López Parada

Tots els drets reservats

© d'aquesta edició, FUOC, 2019

Av. Tibidabo, 39-43, 08035 Barcelona

Disseny: Manel Andreu

Realització editorial: Oberta UOC Publishing, SL



Els textos i imatges publicats en aquesta obra estan subjectes –llevat que s'indiqui el contrari– a una llicència de Reconeixement-NoComercial-SenseObraDerivada (BY-NC-ND) v.3.0 Espanya de Creative Commons. Podeu copiar-los, distribuir-los i transmetre'ls públicament sempre que en citeu l'autor i la font (FUOC. Fundació per a la Universitat Oberta de Catalunya), no en feu un ús comercial i no en feu obra derivada. La llicència completa es pot consultar a <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/legalcode.ca>

# Índex

<b>Introducció</b> .....	5
<b>Objectius</b> .....	6
<b>1. La internacionalització de l'empresa</b> .....	7
1.1. L'entorn internacional actual .....	7
1.2. Duanes, processos d'exportació i importació .....	9
1.3. Documents en el comerç exterior .....	11
1.4. Utilització de les noves tecnologies .....	14
<b>2. Els riscos del comerç exterior i la seva cobertura</b> .....	16
2.1. Formes i mitjans de pagament internacional .....	16
2.1.1. Ordre de pagament .....	16
2.1.2. Xec bancari .....	16
2.1.3. Remeses .....	17
2.1.4. Crèdits documentaris .....	18
2.2. Assegurances .....	19
<b>3. L'operativa d'exportació</b> .....	21
3.1. Els Incoterms .....	21
3.2. Descripció dels Incoterms .....	24
3.2.1. Incoterms® 2010 ICC per a qualsevol mitjà de transport (polivalents) .....	25
3.2.2. Incoterms® 2010 ICC per a transport marítim i vies navegables interiors .....	28
3.3. Risc i cost .....	29
<b>4. El moviment internacional de les mercaderies</b> .....	31
4.1. Plataformes logístiques a nivell internacional .....	31
4.2. Criteris de selecció del mitjà de transport més adequat .....	32
4.3. Documents del transport internacional .....	33
4.4. Embalatge i contenidors .....	33
4.5. El transport internacional .....	36
4.5.1. Transport marítim .....	36
4.5.2. Transport fluvial .....	37
4.5.3. Transport aeri .....	37
4.5.4. Transport per carretera .....	38
4.5.5. Transport per ferrocarril .....	38
4.5.6. Transport per canonades .....	39
4.6. Transport multimodal .....	39
4.7. Dipòsits fiscals, regulars i zones franques .....	41

<b>Resum</b> .....	43
<b>Activitats</b> .....	45
<b>Glossari</b> .....	48
<b>Bibliografia</b> .....	52

## **Introducció**

La conformació de blocs econòmics i la tendència d'abolir les barreres comercials han obligat els països del món a crear i buscar avantatges competitius per a enfrontar-se, en condicions cada vegada més favorables, als mercats internacionals.

Com a part d'aquest procés de globalització, les economies individuals dels països tendeixen a desaparèixer. Els productes que es consumeixen al mercat intern i els productes que concorren als mercats externs són aquells capaços de competir amb les millors condicions sense considerar el lloc de procedència.

Per aquesta raó, els avantatges comparatius amb què compta cada país depenen, en gran manera, de l'abundància de certs factors productius, com són el treball i els recursos naturals, a més de les condicions climàtiques que afavoreixen determinats processos.

D'altra banda, els avantatges competitius són de caràcter dinàmic, és a dir, varien amb el temps i s'aconsegueixen amb els processos de modernització. En el desenvolupament precís d'aquests avantatges competitius, se centren els costos i els beneficis dels tractats de lliure comerç. Aquells països que tinguin un major èxit desenvolupant avantatges competitius en sectors en què realment siguin precisos es beneficiaran del lliure comerç en major grau.

Per contra, aquells països que no s'ocupin d'identificar i promoure els seus sectors competitius es veuran perjudicats amb el lliure comerç, ja que la competència internacional tendirà a desplaçar els productors nacionals d'aquells béns que competeixen amb les importacions.

## Objectius

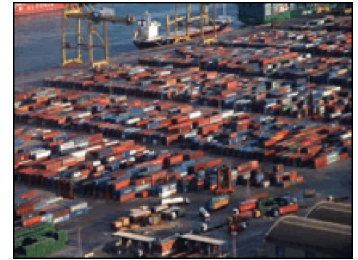
Aquest document pretén que, entre d'altres coneixements, el lector assoleixi els objectius següents:

1. Comprendre la importància que té la logística en un mercat globalitzat.
2. Conèixer les necessitats del transport en el comerç exterior.
3. Quines són les relacions entre els compradors, els venedors i els operadors logístics.
4. Com són les estructures duaneres de la Comunitat Europea.
5. Veure quins són els nous documents i sistemes de la Comunitat Europea per al comerç internacional intracomunitari i extracomunitari.
6. Quines formes de pagament són les més utilitzades en el comerç internacional.
7. Quins riscos hi ha en l'àmbit comercial.
8. Com cobrir aquests riscos mitjançant les pòlisses d'assegurança.
9. Conèixer les regles internacionals Incoterms.
10. Quines plataformes logístiques s'utilitzen a nivell internacional.
11. Quins tipus de transport hi ha.
12. Quins tipus d'embalatge s'utilitzen per al transport.
13. Comprendre la importància del transport multimodal.
14. Conèixer els conceptes de dipòsits fiscals, regulars i zones franques.

# 1. La internacionalització de l'empresa

## 1.1. L'entorn internacional actual

El lliurament de la mercaderia és la conseqüència de la seva venda. Per això, el transport constitueix un element consubstancial de l'activitat comercial internacional. En el comerç exterior, es plantegen necessitats de transport més complexes com a conseqüència de la distància geogràfica, les exigències reglamentàries dels diferents països, la necessitat que de vegades es dona d'utilitzar diferents mitjans de transport, l'emmagatzematge que pot ser necessari abans del lliurament definitiu al client, la reserva d'espais de càrrega, l'embalatge i, en definitiva, tota la particularitat del comerç internacional.



En mercats molt competitius, els terminis de lliurament solen ser molt estrictes. Lliurar tard una mercaderia pot significar perdre un client, per la qual cosa la coordinació correcta de totes les activitats que cal realitzar en el procés, des que s'inicia una operació fins que s'acaba, constitueix una tasca fonamental en el bon fi de l'exportació. Aquesta tasca de coordinació de totes les fases necessàries perquè el client rebi, dintre del termini i en la forma escaient, la seva mercaderia és el que entenem per logística.

La Unió Europea és la primera potència comercial, ja que representa el 20% de les importacions i exportacions mundials. La Unió Europea és, per tant, un protagonista essencial en els esforços per a liberalitzar el comerç mundial en benefici tant dels països rics com dels pobres.

L'increment del comerç impulsa el creixement mundial, la qual cosa afavoreix a tots. Els consumidors disposen d'una gamma més àmplia de productes. La competència entre els productes locals i els importats fa que descendeixin els preus i augmenti la qualitat. La liberalització del comerç permet que els productors més eficients competeixin en condicions d'equitat amb els seus competidors d'altres països, els governs dels quals han de reduir els drets d'importació que protegeixen les empreses nacionals.

Qualsevol empresa exportadora haurà de planificar i coordinar les funcions següents relacionades amb la logística:

- 1) Aprovisionament de materials.
- 2) Fabricació: transformació de les matèries primeres en productes acabats.

### 3) Emmagatzematge i distribució.

En el cas que una companyia que es dedica a manufacturar productes en un país determinat desitgi comercialitzar-los a un altre país, enviant els seus productes des de la seva planta de producció directament al comprador perquè aquest faci la seva venda, tindrà l'avantatge que el negoci es podria fer assegurant d'una forma eficient el pagament per la mercaderia enviada al país de destinació. D'igual manera el comprador obtindria la seva mercaderia segons els termes acordats.

#### Coordinació

Amb l'aplicació de la logística a l'empresa, s'intenta que aquestes funcions no es duguin a terme d'una manera independent, sinó de manera coordinada i harmònica per a estalviar temps i millorar la qualitat del producte i el servei al client.

També la companyia venedora s'assegura, de manera eficaç, el control dels estàndards de qualitat de la producció quan envia el seu producte acabat cap als seus compradors, la qual cosa és una raó important per a utilitzar aquesta modalitat de relació contractual, encara que també té certs inconvenients, com poden ser:

- Determinar a quin país s'haurà de conèixer el desacord, en cas que sorgeixi entre el comprador i el venedor.
- Hi haurà un altre país que pugui intervenir?
- Problemes per tipus canviaris, tant dels països desenvolupats com dels països en desenvolupament, això a l'hora de liquidar el negoci (lliurament de diners, lliurament de mercaderies).
- Problemes per polítiques d'exportació i d'importació dels països, de polítiques restrictives, quotes, *royalties*, restricció en l'exportació de tecnologies, etc.

D'altra banda, en cas que la companyia triï establir subsidiari (licenciament) a un altre país, també apareixeran avantatges i desavantatges. Entre els avantatges que s'esmenten, hi ha l'estalvi en els costos d'enviament de les mercaderies. Es buscarà algun país que ofereixi menys restriccions en el tipus d'activitat que es desenvolupa, en el sentit de no posar càrregues excessives en els impostos o les quotes. Tindrà avantatge si la mà d'obra és més barata i es podrà capacitar a l'hora de produir el bé.

Tot això facultarà l'empresa que estableix la seva productora perquè pugui lliurar un producte més barat al mercat a què abans exportava. En aquesta opció, hi haurà el gran problema d'haver de desemborsar molts diners per a establir

#### Logística

S'entén per logística el procés de planificació, instrumentació i control del flux físic i d'informació, i també l'emmagatzematge de les matèries primeres, els productes semiacabats i acabats, des de l'origen fins al consum, d'una forma eficient i efectiva.



la planta de producció. L'altra possibilitat radica a establir un contracte de llicència de marca a una altra empresa localitzada a un altre país, però es pot donar el cas que hi hagi algun tipus de regulació de l'activitat per part de l'Estat.

Als grans països, l'Estat no participa en aquesta regulació, ja que són països poderosos i rics. Però, en el cas dels països petits, és una pràctica comuna que el Govern sigui el tercer subjecte dins la relació de negoci, la qual cosa significarà que imposarà certes polítiques de llicenciament que el beneficiïn considerablement.

El llicenciament comprèn certs aspectes com, per exemple:

- Beneficis legals i d'inversió a certs països.
- Serà igual el producte i la seva qualitat fabricat per l'empresa que subscriu el contracte?
- Hi haurà una població amb mà d'obra qualificada per a manufacturar els productes?

Aquests i altres inconvenients s'ajunten a l'hora de prendre una decisió com ara la de llicenciar productes a l'estranger. A més, un dels problemes actuals en els llicenciaments és constitueix la transferència de les tecnologies, que no totes les empreses estan disposades a fer, atès que hi ha una empresa estrangera sobre la qual no es té completament el control.

Finalment, hi ha problemes com ara establir el *royalty* o cànon, de qui són els drets si es descobreixen noves tecnologies que ajudin al desenvolupament del producte, etc. En fi, es planteja una gran varietat de problemes i avantatges en l'expansió d'aquest tipus de relacions comercials.

## 1.2. Duanes, processos d'exportació i importació

El comerç exterior es regeix pel principi de llibertat comercial i solament per a algunes mercaderies s'aplica una vigilància estadística prèvia. Per a determinar el règim comercial aplicable a cada producte, cal conèixer la seva partida aranzelària i el seu país de destinació. Classificar aranzelàriament una mercaderia és assignar-li un dels codis de la nomenclatura utilitzada aplicant unes regles precises.

### Aranzel de duanes

L'aranzel de duanes està integrat, per tant, per la nomenclatura aranzelària (composta per capítols, partides i subpartides) i la tarifa aranzelària (el gravamen assignat a cadascuna de les partides i subpartides). D'acord amb la nomenclatura combinada i l'aranzel, la Comissió de la Comunitat Europea ha establert un aranzel integrat de les Comunitats Europees (TARIC) que inclou, a més de la codificació de la nomenclatura combinada, subdivisions complementàries denominades subpartides TARIC, necessàries per a la designació d'aquelles mercaderies que siguin objecte de mesures específiques.

La Unió Duanera va ser una de les primeres columnes de la Unió Europea. Amb aquesta es van abolir els drets de les duanes a les fronteres exteriors i es va establir un sistema uniforme de taxació de les importacions. La conseqüència va ser que els controls duaners interns van desaparèixer. Avui els controls

duaners solament estan a les fronteres exteriors de la Unió Europea i no solament fan que el comerç continuï, sinó que, a més, ajuden a protegir el medi ambient, el patrimoni cultural i moltes altres coses.

La Unió Duanera consisteix en una zona comercial única en què totes les mercaderies circulen lliurement, tant les produïdes a la Unió Europea com les importades. Un cotxe suec es pot enviar a Hongria sense pagar drets i sense cap control duaner. Un importador de cotxes japonesos paga un dret d'importació quan els vehicles entren per primera vegada a la UE, però a continuació no ha de pagar res més ni passar més inspeccions. La Unió Europea va completar la Unió Duanera l'any 1968 i va eliminar els controls duaners a les seves fronteres internes l'any 1993.

La UE fixa els seus aranzels d'importació i altres normes duaneres sobre la base d'acords internacionals (en la seva majoria, els negociats en el Consell de Cooperació Duanera i en l'Organització Mundial de Comerç). En principi, aquests acords s'apliquen a totes les importacions.

El tipus mitjà dels drets de duana que aplica la UE als productes industrials és el 4%, però ofereix accés a tipus reduïts i, sovint, sense drets a mercaderies d'economies veïnes en desenvolupament i emergents. Entre aquestes hi ha les de la resta dels països de l'Espai Econòmic Europeu (Islàndia, Liechtenstein i Noruega), Suïssa, les antigues colònies africanes, del Carib i del Pacífic (països ACP) de Gran Bretanya, França i Portugal, i països de la conca del Mediterrani. També hi ha regles especials per als països en procés d'adhesió a la UE com Bulgària, Romania i Turquia.

El treball de les duanes no acaba aquí. També s'ocupen de fer complir les normes de la UE i les normes internacionals sobre la protecció del medi ambient i salut i seguretat dels consumidors, a més de la protecció de les espècies amenaçades.

Durant les crisis mediambientals, les duanes s'han encarregat de seguir la pista dels aliments contaminats amb dioxina o irradiats i que es retornessin al seu país d'origen. Hi ha articles, com ara alguns electrodomèstics, que no es poden vendre a la UE si no compleixen unes normes determinades. El moment més senzill per a verificar que les mercaderies importades compleixen les normes és al despatx de la duana.

Les duanes supervisen el comerç d'ivori, animals, ocells i plantes protegits i el patrimoni cultural combatent el contraban d'obres d'art. També s'asseguren de la legitimitat de les exportacions de tecnologies sensibles que es poden usar per a fabricar armes nuclears o químiques.

A més de l'anterior, les duanes estan en primera línia de la batalla contra el problema creixent de les falsificacions de mercaderies tan diverses com ara els telèfons mòbils i les medicines, i la pirateria dels CD i de les aplicacions informàtiques.

Les duanes comunitàries van confiscar uns 85 milions d'articles falsificats o piratejats el 2002 i uns altres 50 milions en el primer semestre de 2003. Han de tenir una gran experiència per a detectar les diferències entre els pantalons texans o els rellotges de les grans marques i els que no són una altra cosa que còpies.

Un altre punt important de l'activitat duanera és realitzar un treball vital de recopilació d'estadístiques. Per exemple, han de portar registres de les mercaderies que han estat o puguin arribar a estar contingentades per no competir equitativament amb els productes de la UE. Les dades que recopilen sobre els fluxos comercials ajuden els dirigents polítics a comprendre les tendències clau de l'economia.

Una altra comesa de les duanes és verificar que les persones que viatgen amb grans quantitats d'efectiu o quasiefectiu (com ara títols al portador o xecs) tenguin dret a fer-ho i no les estiguin utilitzant com a mitjà per a blanquejar diners. Els duaners ajuden a combatre el tràfic il·legal d'éssers humans, drogues, pornografia i armes. I, a més, lluiten contra el crim organitzat i recolzen el treball de la policia i els serveis d'immigració.

Abans de 1988, les duanes de la UE usaven 150 impresos diferents en les seves relacions amb les empreses. Avui, usen un únic document amb un tractament cada vegada més informatitzat. Aquesta simplificació dels procediments, per a tractar més de vint milions d'operacions de trànsit anuals, s'aplica a tots els països de la UE i també a Suïssa, Liechtenstein, Noruega i Islàndia.

Les duanes exerceixen un paper de primer ordre en la recaptació dels drets d'importació i de l'impost sobre el valor afegit. S'encarreguen que en les importacions no s'eviti el pagament dels drets declarant que pertanyen a categories que paguen aranzels més baixos. Les duanes detecten els fraus en les declaracions i els pagaments de l'impost sobre el valor afegit i l'evasió d'impostos especials en articles com ara els cigarrets. Sense aquest treball seria molt fàcil que hi hagués mercaderies desaparegudes en l'economia submergida en comptes d'entrar al sistema fiscal, o que comerciants poc escrupolosos notifiessin activitats comercials fictícies.

Aquestes qüestions són importants no solament perquè el comerç sigui equitatiu, sinó també per al pressupost de la UE. El 2004, els drets i els gravàmens duaners van representar l'11% dels ingressos, i l'impost sobre el valor afegit, el 14%; la resta van ser les contribucions dels estats membres.

### **1.3. Documents en el comerç exterior**

L'execució d'una compra o una venda d'exportació o d'importació i, per tant, de la distribució física internacional de mercaderies implica la formulació, l'elaboració i la gestió d'un grup de quatre contractes bàsics, cadascun dels quals tracta sobre les diferents operacions necessàries per a la realització de la transacció internacional. Quan estan ben concebuts, aquests contractes influeixen de manera important sobre tot el desenvolupament de la transacció.

#### **Contractes bàsics**

Encara que aquests quatre contractes bàsics representen acords individuals entre les diferents parts involucrades, és a dir, entre el venedor i el comprador, el portador o l'agent

transitari, la companyia d'assegurances i els bancs, no es poden separar els uns dels altres ja que són complementaris.

Els diferents contractes que cal formalitzar són:

- Contracte de compravenda internacional de mercaderia.
- Contracte internacional de càrrega.
- Contracte d'assegurança de la càrrega.
- Contracte internacional de pagament.

Dins el marc d'aquests instruments legals es duu a terme l'operació. L'aplicació de cadascun d'aquests està ben definida i cap no pot reemplaçar l'altre. La invalidació d'un contracte altera l'equilibri i la interrelació que s'estableix entre aquests, la qual cosa demostra la seva importància en la protecció dels interessos fonamentals de la càrrega i de les parts involucrades, segons les condicions de cada contracte.

#### Correlació legal

A la pràctica diària, la necessitat de la correlació legal entre els contractes esmentats pot no ocórrer i crear dificultats en el compliment de la transacció comercial internacional.

El contracte de compravenda internacional constitueix el marc legal que governa la relació entre el venedor i el comprador. La materialització d'aquesta relació està determinada i, algunes vegades condicionada, pel tipus de cadena de distribució física internacional utilitzada per a la importació o exportació de les mercaderies.

A més dels compradors i dels venedors, diversos participants prenen part en aquestes operacions. Els drets i les obligacions, i també les immunitats i els privilegis de les parts, estan estipulats en els diferents contractes esmentats i en altres documents (factures, certificats, formularis, etc.).

Els béns es mouen al llarg de la cadena de distribució física internacional, sia sota la total responsabilitat de l'exportador, de l'importador o altres combinacions de tots dos. Aquesta cadena suposa la manipulació i l'emmagatzematge durant el trajecte al país exportador o importador i el transbord d'un transportador a un altre, o inclusivament la venda de la mercaderia a un altre client durant el viatge i, per tant, un canvi de destinació final.

Un contracte es realitza quan dues parts aconsegueixen un acord sobre una transacció de venda. L'essencial és que les dues parts estiguin en completa harmonia. En principi, aquestes dues parts són lliures per a decidir entre elles com se celebrarà el contracte – quin preu s'aplicaran, de quina manera, amb quina forma de pagament, qui realitzarà les funcions, qui suportarà els riscos–. Aquest és el principi de «llibertat de contracte». Aquest és un principi no absolut, cada vegada hi ha més regulacions governamentals o d'altres que s'han de tenir en compte. Conceptes com el contracte just i raonable i la protecció dels consumidors són recollits per la legislació.

Molts contractes simplement especificaran aquelles quantitats certes de mercaderies demanades a un cert preu per a ser enviades en un temps determinat. Solament quan les sumes són significatives o el seu detall és particularment complex, les parts es prendran el treball d'establir per escrit en el contracte tots els drets i obligacions. En lloc d'establir cada cosa detalladament, les parts probablement utilitzin les denominades condicions generals estàndards. Aquests

són termes estandarditzats que permeten a les parts referir-se a un joc de regles preestablertes que puguin ser incloses en el seu contracte. És necessari conèixer què signifiquen aquestes condicions generals estàndards abans de celebrar el contracte.

Els contractes de compravenda internacional de mercaderies sempre comporten la manipulació i el transport de mercaderies. Per tant, suposen certs riscos contra els quals les parts desitgen normalment assegurar. La determinació de quina de les parts involucrades en el contracte de compravenda internacional de mercaderies haurà d'assegurar la mercaderia en cada etapa del trajecte del transport, el tipus de cobertura del risc que s'haurà de subscriure i qui afrontarà el pagament del respectiu contracte d'assegurança són una part important de les estipulacions del negoci comercial.

Els Incoterms utilitzats en un contracte de compravenda internacional de mercaderia determinen quina de les dues parts (venedor o comprador) té l'obligació d'assegurar la mercaderia, quin tipus de pòlissa s'ha d'adquirir i qui paga la quota de l'assegurança.

Vegem, a continuació, els esquemes dels documents existents en el comerç intracomunitari i extracomunitari:

**a) Comerç intracomunitari:**

Taula 1. Esquema del comerç intracomunitari

Expedició	Lliure	Factura llista d'embarcament ( <i>packing list</i> ) Document de transport Comprovant de lliurament Declaració 349 Declaració Intrastat
	Restringit	Les de lliure expedició + autorització administrativa Document de trànsit
Introducció	Lliure	Factura llista d'embarcament ( <i>packing list</i> ) Autoliquidació IVA Declaració 349 Declaració Intrastat
	Restringit	Les de lliure expedició + autorització administrativa Document de trànsit

**b) Comerç extracomunitari:**

Taula 2. Esquema del comerç extracomunitari

Exportació	Lliure	Factura llista d'embarcament ( <i>packing list</i> ) Document de transport Certificat d'origen Certificat de qualitat Certificat tècnic Declaració duanera (DUA)
	Restringit	Les de lliure expedició + autorització administrativa
Importació	Lliure	Factura llista d'embarcament ( <i>packing list</i> ) Document de transport Certificat d'origen Certificat qualitat Certificat tècnic Declaració duanera (DUA)
	Restringit	Les de lliure expedició + autorització administrativa

#### 1.4. Utilització de les noves tecnologies

La utilització de les noves tecnologies en el procés de logística internacional té cada dia una major importància. Veurem aquest aspecte en dos vessants, el seu ús per a la comunicació entre l'Administració i les empreses (B2G o *business to government*) i la connexió entre les empreses (B2B o *business to business*).

Per part de l'Administració de duanes, el processament informàtic dels documents de trànsit per mitjà del nou sistema informatitzat de trànsit (NSIT), llançat el 2003, és un primer pas important cap a la meta final que en la tramitació no s'usi paper en absolut. No solament tots els estats membres sinó també Bulgària, Romania i Turquia han aplicat progressivament les diferents fases del sistema. La UE i els seus estats membres estan realitzant grans inversions per a seguir avançant en l'automatització dels procediments duaners.

El projecte NSIT cobreix els procediments de trànsit realitzats a l'empara de la declaració DUA (document únic administratiu) –independentment del mitjà de transport utilitzat– i inclou els procediments simplificats aplicats a les duanes de partença i de destinació. Això vol dir que, ara com ara, el projecte NSIT afecta principalment els transports per carretera. Per a altres mitjans de transport (ferroviari, aeri, marítim, per conductes, etc.) són aplicables diversos procediments específics que no es basen amb el DUA, l'afinitat amb l'NSIT dels quals s'avaluarà quan sigui l'hora.

Espanya ha desenvolupat la seva pròpia aplicació. Totes les duanes espanyoles estan connectades amb l'NSIT. Ha estat un dels països pioners en la fase d'implantació de l'NSIT i ha exercit un paper important en l'èxit del projecte. Actualment representa una part important de les operacions (40% del total) i tots els expedidors i destinataris autoritzats estan connectats a l'NSIT.

En tot moment, la UE equilibra l'objectiu que comerciar i viatjar sigui fàcil amb la necessitat que els duaners recopilin estadístiques i verifiquin els contenidors, per exemple perquè poden contenir armes o servir per al tràfic d'éssers humans. Així, l'automatització, amb la utilització d'escàners per a verificar els

contenidors, pot contribuir a aquesta finalitat i aconseguir els objectius d'uns controls de seguretat més rigorosos, sense l'inconvenient dels llargs registres manuals.

Per part de les empreses, el comerç electrònic es va iniciar per mitjà de l'intercanvi electrònic de dades (EDI), però cada vegada més l'ús d'internet està guanyant terreny en la relació comercial. Aquesta modalitat ens ofereix nous canals de comunicació, intercanvi i selecció d'informació, i, a més, facilita la implantació d'estratègies de cooperació i propicia l'aparició de nous intermediaris. Les empreses estan utilitzant internet per al disseny, la venda i la distribució dels seus productes.

### **Comerç electrònic**

En l'àmbit de la logística internacional, la disponibilitat d'un portal a la xarxa permetrà a l'empresa la comunicació directa amb els seus clients i que aquests coneguin la situació dels productes que han adquirit. La connexió de les bases de dades de l'empresa amb la dels transitaris i els operadors logístics oferirà al client una traçabilitat completa de les mercaderies, permetent-los conèixer la data d'arribada, i avançar-se als possibles problemes que puguin sorgir en l'enviament. Així doncs, internet és una eina imprescindible en la logística internacional actual.

## 2. Els riscos del comerç exterior i la seva cobertura

### 2.1. Formes i mitjans de pagament internacional

Per formes de pagament entenem el com, quan i on s'efectua el pagament en funció del temps. Això pot ser abans del lliurament del bé o servei, durant o després del lliurament. Evidentment, es poden donar casos que la forma de pagament sigui una composició de les tres possibilitats indicades.

Quant als mitjans de pagament, s'entén que són els instruments que es poden utilitzar: pagament en efectiu, xecs personals o bancaris, girs d'efectes, ordres de pagament simples o transferències, remeses simples o documentàries i cartes de crèdit documentàries.

#### 2.1.1. Ordre de pagament

També es denomina ordre de pagament simple o transferència. Consisteix en la instrucció donada per una entitat financera (emissor) a una altra corresponent (pagador) que efectui un pagament, prèvia acreditació, d'un import determinat a una persona determinada (beneficiari) seguint les instruccions d'un tercer (ordenant).

La legislació permet que una persona física o jurídica emeti ordres de transferència contra els seus propis saldos per a pagar els seus deutes a l'exterior, resultant doncs que l'ordenant es transforma en emissor i ordenant, i adquireix la plena responsabilitat enfront de tercers.

El pagament es realitza al beneficiari prèvia acreditació de la seva personalitat, de la qual es pot sol·licitar constància o rebut, i de què l'ordenant i el beneficiari són totalment aliens i no poden resultar perjudicats per possibles problemes de no provisió de fons o manca de saldo suficient en els comptes entre l'emissor i el pagador.

#### 2.1.2. Xec bancari

És un instrument de gir entre el lliurador (emissor) i el lliurat (pagador) a favor de o a l'ordre d'una persona determinada.

S'ha de tenir en compte que el xec bancari, en el negoci internacional, sol tenir una validesa de sis mesos, transcorregut aquest període requereix la confirmació del lliurador. Igual que l'indicat en l'apartat anterior, la legislació permet que una persona física o jurídica emeti xecs contra els seus propis saldos.

#### Manca de fons

Igual que en l'ordre de pagament, el comprador del xec (ordenant) i el beneficiari són aliens als perjudicis que es puguin derivar de la manca de fons entre el lliurador i el lliurat.



### 2.1.3. Remeses

Aquest mitjà de pagament, especialment utilitzat en les transaccions comercials que s'efectuen entre països desenvolupats, està molt estesa, ja que el venedor estarà disposat a enviar la mercaderia sense que el pagament li sigui garantit des del començament (com ocorre amb el crèdit documentari).

No obstant això, pot ocórrer que el venedor vulgui prendre precaucions per a certs enviaments, com per exemple assegurar-se que el comprador no pugui disposar dels documents de propietat de la mercaderia fins que no hagi pagat el seu preu o, segons el cas, acceptant una lletra de canvi o haver-se compromès a efectuar el pagament amb caràcter irrevocable.

L'extensa utilització d'aquesta forma de pagament es deu, entre d'altres factors, principalment a:

- Un major desenvolupament de les transaccions internacionals i de la situació econòmica dels països.
- Una major competència internacional.
- Possibilitat de cobrir-se dels riscos polítics i econòmics per part de les companyies estatals d'assegurances. En el cas espanyol, aquest servei el presta el CESDE.

Hi ha dues classes de remeses:

**a) Remeses simples:** s'entén per l'enviament d'una o diverses lletres de canvi, pagarés a l'ordre, xecs, rebuts o altres documents anàlegs que permeten obtenir el cobrament d'una suma de diners especificada en aquests documents a què se'ls denominen documents financers.

**b) Remeses documentàries:** es denomina així l'enviament de documents (factura comercial, documents de transport, llista de pesos, certificat d'origen, pòlissa d'assegurança, certificats sanitaris, etc.) denominats documents comercials que, acompanyant o no els efectes, han de ser lliurats al comprador mitjançant el seu banc contra el pagament o l'acceptació d'un o diversos efectes, carta de compromís o *trust receipt* (rebut en fideïcomís).

Les remeses i el cobrament de les remeses documentàries implica la intervenció de les entitats financeres. Per a un millor desenvolupament d'aquest instrument, la Cambra de Comerç Internacional ha elaborat les Regles uniformes per al cobrament de paper comercial (RUC), que són reconegudes i acceptades per la majoria dels bancs de tot el món.

### 2.1.4. Crèdits documentaris

En qualsevol transacció internacional, el venedor vol assegurar el cobrament, ja que és molt freqüent que ambdues parts no es coneguin. Igualment, el comprador espera rebre la mercaderia en el termini previst i segons les condicions de lliurament pactades. El crèdit documentari és un mitjà de pagament sota la tutela de les entitats financeres a fi de garantir a les parts el compliment documental, els terminis i el pagament.

Les responsabilitats i els modes operatius estan reglats en les Regles i usos uniformes per a crèdits documentaris (RUU), publicades per la Cambra de Comerç Internacional. Tenen el mateix tractament les cartes de crèdit *standby* que són un aval d'execució.

Es tracta d'un mitjà de pagament internacional que permet, com a instrument financer, una sèrie de combinacions i garanties de cobrament dins la pluralitat de formes dels contractes de compravenda, però sense tenir una relació directa amb la mercaderia. L'objecte principal del crèdit documentari és la materialització del pagament si es compleixen les condicions establertes en aquests sobre la documentació i els terminis, però mai sobre les mercaderies.

Un crèdit documentari pot ser emès de dues formes:

- a) **Revocable:** pot ser cancel·lat pels compradors o el banc emissor en qualsevol moment i, com a màxim, fins a l'embarcament.
- b) **Irrevocable:** el banc emissor es compromet de forma irrevocable a efectuar la prestació promesa si es compleixen totes les condicions.

Detallem, a continuació, el quadre que resumeix els crèdits documentaris:

Taula 3. Resum dels crèdits documentaris

Modalitats	Pel banc ordenant	Revocables Irrevocables
	Pel banc intermediari	Avisats Confirmats
Lloc de pagament	Pagadors a les caixes del banc emissor Pagadors a les caixes del banc intermediari Pagadors a les caixes d'un tercer banc	
Forma de pagament	A la vista A termini fix D'acceptació De negociació	
Classes de clàusules	Transferibles Clàusula vermella Clàusula verda Rotatius <i>Back to back</i>	
Negociació	Per mitjà del banc notificador Per mitjà de qualsevol banc del país venedor	

## 2.2. Assegurances

La pòlissa d'assegurança és el document que descriu el tipus d'assegurança contractada i defineix els drets de les parts, sempre pel que fa a un fet determinat, el sinistre, sobre el succés del qual pot no haver-hi una certesa absoluta, però ha de ser possible.

Els tipus de pòlissa d'assegurança són els següents:

- Pòlissa provisòria o definitiva.
- Pòlissa flotant.
- Pòlissa per temps o viatge determinat.

Les modalitats dels trajectes poden ser:

- De port a port.
- De dipòsit a port.
- De dipòsit a dipòsit.
- De port a dipòsit.

Les modalitats de les cobertures són:

### 1) Clàusula A (tot risc)

És la cobertura que empara els béns assegurats contra tot risc de pèrdua o dany que per causes externes, fortuïtes o imprevisibles puguin patir aquests, amb l'exclusió del vici intern i els riscos derivats de vagues, guerres, zona de mines i torpedes, armes atòmiques o contaminació radioactiva.

### 2) Clàusula B

Cobreix les circumstàncies següents: foc o explosió, avarades, encallament, enfonsament o sotsobre del vaixell, bolcament o descarrilament del mitjà de transport terrestre, abordatge del vaixell amb qualsevol objecte que no sigui aigua, descàrrega forçosa del carregament a un port d'arribada, terratrèmol, erupció volcànica o raig, escombrada de la coberta per acció del mar, entrada d'aigua al lloc d'emmagatzematge de la mercaderia, pèrdua d'un paquet per la caiguda d'aquest o durant la maniobra de càrrega o descàrrega.

### 3) Clàusula C

Té una cobertura reduïda respecte de les anteriors.

### 4) Cobertures addicionals

Les clàusules B i C poden addicionar les cobertures següents:

#### Cobertura

La cobertura és l'element essencial del contracte d'assegurança de la càrrega. Sobre aquest tema es buscarà tenir la forma més àmplia possible de cobertura, encara que els asseguradors poden limitar-la o convertir-se en anti-econòmica.

- Robatori, furt i manca de lliurament.
- Danys per mullar-se amb aigua dolça, de mar o ambdues.
- Rovell i oxidació.
- Vessament.
- Trencaments, abonyegaments i raspadures.

#### 5) Clàusula SRCC (*social risks and civil commotions*)

Cobreix els riscos de guerra, vaga, tumults populars o commocions civils.

## 3. L'operativa d'exportació

### 3.1. Els Incoterms

Com ja s'ha dit prèviament, els contractes de transport tendeixen a ajustar-se a l'Incoterm amb què han estat negociades les mercaderies d'acord amb el contracte de compra. Els Incoterms estableixen les regles internacionals que permeten interpretar i solucionar els problemes derivats d'un coneixement imprecís de les pràctiques comercials utilitzades als països del comprador i del venedor, segons les regles oficials de la Cambra de Comerç Internacional (CCI) per a la interpretació dels termes comercials Incoterms 2000, modificats en la revisió que es va dur a terme el 2010 i que va entrar en vigor l'1 de gener de 2011. Més endavant, es veuran les modificacions introduïdes en aquesta revisió.

Si analitzem el món comercial des d'un aspecte global, ens trobem amb el fet que constitueix una xarxa intrínseca de connexions que es regeixen per la voluntat de les parts que fan negocis. Per la mateixa raó, l'Estat i els particulars han anat evolucionant comercialment en les seves pràctiques i han imposat les anomenades pràctiques comercials o costums comercials. Els Incoterms són unions o recopilacions d'informació dels ens encarregats de documentar les transaccions comercials més utilitzades i, així, amb el pas del temps, s'han agrupat les conductes més usades pels comerciants o subjectes comercials i que han desembocat en el que avui es coneix amb aquesta denominació.

S'inicien aquests esforços l'any 1936, dins del si de la Cambra de Comerç Internacional, i posteriorment se li van introduint esmenes per a arribar fins avui. Els últims canvis realitzats fins a arribar als Incoterms 2010 han estat motivats perquè, com és evident, les relacions comercials no són el mateix avui que fa cinquanta anys. Actualment, les transaccions comercials són eficaces en molt menys temps i sense necessitat que els diners passin de mà en mà per a perfeccionar el negoci.

Paraules com correu electrònic, *leasing*, *factoring*, entre d'altres, constitueixen el pa de cada dia dins d'aquesta societat comercial. Així doncs, cal que els Incoterms s'adaptin a les necessitats actuals quant a contractes que regulen les pràctiques comercials en general.

A més, cal afegir el cas dels transports dins els Incoterms, ja que és d'ús comú en el comerç, el transport multimodal, i el *roll on-roll off*, aspecte que cal considerar dins les noves regulacions. Per tant, els contractes de transport tendeixen a ajustar-se a l'Incoterm amb què han estat negociades les mercaderies d'acord amb el contracte de compra.

#### Incoterms

Són pràctiques que, amb el pas dels anys, s'han anat popularitzant dins les relacions comercials i els mercats internacionals, amb la finalitat d'establir un patró comú dins d'aquestes transaccions internacionals, que busquen universalitzar els costums comercials a l'hora d'establir acords i resoldre les diferències.

Així doncs, els Incoterms estableixen les regles internacionals que permeten interpretar i solucionar els problemes derivats d'un coneixement imprecís de les pràctiques comercials utilitzades als països del comprador i dels venedor, segons les regles oficials de la Cambra de Comerç Internacional (CCI), per a la interpretació dels termes comercials Incoterms 2010.

Les tres funcions essencials dels Incoterms, que eviten malentesos entre els compradors i els venedors de les més diverses cultures i tradicions, són els documents o missatges electrònics equivalents, la transferència de riscos i la divisió dels costos. Pel que fa al primer, ha de quedar molt clar quins documents ha de lliurar el venedor al comprador en el moment del lliurament de la mercaderia. Aquests documents són:

- Comprovant de lliurament.
- Document de transport.
- Certificat d'autenticitat.
- Certificat fitosanitari, etc.

A nivell internacional, les transaccions comercials s'efectuen amb els Incoterms, que són les diferents possibilitats de realitzar un intercanvi comercial internacional, en què, a més de precisar les característiques de la mercaderia i qui assumeix els costos del transport, es determina el lloc en què la responsabilitat sobre aquesta passa del venedor al comprador.

Els Incoterms regulen els drets i les obligacions del comprador i del venedor següents, recollits en el contracte de compravenda:

- Subministrament de la mercaderia i pagament del preu.
- Obtenció de les llicències, autoritzacions i formalitats duaneres relatives a l'exportació i a la importació de les mercaderies.
- Contractació del transport i l'assegurança.
- Determinació del temps, forma i lloc de lliurament, i la recepció de les mercaderies.
- Determinació del temps, forma i lloc de transmissió dels riscos del venedor al comprador.
- Règim de repartiment de les despeses.
- Règim de comunicacions que s'han de cursar entre les parts durant l'execució del contracte.
- Prova del lliurament de les mercaderies i de l'obtenció del document de transport.
- Règim de comprovació (de qualitat, mesura, pes i recompte), embalatge, marcatge i inspecció prèvia a l'embarcament de les mercaderies.
- Altres obligacions inherents a cada terme comercial.

Els Incoterms no regulen els punts del contracte de compravenda següents:

- Capacitat de les parts.
- Vicis del consentiment.
- Validesa del contracte.
- Responsabilitat del venedor per la mort o les lesions corporals causades a una persona per les mercaderies venudes.
- Regles d'interpretació de les manifestacions de les parts. Validesa dels usos adoptats per les parts. Règim de modificació del contracte.
- Supòsits de resolució total o parcial del contracte (ruptura).
- Accions del venedor en cas que el comprador es negui a rebre la mercaderia o a pagar el preu.
- Accions del comprador en cas que el venedor no lliuri la mercaderia, o la lliuri tard o amb mancances o en excés, o no lliuri els documents acreditatius de la seva propietat i del transport.
- Moment i forma en què es transmet la propietat de les mercaderies del venedor al comprador.
- Accions del comprador contra el venedor en cas que la propietat de la mercaderia sigui confusa.
- Temps, forma i lloc de pagament del preu.
- Dret aplicable al contracte.
- Jurisdicció competent en cas de conflicte.

#### Responsabilitat del venedor

Actualment es veu amb més freqüència que s'utilitzen aquells Incoterms en què la responsabilitat del venedor, sobre el transport i sobre la càrrega, acaba en el seu propi celler o en el celler del comprador o en la destinació final acordada.

En els articles citats dins la Convenció, es poden extreure els elements més importants per al seu enteniment:

- La igualtat, el benefici mutu i foment de les relacions entre els estats.
- Uniformitat en les relacions comercials per a esquivar els obstacles econòmics i jurídics que presenten els diferents estats i les legislacions.
- S'aplica als contractes de compravenda de parts que estan en estats diferents.
- Hi ha un àmbit d'acció ben definit.
- S'intenta establir un equilibri per a aconseguir la bona fe entre les parts.
- S'estableixen les condicions mínimes per a tenir establert un contracte (requisits).
- Un dels elements importants en la compravenda és que el contracte es perfecciona quan l'altra part accepta, sense que abans hagi estat retirada, l'oferta.
- Es considera com un element important i inalterable de l'oferta el preu, el pagament, la qualitat, la quantitat de les mercaderies, lloc i dates de lliurament, la responsabilitat de les parts i la solució de les controvèrsies.
- S'estableix el termini d'acceptació segons la proposta de l'oferent i els dies en què té o no efecte la comunicació de l'acceptació per part del destinatari.
- Termes de resolució contractual i les seves conseqüències, a més de les formes d'extinció quant a la terminació del contracte.
- El lliurament de la mercaderia per part del venedor és una de les obligacions principals.

- Es detallen més específicament els usos o les aplicacions d'aquests (contracte, lliurament, transport, assegurances, terminis).
- El termini màxim per a reclamar la inconformitat del comprador és de dos anys si les mercaderies no suggereixen un termini de caducitat evident.
- Es parla dels elements que disposa el comprador per a reclamar l'incompliment.
- Es parla de les obligacions del comprador, com ara el preu que ha de pagar i la recepció de la mercaderia.
- A ambdues parts se'ls dona la prerrogativa de cobrar els danys i perjudicis que es derivin del contracte.
- Es preveu el no compliment d'una part si se sap que l'altra no complirà.
- S'apliquen interessos al rescabament.
- Ningú no està obligat a complir amb els impossibles.

### 3.2. Descripció dels Incoterms

A continuació, es detallen els Incoterms® 2010, l'última revisió dels quals va entrar en vigor l'1 de gener de 2011 (substitueixen els antics Incoterms® 2000), amb les respectives responsabilitats per part del comprador i del venedor.

L'entorn canviant del comerç internacional (zones de lliure comerç, comunicació electrònica, seguretat en la circulació de béns i canvis en les pràctiques del transport) i la cerca de regles més senzilles que agilitzin el seu ús mitjançant la facilitació del contracte de compravenda, ha comportat la necessitat de modificar els antics Incoterms® 2000. Els canvis principals dels Incoterms® 2010, respecte dels anteriors, són:

a) S'han reduït de tretze a onze:

- 4 Incoterms han estat eliminats (DAF, DES, DEQ i DDU) pel seu escàs ús a la pràctica.
- 2 Incoterms s'han creat (DAT i DAP).

b) S'han creat dues grans categories d'Incoterms:

- Polivalents. Utilitzats per a qualsevol mitjà de transport (carretera, avió, tren, marítim-fluvial, combinat o multimodal).
- Incoterms que han de ser utilitzats únicament per al transport marítim o fluvial.

c) Es reconeix formalment que són aplicables tant en el comerç internacional com el nacional.



### **3.2.1. Incoterms® 2010 ICC per a qualsevol mitjà de transport (polivalents)**

#### **1) EXW (a fàbrica)**

- El venedor ha de tenir la mercaderia preparada al lloc convingut (fàbrica) i en la data indicada.
- La mercaderia ha d'estar perfectament embalada i etiquetada.
- La càrrega al vehicle de transport és a càrrec del comprador.
- El despatx de duanes d'exportació és a càrrec del comprador.
- El venedor ha de facilitar tots aquells documents que el comprador necessiti per a dur a terme el despatx, tant d'exportació com d'importació.
- Totes les despeses a partir del lliurament de la mercaderia són a càrrec del comprador.
- El lliurament de la mercaderia es produeix al moll de càrrega de l'empresa venedora. La càrrega de la mercaderia al vehicle és a càrrec del comprador.

#### **2) FCA (franc transportista)**

- La càrrega de la mercaderia al camió, que recull la mercaderia a fàbrica, és a càrrec del venedor.
- Les duanes d'exportació són a càrrec del venedor i les duanes d'importació són a càrrec del comprador.
- El transport principal i l'assegurança del transport principal són a càrrec del comprador.
- La transmissió del risc es produirà en el moment del lliurament.
- El venedor assumirà el risc de pèrdua o dany fins que no hagi lliurat la mercaderia, i el comprador assumirà el risc de pèrdua o dany a partir del moment que la mercaderia li hagi estat lliurada.
- El punt de lliurament pot ser qualsevol que es pacti, però al país d'origen.

#### **3) CPT (transport pagat fins a)**

- El venedor assumeix tots els costos (inclòs el transport principal) fins al punt convingut del país de destinació.

- El cost de l'assegurança del transport principal l'ha d'assumir el comprador (no és obligatori, però sí que és recomanable).
- El lliurament i, per tant, l'assumpció dels riscos de la mercaderia són a càrrec del comprador des que la mercaderia ha estat carregada al vehicle del transport principal al país d'origen.
- Qualsevol despesa que es produeixi per la mercaderia, excloses les normals del transport i la seva manipulació en el transport principal, seran a càrrec del comprador.
- Cadascuna de les parts assumirà el cost del despatx de duanes dels seus respectius països.

#### **4) CIP (transport i assegurança pagats fins a)**

- El venedor assumeix tots els costos (inclòs el transport principal i l'assegurança) fins al punt convingut del país destí.
- El cost de l'assegurança del transport principal l'ha d'assumir el venedor (és obligatori).
- El lliurament i, per tant, l'assumpció dels riscos de la mercaderia per part del comprador es produeix quan la mercaderia ha estat carregada al vehicle de transport principal al país d'origen.
- Qualsevol despesa que es produeixi per la mercaderia, excloses les normals del transport i la seva manipulació en el transport principal, seran a càrrec del comprador.
- Cadascuna de les parts assumirà el cost del despatx de duanes dels seus respectius països.

#### **5) DAT (lliurament a terminal)**

- Nou Incoterm en els Incoterms® 2010 (semblant a l'antic DEQ).
- Mercaderia posada a la disposició del comprador a la terminal del lloc designat, incloent la seva descàrrega.
- El venedor assumeix tots els costos (inclòs el transport principal, l'assegurança i les manipulacions de descàrrega) fins a la terminal acordada al país de destinació.
- El cost de l'assegurança del transport principal l'ha d'assumir el venedor (no és obligatori, però sí que és recomanable).

- El lliurament i, per tant, l'assumpció dels riscos de la mercaderia seran a càrrec del comprador des que la mercaderia hagi estat situada a la terminal del país de destinació (terminal de contenidors).
- Qualsevol despesa que es produeixi per la mercaderia a partir d'aquest punt serà a càrrec del comprador.
- Cadascuna de les parts assumirà el cost del despatx de duanes dels seus respectius països.

## 6) DAP (lliurament a lloc)

- Nou Incoterm en els Incoterms® 2010 (inclou antics DES, DEQ i DDU).
- S'aplica a les vendes que es vol lliurar, contractant el transport principal i el lliurament al país de destinació a un lloc acordat.
- El venedor assumeix tots els costos (inclòs el transport principal i l'assegurança) fins a deixar la mercaderia a un punt pactat dins el país de destinació (fàbrica, magatzem del comprador o un transportista o operador logístic). També hi ha la possibilitat que el punt de lliurament pugui ser el mitjà de transport principal a la seva arribada a la terminal de destinació (vaixell, avió, etc.).
- El cost de l'assegurança del transport principal l'ha d'assumir el venedor (no és obligatori, però sí que és recomanable).
- El lliurament i, per tant, l'assumpció dels riscos de la mercaderia seran a càrrec del comprador des que la mercaderia hagi estat situada al punt acordat del país de destinació (terminal de contenidors).
- Qualsevol despesa que es produeixi per la mercaderia a partir d'aquest punt serà a càrrec del comprador.
- Cadascuna de les parts assumirà el cost del despatx de duanes dels seus respectius països.

## 7) DDP (lliurament drets pagats)

- El venedor ha de pagar tots els costos fins a deixar la mercaderia situada al punt convingut del país de destinació.
- El risc de la mercaderia també es traspasa al mateix punt convingut situat al país de destinació.

- L'assegurança de la mercaderia fins al punt convingut serà a càrrec del venedor.
- El venedor haurà d'assumir els costos de despatx de duanes d'importació, això vol dir la gestió i els impostos, que normalment consten d'aranzels, l'impost interior IVA o impostos especials si el producte ho requereix.

### **3.2.2. Incoterms® 2010 ICC per a transport marítim i vies navegables interiors**

#### **1) FAS (franc al costat del vaixell)**

- El venedor ha d'assumir els costos fins a deixar la mercaderia al moll del port triat dins el país d'origen (aquest transport pot ser en camió o en tren).
- El punt de lliurament, de cessió de la propietat de la mercaderia, es produeix al moll del port d'origen.
- El venedor ha de deixar la mercaderia al moll.
- El despatx de duanes d'exportació serà a càrrec del venedor.
- La càrrega de la mercaderia al vaixell serà a càrrec del comprador.
- La contractació del transport l'ha de realitzar el comprador, que és qui ha d'assumir el transport principal per mitjà d'un *broker* marítim.

#### **2) FOB (franc a bord)**

- El venedor assumeix tots els costos fins a deixar la mercaderia a la bodega del vaixell en l'operació de càrrega al port d'origen.
- El lliurament de la mercaderia es produeix en aquest mateix punt (a la bodega del vaixell, port d'origen).
- El cost del despatx de duanes d'exportació serà a càrrec del venedor.
- El comprador és el que ha de realitzar l'assegurança del transport principal, però no hi està obligat.
- Totes les despeses que es produeixin a partir del lliurament de la mercaderia seran a càrrec del comprador.

#### **3) CFR (cost i noli)**

- El venedor ha d'assumir tots els costos (inclòs el transport principal) fins a deixar la mercaderia a la bodega del vaixell (port de destinació).
- El cost de l'assegurança del transport principal l'ha d'assumir el comprador (no és obligatori, però sí que és recomanable).
- El lliurament i, per tant, l'assumpció dels riscos de la mercaderia seran a càrrec del comprador des que la mercaderia hagi estat carregada al vehicle del transport principal al país d'origen.
- Qualsevol despesa que es produeixi que tingui a veure amb la mercaderia, excloses les normals del transport i de manipulació de la mercaderia en el transport principal, seran a càrrec del comprador.

- Cadascuna de les parts assumirà el cost del despatx de duanes dels seus respectius països.

#### 4) CIF (cost, assegurança i noli)

- El venedor assumeix tots els costos (inclòs el transport principal i l'assegurança) fins al punt convingut del país de destinació.
- El cost de l'assegurança del transport principal l'ha d'assumir el venedor (és obligatori).
- El lliurament i, per tant, l'assumpció dels riscos de la mercaderia seran a càrrec del comprador des que la mercaderia hagi estat carregada al vaixell al país d'origen.
- Qualsevol despesa que es produeixi per la mercaderia, excloses les normals del transport i de manipulació de la mercaderia en el transport principal, seran a càrrec del comprador.
- Cadascuna de les parts assumirà el cost del despatx de duanes dels seus respectius països.

### 3.3. Risc i cost

#### Transferència de riscos

La transferència de riscos especifica a quin lloc i moment són transferits els riscos de pèrdua i dany, del venedor al comprador. Aquests riscos inclouen: robatori, pèrdua, humitat, congelació, trencament, etc.

Pel que fa als riscos, els criteris adoptats per la Convenció de les Nacions Unides sobre els contractes de compravenda internacional de mercaderies són els següents:

- Els riscos es transmeten al comprador quan el venedor duu a terme els actes de lliurament al seu càrrec, això és, quan es posa la mercaderia a la disposició del comprador, independentment de la transferència del domini i de l'efectiva presa de possessió de la mercaderia per part del comprador.
- La pèrdua o la deterioració de les mercaderies sobrevingudes després de la transmissió del risc al comprador no alliberaran aquest de la seva obligació de pagar el preu, llevat que es deguin a un acte o omissió del venedor.
- Els riscos es transmeten del venedor al comprador quan el venedor posa la mercaderia a la disposició del comprador de conformitat amb el terme pactat.

#### La divisió dels costos

A més de saber a qui li correspon fer què, el comprador i el venedor s'han de posar d'acord, per endavant, pel que fa a com es dividiran els costos del transport. El principi és que el venedor ha de pagar els costos necessaris perquè els béns arribin al lloc preacordat de lliurament i el comprador ha de pagar els costos a partir d'aquest moment.

Hi ha quatre categories de costos:

- Despatx, transport i lliurament.
- Impostos d'exportació i d'importació.
- Serveis o assistència de/a comprador/venedor.
- Assegurança.

## **4. El moviment internacional de les mercaderies**

### **4.1. Plataformes logístiques a nivell internacional**

És una zona delimitada a l'interior de la qual s'exerceixen, mitjançant diferents operadors, totes les activitats relatives al transport, a la logística i a la distribució de les mercaderies, tant per al trànsit nacional com per a l'internacional.

Aquests operadors poden ser propietaris, arrendataris dels edificis, equips i instal·lacions (magatzems, àrees d'*stockage*, oficines, aparcaments, molls, etc.) construïts al centre. Una plataforma ha de tenir un règim de lliure concurrència per a totes les empreses interessades en les activitats anunciades. També ha d'estar equipada amb tots els equipaments col·lectius necessaris per al bon funcionament de les activitats descrites més amunt, i comprendre els serveis comuns per a les persones i per als vehicles dels usuaris. Obligatòriament, està gestionada per una entitat única, pública o privada.

Hi ha diferents tipus de plataformes logístiques de gran importància dins l'activitat comercial internacional. Detallem breument cadascuna d'aquestes.

#### **1) Zones d'activitats logístiques (ZAL)**

Consisteixen en zones especialitzades en l'organització i la regulació dels fluxos de transport i d'informació, característica que les diferencia dels centres clàssics. Així doncs, són punts de connexió i articulació de les xarxes de transport de diferents mitjans i de convergència dels serveis logístics.

#### **2) Zones franques**

Són àrees d'emmagatzematge amb tots els avantatges fiscals i duaners per al tràfic d'exportació i d'importació, de manera que s'aconsegueixen reduccions en el pagament d'impostos i drets aranzelaris.

#### **3) Terminals interiors de càrrega o ports secs**

Són instal·lacions fixes, situades als llocs d'origen o destinació de la càrrega internacional, on se li presta servei a cadascun dels actors que intervenen en el procés. L'actor principal és la càrrega; addicionalment hi ha els vehicles, els operadors, els conductors i els expedidors, entre d'altres.

#### **4) Centres de càrrega aèria**

Són instal·lacions situades als aeroports que permeten la integració del transport per carretera o ferroviari amb el transport aeri, i ofereixen els serveis d'emmagatzematge i duanes.

### 5) Centres de transferència intermodal

Es defineixen amb aquest nom les instal·lacions que faciliten la combinació dels diferents mitjans de transport presents en un corredor de comerç exterior, amb la finalitat d'aprofitar els avantatges i els beneficis que, d'acord amb la vocació de la càrrega, ofereix cadascun.

### 6) Corredors de comerç exterior

Rep aquesta denominació el conjunt de la infraestructura i de serveis per als actors del transport de càrrega, situats entre l'origen i la destinació d'aquesta i constituïts per, entre d'altres: les vies, els serveis de comunicacions, els centres de transferència, els ports secs, els tallers d'atenció als vehicles, els hotels i els restaurants.

## 4.2. Criteris de selecció del mitjà de transport més adequat

Podem considerar que l'element principal de la distribució física són les xarxes de transport de les mercaderies. Per a optimitzar el funcionament d'aquestes xarxes, és necessari aprofitar la capacitat de combinació de tots els mitjans de transport, segons les necessitats específiques de l'empresa, tenint en compte el tipus de producte, el temps emprat en el transport i la gestió, els estocs en trànsit que això representa i els costos associats.

Un altre aspecte que cal tenir en compte és quin tipus de transport és l'adequat en funció de les regles internacionals definides segons els Incoterms 2000:

Taula 4. Qualsevol mitjà de transport

Grup E	EXW	Posat a fàbrica del venedor
Grup F	FCA	Franc transportista
Grup C	CPT	Transport pagat
	CIP	Transport i assegurança pagats
Grup D	DAF	Lliurament a la frontera
	CDU	Lliurament sense pagament d'aranzels d'importació
	DDP	Lliurament amb els aranzels d'importació pagats

Taula 5. Transport per mar i vies navegables

Grup F	FAS	Franc al costat del vaixell
--------	-----	-----------------------------



	FOB	Franc a bord
Grup C	Cf	Cost i noli
	CIF	Cost, assegurança i noli
Grup D	DES	Lliurament sobre el vaixell
	DEQ	Lliurament sobre el moll

### 4.3. Documents del transport internacional

El contracte de transport internacional de càrrega és un document jurídic que protocol·litza la relació entre l'usuari d'un mitjà de transport i el proveïdor de serveis o propietari del vehicle, sia una companyia ferroviària, una empresa de transport per carretera, una línia naviliera, una línia aèria comercial o un operador de transport multimodal (OTM).

El contracte de transport consta de tres elements principals:

- El transport de béns des del punt d'origen, on el transportador pren al seu càrrec la mercaderia fins a la destinació final, on es fa el lliurament.
- La gestió comercial i tècnica de l'operació de transport.
- El portador professional que presta el servei a canvi del pagament d'una suma denominada noli.

L'adquisició d'una assegurança de càrrega per a una operació de comerç exterior implica la conclusió d'un contracte, segons el qual el patrimoni de la part assegurada (exportador o importador) és restituït per mitjà d'una indemnització quan es vegi afectat per pèrdua, dany o demora dels productes a causa d'un fet específic (sinistre).

A més, l'exportador o importador pot haver de pagar el valor del noli, ja que gairebé tots els contractes de transport així ho estipulen, arribi o no la càrrega a la seva destinació. L'altra part contractant és la companyia asseguradora amb la qual s'estableix el contracte d'assegurança de la càrrega, en forma directa o per mitjà d'un corredor.

Un contracte d'assegurança de la càrrega té per funció el desplaçament de les eventuais conseqüències d'un risc, des del patrimoni de l'assegurat al patrimoni de l'assegurador. El primer ha de pagar una suma de diners anomenada prima, i el segon s'obliga a abonar la indemnització convinguda en cas que ocorri l'esdeveniment danyós previst.

### 4.4. Embalatge i contenidors

Encara que l'embalatge d'una mercaderia pugui semblar un aspecte de poca importància, és fonamental en el comerç internacional. L'embalatge ha de complir una sèrie d'objectius (protegir la mercaderia, evitar robatoris, etc.),

però, a més, ha de ser econòmic i ha de buscar l'equilibri entre les seves presentacions i el seu cost, tant des del punt de vista del material emprat com del temps necessari per a realitzar l'operació d'embalatge.

L'embalatge es refereix tant al conjunt d'accions que aconseguen per a la mercaderia una cobertura exterior que la protegeixi i la faci fàcilment manejable i identificable, com el resultat d'aquesta tècnica (caixa, sac, contenidor, etc.). A diferència de l'envàs, el seu objectiu fonamental és la protecció de la mercaderia per al procés de transport.

L'embalatge persegueix:

- Protegir la mercaderia contra els riscos del transport.
- Facilitar la manipulació i la recepció, atès que concep l'embalatge de manera que la mercaderia pugui ser manejada amb mitjans normals.
- Equilibrar el cost de la protecció amb la qualitat d'aquesta.
- Permetre la identificació fàcil de la mercaderia, del remitent i del destinatari, i també les seves característiques essencials mitjançant el seu marcatge i retolació segons les normes internacionals.
- Facilitar la inspecció duanera mitjançant caixetins adossats que permetin la presa de mostres, etc.

## Palet

El palet és una plataforma (de fusta, plàstic, materials reciclats, etc.) constituïda per dos pisos units per travessers, que pot ser manipulada per carretons elevadors de forquetes (*forklifts*) o transpalets i que permeten l'agrupament de les mercaderies sobre aquesta formant, així, una unitat de càrrega.

El palet és una de les baules clau de la logística, ja que, freqüentment, quan acaba el procés de producció, les mercaderies s'agrupen sobre palets per procediments automàtics o manuals, per a després ser enfundades amb làmines de polietilè termoretràctil o estirable, amb la finalitat d'impedir l'entrada de pols, aigua, etc.

## Contenidor

Un contenidor és un element auxiliar de transport, de caràcter permanent, concebut per a facilitar el transport de les mercaderies sense ruptura de la càrrega per un o diversos mitjans de transport, dotat de dispositius que facin que el seu maneig sigui senzill, ideat de manera que resulti fàcil de carregar i descarregar.

### Embalatges

L'envàs, recipient o got que conserva una certa mercaderia té com a objectiu fonamental la venda del producte. A més de la presentació i la dosificació, és fonamental la compatibilitat entre el producte i el recipient.

Com la majoria de les idees innovadores i progressistes que han causat un gran impacte, el concepte de transport en contenidors té els seus aspectes positius i negatius.

Els avantatges són:

- És possible el transport porta a porta.
- Es redueix la paperassa i els costos d'emmagatzematge i inventari.
- No són precisos les manipulacions intermèdies, la qual cosa es tradueix en menys deterioració, un risc menor de robatoris i menys despeses d'embalatge.
- Major productivitat laboral, ja que es requereix menor mà d'obra, la qual cosa redueix considerablement els costos, i la uniformitat de les tasques redueix al mínim la formació tècnica.
- La uniformitat constant de la càrrega fa que es puguin utilitzar inversions de capital a llarg termini.
- Una àmplia gamma de mercaderies pot ser transportada per mitjà de contenidors.

Els possibles inconvenients són els següents:

- Es precisa una gran inversió de capital inicial per a poder iniciar el transport (contenidors, vaixells, terminals i equipament).
- Algunes mercaderies no són aptes o no resulten econòmiques per al transport per contenidor.
- Es requereix una utilització a gran escala. Els contenidors no sempre estan plens, quan s'envien al punt de destinació, i un contenidor que no està totalment carregat redueix la rendibilitat.
- No sempre és adequada la manipulació de la càrrega al lloc receptor.
- La intensitat fluctuant en el transport entre dos punts específics afecta negativament la productivitat.

El contenidor ha de complir diverses funcions i condicions alhora. El compliment eficaç donarà protecció a la mercaderia i facilitarà el seu transport, és a dir, aconseguirà l'objectiu pel qual va ser ideat. Per a això, quan s'agafa un contenidor, aquest ha de presentar unes condicions adequades: la unitat ha d'estar neta, lliure d'olors, sense calcomanies, sense perforacions, sense abonyegaments profunds que condicionin o restin espai interior, amb els borlets de goma enganxats i flexibles, mai ressecs, amb totes les seves parts mòbils en funcionament i sense mancances.

Si es tracta d'un contenidor estàndard és aconsellable entrar en aquest i verificar sobre els laterals la presència de les anelles de subjecció que s'utilitzaran per a la subjecció de la càrrega. La manca d'aquestes anelles provocarà que, en el moment de la càrrega de la mercaderia, aquesta no podrà subjectar-se adequadament, amb risc per a l'embarcament.

## 4.5. El transport internacional

El transport és una de les peces fonamentals en la cadena de la logística, tant per costos (en general, s'estima que pot suposar un 40% del total de la despesa dedicada a logística) com per responsabilitats, ja que no ens serveix de res fabricar un bon producte si no arriba al seu destinatari amb perfectes condicions o en el temps acordat.

En l'actualitat, el factor transport és un dels components principals en la determinació del preu final del producte.

El Parlament Europeu ha aprovat el projecte de resolució legislativa sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport (TINGUES), després d'un rigorós estudi per part de la Comissió de Política Regional, Transports i Turisme de les modificacions realitzades per la Comissió Europea en aquesta política.

Algunes de les modificacions aprovades pel Parlament van en la línia de crear una xarxa transeuropea «que correspongui, ara i en el futur, al flux creixent del transport de persones i mercaderies».

Una de les prioritats de la política comunitària en aquest sentit ha de ser el concepte sobre les autopistes del mar. «Les vies navegables o els canals que enllacin dues autopistes del mar i contribueixin, de forma important, a escurçar el trajecte marítim, a més de l'eficiència i l'estalvi de temps en el transport marítim, han de formar part de la xarxa europea d'autopistes del mar», resa el text aprovat.

### 4.5.1. Transport marítim

De tots els mitjans de transport, el marítim és el que mou un major volum de mercaderies en el comerç internacional. El transport marítim és pràcticament l'únic mitjà econòmic per a transportar grans volums de mercaderies entre llocs geogràficament distants. El mercat del transport marítim es classifica, segons el servei que presten els vaixells, en:

- Càrrega massiva o noliejament convencional.
- De línia regular o càrrega fraccionada.
- De navegació.
- De línia regular de navegació.

Les característiques més importants d'aquest tipus de transport són:

- És ideal per a càrregues pesades o no peribles, però té uns costos fixos molt alts.

- Les condicions meteorològiques poden ser una font de problemes.
- L'ús de contenidors i la millora de molts ports permeten el seu ús per a l'expansió de l'empresa cap a nous mercats.
- Té una alta flexibilitat, ja que podem emprar vaixells de diferents tipus de tonatge.
- És versàtil, ja que es construeixen vaixells per a diferents tipus de càrregues.
- Hi ha una gran competència, ja que la majoria del tràfic internacional es realitza en règim de lliure mercat.

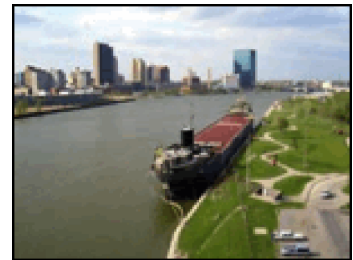
La Comissió Europea ja ha iniciat els treballs entre els països membres que limiten amb el mar per a valorar l'estat del desenvolupament del transport marítim de curta distància, el denominat *short sea shipping* (SSS), i realitzar el disseny definitiu de les autopistes del mar. Les autoritats comunitàries porten temps impulsant directives i documents de treball per a desenvolupar el transport de les mercaderies per mar i, així, poder descongestionar les carreteres.

#### 4.5.2. Transport fluvial

Es tracta d'un mitjà de transport freqüentment complementari i que té molts aspectes comuns al transport marítim.

Importants zones del món estan proveïdes per xarxes de transport servides per vaixells i barques concebudes, especialment, segons les característiques de cada riu. El tràfic fluvial es basa en dos punts principals:

- Existència de zones industrials i agrícoles de gran desenvolupament al llarg del riu.
- Existència d'un port de gran importància a la desembocadura del riu.

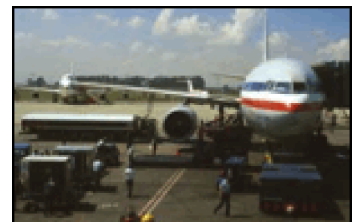


#### 4.5.3. Transport aeri

El transport aeri de càrregues s'està desenvolupant a un ritme creixent en els últims anys. La IATA (Associació per al Transport Aeri Internacional) ha simplificat la utilització de la documentació per a les exportacions via transport aeri, unificant les tarifes i les condicions del transport.

Les seves característiques principals són:

- Té alts costos, per això solament és recomanable per a productes d'alt valor, peribles o per a enviaments molt urgents.
- Hi ha limitacions quant a pes, situació i dimensions.
- Està limitat per l'autonomia del vol.
- Estalvia costos de manteniment de l'inventari.



- És molt important en el comerç internacional.

#### 4.5.4. Transport per carretera

El transport per carretera és l'únic mitjà de transport capaç de realitzar per si mateix un servei porta a porta, és a dir, pot recollir la mercaderia a la fàbrica de l'exportador i lliurar-la directament a l'importador.

Es caracteritza pels aspectes següents:

- És flexible, a temps, baix nivell de pèrdues i danys, traçabilitat, eficàcia i àmplia cobertura geogràfica.
- Les condicions meteorològiques i de tràfic poden demorar els enviaments.
- Alta competitivitat en preus.
- És adequat per a la distribució moderna.

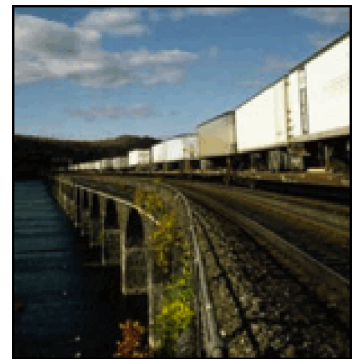


#### 4.5.5. Transport per ferrocarril

El transport per ferrocarril és un dels més segurs que hi ha en l'actualitat. Permet transportar des de petits paquets postals fins a *containers*. Per capacitat de càrrega, el transport per ferrocarril pot competir amb el transport marítim.

El transport ferroviari té les característiques següents:

- És adequat per a enormes lots de càrrega (cotxes, per exemple).
- Requereix un millor empaquetatge i ha de permetre manipulacions extremes.
- És comparablement lent.
- Els transitaris, els camions plataforma i els contenidors de dues altures permeten estalviar costos als usuaris.
- No està totalment ben desenvolupat a tota Europa.
- Està limitat pel gàlib (dimensió o perfil màxim del vagó i la seva càrrega) internacional.



La tecnologia bimodal del transport combinat (semiremolcs de carretera que, amb petites modificacions, poden constituir trens sense necessitat de vagons ni d'instal·lacions de grues a les terminals) comença a experimentar un desenvolupament notable en l'àmbit europeu, impulsada per programes de demostració comunitaris.

Els avantatges tècnics, operatius i econòmics que aporta compleixen les expectatives de les empreses transportistes i de la política de transports: és una solució plenament competitiva, en preu i en qualitat, amb les solucions tradicionals del transport intermodal i amb les solucions pures de carretera.

De fet, està demostrant que és una solució atractiva per a les empreses de transport per carretera, que decideixen invertir en vehicles bimodals i incorporar-se, així, a la utilització del ferrocarril per als seus grans recorreguts, arribant fins i tot a formar empreses mixtes amb les ferroviàries per a l'oferta i l'operació de serveis bimodals.

#### 4.5.6. Transport per canonades

Per a certs productes, especialment el petroli i els seus derivats i el gas natural, s'utilitza aquest tipus de transport que pot travessar diversos països des del punt d'origen fins al de destinació.

Té les característiques següents:

- És lent però fiable, amb un flux continu dels líquids, gasos o materials d'alta viscositat.
- Hi ha diferents normatives governamentals que el converteixen en una mitjà difícil d'implementar.
- És adequat solament per a grans companyies petrolieres, de gas o químiques.



#### 4.6. Transport multimodal

El transport multimodal és el transport d'unitats de càrrega amb diferents mitjans de transport (marítim, terrestre, etc.), amb un sol document i formalitzant un sol contracte de transport.

Els contractes de transport es diferencien els uns dels altres, fonamentalment, en la responsabilitat en la coordinació de l'operació de transport i en la responsabilitat sobre la càrrega. Els serveis que es poden incloure en un contracte de transport multimodal es poden iniciar amb la recepció de la mercaderia al magatzem del productor i lliurar-se a les instal·lacions del venedor que poden ser els seus punts de distribució final a diferents locals o magatzems.

Segons la Convenció de les Nacions Unides sobre el transport internacional multimodal de mercaderies, el transport multimodal es defineix així:

«El transport de mercaderies que utilitza, almenys, dos mitjans de transport diferents, mitjançant un contracte de transport multimodal, des d'un lloc en un país on l'operador de transport multimodal s'encarrega d'aquestes, fins a un lloc designat per al lliurament, situat en un país diferent».

L'operador de transport multimodal (OTM) és la persona (física o jurídica) que celebra un contracte de transport multimodal i assumeix la responsabilitat del seu compliment en qualitat de portador. A més, l'OTM assumeix, davant de l'usuari, una responsabilitat total pel moviment de la mercaderia des de l'origen fins a la destinació. És a dir, que independentment del trajecte (marítim, ferroviari, carretera, fluvial o aeri) on hagi ocorregut el dany o la pèrdua de la mercaderia, l'OTM és qui ha de respondre enfront de l'usuari per aquestes eventualitats, excepte les circumstàncies exoneratives establertes en la normativitat.

L'operador de transport multimodal també es pot comprometre a brindar un servei de proveïment al seu client en forma regular i just a temps. Aquest és l'únic contracte de transport que inclou el just a temps. Per tant, el gran abast del transport multimodal és aconseguir que la combinació de mitjans de trans-

port sigui competitiva enfront del transport unimodal, segmentat o combinat, i aconsegueixi transformar en una realitat la complementarietat dels mitjans de transport.

Una operació de transport multimodal involucra molts actors, però també requereix una infraestructura física. Entre els actors, trobem: l'OTM, les autoritats de cada país per on circula la càrrega, els usuaris i els organismes nacionals i internacionals que treballen en la seva regulació. També el transport multimodal utilitza la infraestructura del transport unimodal i segmentat, però això no és suficient quan es necessita que la càrrega flueixi ràpidament entre el seu lloc d'origen i el seu lloc de destinació.

Les terminals interiors de càrrega o ports secs, els centres de transferència i les instal·lacions de seguiment i comunicació formen part de la nova infraestructura que s'ha d'incorporar per a fer possible el transport multimodal.

Un transportador multimodal ha de conèixer no solament l'operació física de la seva activitat sinó també les normes i els reglaments que estableixen les condicions, els requisits, les restriccions i les exigències dels països on pretén operar per als productes que pretén transportar.

La gran diferència del transport multimodal amb els contractes tradicionals és que, en aquesta modalitat de contractar el servei de transport, el generador de la càrrega o expedidor fa un sol contracte amb un operador de transport que assumeix la responsabilitat tant de la coordinació de tota la cadena entre l'origen i la destinació de les mercaderies, com dels sinistres que es puguin presentar en la càrrega i els sinistres a tercers o als béns de tercers que la càrrega pugui ocasionar. És a dir, que davant un sinistre, a qualsevol lloc o moment del recorregut de les mercaderies, l'expedidor o amo de la càrrega té un sol interlocutor que li respon per la pèrdua, el dany o el retard en el lliurament de les mercaderies.

El transport multimodal s'està imposant al món com la modalitat més adequada de contractació del transport internacional de mercaderies en un ambient altament competitiu. El multimodalisme permet aplicar economies d'escala al procés de transport de les mercaderies, aprofitant els avantatges de cada mitjà de transport per a obtenir una major precisió en els terminis de lliurament. Això permet als empresaris avançar una planificació estratègica dels seus processos de producció i distribució.

Cada dia és més evident la incidència dels costos del transport en la competitivitat dels productes als mercats externs. El transport multimodal permet obtenir estalvis substancials en els processos de distribució física de les mercaderies d'importació i d'exportació possibilitant, així, als empresaris millorar la competitivitat dels seus productes als mercats externs.

El transport multimodal, acompanyat dels serveis connexos que faciliten la seva operativitat, és un requisit sense el qual no és possible millorar els nivells de competitivitat dels nostres productes als mercats internacionals. El transport multimodal no solament és una expressió moderna del transport, sinó que principalment és una forma eficient i adequada als nous requeriments del mercat de traslladar les mercaderies entre un origen i una destinació.



## 4.7. Dipòsits fiscals, regulars i zones franques

Hi ha diferents tipus de plataformes logístiques en el comerç internacional. Es detallen a continuació:

### 1) Dipòsits duaners

Són recintes d'emmagatzematge que estan sota el control de la duana i que permeten l'estada de la mercaderia no comunitària. Mentre estan aquí no paguen aranzels. Poden ser públics o privats i exigeixen portar una comptabilitat del valor de les mercaderies que entren i surten.

Es poden utilitzar quan realment l'operador justifiqui que no té diners o aval per a procedir al despatx de la importació, quan no té el producte venut i se sol·licita en la direcció general de duanes. L'únic cost que tenen són les tarifes d'emmagatzematge (gairebé inexistents).

### 2) Transformació sota control duaner

Significa que una empresa sol·licita un règim específic (davant la duana) en què l'empresa importadora sol·licita que no li gravin la mercaderia mentre no la transformi, (per la qual cosa suportarà menys aranzels). Un exemple són els marbres.

És important identificar el període de temps per a aquesta transformació.

### 3) Zones franques

Mentre que el dipòsit duaner és solament per a emmagatzematge, la zona franca permet realitzar transformacions (sempre que no vagin en contra de la naturalesa). Permet mercaderies comunitàries i extracomunitàries. Dins d'aquesta es pot utilitzar i consumir el producte.

### 4) Perfeccionament actiu

És la importació temporal de mercaderies no comunitàries en què hi ha la suspensió dels drets aranzelaris, ja que aquesta serà reexportada o al territori duaner d'origen o a un altre. Tècnicament, es denomina sistema de suspensió.

El producte que es reexporta és el producte de compensació i amb aquest producte es pot realitzar diversos processos:

- Muntatge.
- Assemblatge.
- Adaptació.
- Reparació.
- Posada a punt.

## 5) Perfeccionament passiu

És l'altre costat de l'operació. És l'exportació temporal de mercaderies per a aquesta transformació.

## Resum

Els conceptes de producció, comerç i transport no es poden analitzar de manera separada, l'un no té raó de ser sense els altres. Una producció altament eficient no garanteix uns nivells de competitivitat als mercats exteriors si, simultàniament, no es compta amb una logística altament eficient i competitiva.

La competitivitat en els processos productius, en el transport i en la transferència de les mercaderies és un requisit per a millorar les nostres condicions de participació als mercats internacionals. El preu dels nostres productes al mercat internacional està conformat, en gran part, pel cost logístic. Per aquesta raó, per a millorar les condicions de competitivitat al mercat internacional és necessari, a més d'incrementar els nivells de productivitat, disminuir la participació d'aquests costos en el preu final.

A nivell internacional, les transaccions comercials s'efectuen sota els Incoterms, que són les diferents possibilitats de realitzar un intercanvi comercial internacional, en què a més de precisar les característiques de la mercaderia i qui assumeix els costos del transport, es determina el lloc en què la responsabilitat sobre aquesta passa del venedor al comprador.

Els contractes de transport tendeixen a ajustar-se a l'Incoterm amb què han estat negociades les mercaderies, d'acord amb el contracte de compravenda. La tendència en el que es podria anomenar la globalització dels contractes obeeix a la necessitat d'aprofitar els avantatges competitius del transport per a convertir-los en avantatges competitius en les mercaderies que s'estan traslladant. Això és el que es denomina operacions logístiques del transport.

En les formes tradicionals del transport, el generador de la càrrega ha de fer un seguiment de les mercaderies, dedicant per a això esforços i recursos que lleva dels seus processos productius, mentre que per al transportador la seva preocupació principal és obtenir càrregues. Si el generador de la càrrega té mals resultats, la càrrega desapareixerà del mercat i es perdrà la possibilitat de futurs transports.

Les formes modernes de contractar el servei de transport permeten als generadors de càrrega concentrar-se a elevar els seus nivells de productivitat per a incrementar la seva competitivitat als mercats internacionals. El transportista actual, que denominem operador logístic, és un assessor del generador de la càrrega, que és qui coordina tot el procés i assumeix tota la responsabilitat des del magatzem del venedor fins al del comprador.

La gran riquesa de l'operador logístic és el coneixement del mercat, el coneixement de les operacions de transport i un sistema d'informació que li permet, entre d'altres coses, estar en contacte amb tota la seva xarxa d'agents i conèixer, en temps real, les noves exigències que puguin sorgir als diferents llocs on presta el servei.

Els serveis de transport tradicional no presenten la resposta adequada als requeriments del mercat modern. La globalització de l'economia pretén integrar comercialment a tots els països del món, permetent que cada nació pugui fer aportacions on els seus productes tinguin la possibilitat de participar en condicions favorables. L'eficiència i competitivitat són requisits indispensables per a aconseguir una total integració amb els mercats mundials i els serveis de transport han de respondre a aquestes necessitats.

La conformació de blocs econòmics i la tendència d'abolir les barreres comercials han obligat els països del món a crear i buscar avantatges competitius per a enfrontar-se, en condicions cada vegada més favorables, als mercats internacionals. Com a part del procés de globalització, les economies individuals dels països tendeixen a desaparèixer. Els productes que es consumeixen al mercat intern i els productes que concorren als mercats externs són aquells capaços de competir en condicions favorables sense considerar el seu lloc de procedència.

Els avantatges comparatius amb què compta cada país depenen, en gran manera, de l'abundància de certs factors productius, com són el treball i els recursos naturals, i també les condicions climàtiques que afavoreixen determinats processos. Els avantatges comparatius s'identifiquen fàcilment i solen ser estàtics, almenys a curt termini, i alguns d'aquests immodificables. Els avantatges competitius són de caràcter dinàmic, és a dir, varien amb el temps i s'aconsegueixen amb els processos de modernització.

Aquells països que siguin més reeixits a desenvolupar avantatges competitius en sectors en què realment són necessaris, es beneficiaran en major grau del lliure comerç. Per contra, aquells països que fallin a identificar i promoure els seus sectors competitius es veuran perjudicats amb el lliure comerç, ja que la competència internacional tendirà a desplaçar els productors nacionals d'aquells béns que competeixen amb les importacions.

La logística que inclou els serveis connexos que faciliten la seva operativitat és un requisit sense el qual no és possible millorar els nivells de competitivitat dels nostres productes als mercats internacionals. El moviment de la càrrega, la distribució física, els centres de transferència, les terminals interiors de càrrega o ports secs, les ZAL i la transmissió electrònica dels documents, entre d'altres, són aspectes clau en el comerç internacional que sorgeixen amb un fort dinamisme gràcies als resultats excel·lents que ofereixen.

## Activitats

1. Què integra l'aranzel de duanes?
2. Com fixa la Unió Europea els seus aranzels d'importació?
3. Les duanes porten estadístiques comercials? Per què?
4. Descriu els contractes que cal formalitzar en el comerç exterior.
5. Què és l'NSIT?
6. Què és un crèdit documentari?
7. Descriu el concepte de pòlissa d'assegurança.
8. Què són els Incoterms?
9. Descriu el concepte de zona d'activitats logístiques (ZAL)
10. Descriu què és un palet.
11. Quin és el mitjà de transport que mou un major volum de mercaderies a nivell internacional?
12. Descriu les característiques principals del transport ferroviari.
13. Qui és l'operador de transport multimodal (OTM)?
14. Què s'entén per perfeccionament actiu?

## Solucionari

1. L'aranzel de duanes està integrat per la nomenclatura aranzelària (composta per capítols, partides i subpartides) i la tarifa aranzelària (el gravamen assignat a cadascuna de les partides i subpartides).

2. La UE fixa els seus aranzels d'importació i altres normes duaneres sobre la base d'acords internacionals (en la seva majoria, els negociats al Consell de Cooperació Duanera i a l'Organització Mundial de Comerç).

3. Sí. Han de portar registres de les mercaderies que han estat o puguin arribar a estar contingentes per no competir equitativament amb els productes de la UE. Les dades que recopilen sobre els fluxos comercials ajuden els dirigents polítics a comprendre les tendències clau de l'economia.

4. Els diferents contractes que cal formalitzar són:

- Contracte de compravenda internacional de la mercaderia.
- Contracte internacional de càrrega.
- Contracte d'assegurança de la càrrega.
- Contracte internacional de pagament.

5. És el nou sistema informatitzat de trànsit (NSIT) de l'Administració de Duanes d'àmbit als països de la Comunitat Europea.

6. Es tracta d'un mitjà de pagament internacional que permet, com a instrument financer, una sèrie de combinacions i garanties de cobrament dins la pluralitat de formes dels contractes de compravenda, però sense tenir una relació directa amb la mercaderia. L'objectiu principal del crèdit documentari és la materialització del pagament si es compleixen les condicions establertes en aquests pel que fa als documents i terminis, però mai quant a les mercaderies.

7. La pòlissa d'assegurança és el document que descriu el tipus d'assegurança contractat i defineix els drets de les parts, sempre pel que fa a un fet determinat, el sinistre. Fet sobre el qual no hi pot haver una certesa absoluta, però ha de ser possible.

8. Els Incoterms estableixen regles internacionals que permeten interpretar i solucionar els problemes derivats d'un coneixement imprecís de les pràctiques comercials utilitzades als països del comprador i del venedor, segons les regles oficials de la Cambra de Comerç Internacional (CCI) per a la interpretació dels termes comercials.

9. Consisteixen en zones especialitzades en l'organització i la regulació dels fluxos de transport i d'informació, característica que les diferencia dels centres clàssics. Així doncs, són punts de connexió i articulació de xarxes de transport de diferents mitjans i de convergència de serveis logístics.

10. El palet és una plataforma (de fusta, plàstic, materials reciclats, etc.) constituïda per dos pisos units per travessers, que pot ser manipulada per carretons elevadors de forquetes o transpalets i que permeten l'agrupament de les mercaderies sobre aquesta, formant així una unitat de càrrega.

11. De tots els mitjans de transport, el marítim és el que mou un major volum de mercaderies en el comerç internacional.

12. Les seves característiques principals són:

- És adequat per a lots enormes de càrrega (cotxes, per exemple).
- Requereix un millor empaquetatge i ha de permetre les manipulacions extremes.
- És comparablement lent.
- Els transitaris, els camions plataforma i els contenidors de dues altures permeten estalviar costos als usuaris.
- No està ben desenvolupat a tota Europa.
- Està limitat pel gàlib (dimensió o perfil màxim del vagó i la seva càrrega) internacional.

**13.** L'operador de transport multimodal (OTM) és la persona física o jurídica que celebra un contracte de transport multimodal i assumeix la responsabilitat del seu compliment en qualitat de portador. A més, l'OTM assumeix, davant de l'usuari, una responsabilitat total pel moviment de la mercaderia des de l'origen fins a la destinació.

**14.** És la importació temporal de mercaderies no comunitàries en què hi ha la suspensió dels drets aranzelaris, ja que aquesta serà reexportada al territori duaner d'origen o a un altre.

## Glossari

**Acord general sobre aranzels duaners i comerç (GATT)** *m* Tractat subscrit el 1947 per 88 governs amb l'objectiu principal de liberalitzar el comerç mundial de les mercaderies.

**aranzel de duanes** *m* Està integrat per la nomenclatura aranzelària (composta per capítols, partides i subpartides) i la tarifa aranzelària (el gravamen assignat a cadascuna de les partides i subpartides).

**assegurança de crèdit a l'exportació** *m* Instrument complementari dels mecanismes financers, la finalitat del qual és protegir l'exportador contra els riscos que comporta la manca de pagament del comprador estranger. Abasta els riscos comercials, polítics i extraordinaris.

**bill of lading** *m* Rebut donat pel transportista o el seu agent per les mercaderies rebudes pel seu embarcament, o embarcades a bord del vaixell.

**centre intermodal** *m* Instal·lacions que faciliten la combinació dels diferents mitjans de transport.

**certificat d'origen** *m* Document oficialment vàlid que acredita que les mercaderies emparades en aquest són originàries d'un país determinat.

**certificat d'assegurança** *m* Document estès per una companyia d'assegurances o el seu agent per a establir que una mercaderia està coberta contra determinats riscos.

**certificat fitosanitari** *m* Certificat oficial expedit per una autoritat sanitària competent del país d'origen, en què es fa constar que el material vegetal inspeccionat es considera exempt de plagues.

**certificat sanitari** *m* Document expedit pels organismes corresponents del país d'origen, en què es fa constar que la mercaderia analitzada està exempta d'elements patògens.

**certificat zoosanitari** *m* Certificat estès per una entitat competent del país d'origen, en què es fa constar el bon estat sanitari de les mercaderies d'origen animal en aquest consignades.

**CFR (cost i noli)** *m* Significa que el venedor realitza el lliurament quan la mercaderia sobrepassa la borda del vaixell al port d'embarcament. El venedor ha de pagar els costos i el noli necessaris per a portar la mercaderia al port de destinació convingut, però el risc de pèrdua o dany de la mercaderia, i també qualsevol cost addicional a causa de successos ocorreguts després del moment del lliurament, es transmeten del venedor al comprador.

**CIF (cost, assegurança i noli)** *m* Significa que el venedor realitza el lliurament quan la mercaderia sobrepassa la borda del vaixell al port d'embarcament convingut. El venedor ha de pagar els costos i el noli necessaris per a portar la mercaderia al port de destinació convingut. El venedor també ha de procurar una assegurança marítima per als riscos del comprador per pèrdua o dany de la mercaderia durant el transport.

**CIP (transport i assegurança pagat)** *m* Significa que el venedor té les mateixes obligacions que amb CPT, amb l'afegit que ha d'aconseguir una assegurança per a la càrrega contra el risc, que suporta el comprador, de pèrdua o dany de la mercaderia durant el transport.

**classificació aranzelària** *f* Acció de determinar el codi que li correspon a una mercaderia, que és objecte de comerç internacional, en la nomenclatura aranzelària que es tracti.

**codi aranzelari** *m* Estructura numèrica assignada per a la classificació de les mercaderies amb finalitats de facilitar la seva identificació en el comerç internacional.

**coneixement d'embarcament** *m* Document de caràcter comercial per mitjà del qual el capità de la nau o el carregador reconeixen l'embarcament d'una certa mercaderia amb unes certes condicions.

**Consell de cooperació duanera** *m* Consell creat pel Conveni Internacional signat el 15 de desembre de 1950, a Brussel·les, per a estudiar la simplificació i l'harmonització de les reglamentacions duaneres.

**contenedor** *m* Receptacle (metàl·lic o d'un altre material) especialment dissenyat per a facilitar el transport i la protecció de les mercaderies contingudes en el seu interior, des del lloc d'embalatge o port d'embarcament fins al magatzem dels seus propietaris o consignataris al país.



**CPT (transport pagat)** *m* Significa que el venedor realitza el lliurament de la mercaderia quan la posa a la disposició del transportista designat per aquest.

**crèdit documentari** *m* Conveni, qualsevol que sigui la seva denominació o descripció, en virtut del qual un banc (emissor), obrant a petició i de conformitat amb les instruccions d'un client (ordenant), s'obligarà a efectuar un pagament a un tercer (beneficiari), o a la seva ordre, o pagar, acceptar o negociar les lletres de canvi (girs) que lliuri el beneficiari: o autoritzar que aquests pagaments siguin efectuats o que aquests girs siguin pagats, acceptats o negociats per un altre banc, contra el lliurament dels documents exigits, sempre que els termes i les condicions del crèdit s'hagin complert.

**DAF (lliurat a la frontera)** *m* Significa que el venedor ha complert la seva obligació de lliurament quan la mercaderia ha estat despatxada a la duana per a l'exportació, al punt i lloc convingut de la frontera, però abans de la duana fronterera del país confrontant.

**DDP (lliurament amb pagament d'aranzels)** *f* Significa que el venedor ha complert la seva obligació de lliurar la mercaderia quan hagi estat posada a la disposició del comprador al lloc convingut del país d'importació, suportant totes les despeses i riscos, a més dels impostos i gravàmens del despatx d'importació.

**DDU (lliurament sense pagament d'aranzels)** *f* Significa que el venedor ha de lliurar la mercaderia al lloc convingut del país de l'importador i ha de suportar les despeses i riscos inherents fins a aquest punt.

**DEQ (lliurat sobre el moll)** *m* Significa que el venedor ha complert la seva obligació de lliurament quan ha posat la mercaderia a la disposició del comprador sobre el moll, al port de destinació, despatxada a la duana per a la importació.

**DES (lliurat sobre el vaixell)** *m* Significa que el venedor ha complert la seva obligació de lliurament quan ha posat la mercaderia a la disposició del comprador a bord del vaixell, al port de destinació convingut, sense despatxar-la a la duana per a la seva importació.

**dipòsit duaner** *m* Emmagatzematge de mercaderies a llocs designats a aquest efecte, sota potestat del Servei de Duanes. Són llocs físics controlats per la duana i amb la finalitat de dipositar allí mercaderies estrangeres, tant amb la finalitat d'un simple dipòsit com amb l'objecte que siguin sotmeses a una transformació.

**document únic duaner (DUA)** *m* Document administratiu que s'utilitza per al compliment de les formalitats duaneres necessàries en les operacions d'intercanvi de les mercaderies, com ara l'exportació, la importació o el trànsit. A més, serveix de base per a la declaració tributària consegüent i constitueix un suport d'informació sobre la mercaderia, el seu origen, etc.

**duana** *f* Serveis administratius responsables d'aplicar la legislació duanera i de recaptar els drets i impostos que s'apliquen a la importació, a l'exportació, al moviment o a l'emmagatzematge de les mercaderies, i també són els encarregats de l'aplicació d'altres lleis i reglaments relatius a aquestes operacions.

**embalatge** *m* Qualsevol mitjà material que serveix per a condicionar, presentar, embalar, manipular, emmagatzemar, conservar i transportar una mercaderia. Tot allò que agrupa, conté i protegeix degudament els productes envasats, i facilita el maneig en les operacions de transport i emmagatzematge, i identifica el seu contingut.

**en trànsit** *m* Es diu dels productes que estan sent transportats però encara no han arribat a destinació.

**envàs** *m* Recipient que conté el producte per a protegir-lo o conservar-lo, i que facilita la seva manipulació, emmagatzematge, distribució i presenta l'etiqueta o rètol indicatiu.

**exportació** *f* Sortida de qualsevol mercaderia d'un territori duaner.

**EXW (posat a la fàbrica del venedor)** *m* Significa que el venedor realitza el lliurament de la mercaderia quan la posa a la disposició del comprador al seu establiment o en un altre lloc convingut (fàbrica, taller, magatzem, etc.).

**FAS (franc al costat del vaixell)** *m* Significa que el venedor realitza el lliurament de la mercaderia quan és col·locada al costat del vaixell del port d'embarcament convingut.

**FCA (franc transportista)** *m* Significa que el venedor lliura la mercaderia, despatxada a l'exportació, al transportista nomenat pel comprador al lloc convingut en el contracte de compravenda.

**FOB (franc a bord)** *m* Significa que el venedor compleix la seva obligació de lliurament quan la mercaderia sobrepasa la borda del vaixell al port d'embarcament convingut.

**importació** *f* Introducció de qualsevol mercaderia a un territori duaner.

**Incoterms** *m pl* Regles internacionals per a la interpretació dels termes comercials fixats per la Cambra de Comerç Internacional. El terme prové de la contracció de l'anglès d'*INternational COmercial TERMS*.

**INTRASTAT** *f* Declaració d'operacions d'intercanvi de béns entre els estats membres de la Unió Europea, de caràcter obligatori, que han d'efectuar les empreses que tinguin relacions comercials amb els estats membres de la Unió Europea.

**llista d'embarcament (packing list)** *f* Document comercial que té per objecte detallar el contingut de les mercaderies que conté cada paquet.

**logística** *f* Procés de planificació, instrumentació i control del flux físic i d'informació, i també l'emmagatzematge de les matèries primeres, els productes semiacabats i acabats, des de l'origen fins al consum, d'una forma eficient i efectiva.

**mitjà de transport** *m* Nau, aeronau, vagó ferroviari, camió, contenidor o qualsevol altre vehicle utilitzat per al transport de mercaderies per una via determinada.

**model 349** *m* Model de declaració recapitulativa de les operacions intracomunitàries.

**NSIT** *m* Sigla del Nou sistema informatitzat de trànsit de mercaderies d'utilització a la Comunitat Europea.

**operador de transport multimodal (OTM)** *m* Empresa de transport amb un alt coneixement del mercat i amb una visió comercial del que representa el transport en la competitivitat d'un producte. La seva activitat és eminentment internacional, la qual cosa implica que ha de tenir una xarxa d'agents encarregada de la direcció operativa de les seves activitats a les rutes ateses.

**organització mundial del comerç (OMC)** *f* Organisme internacional creat el 1994 per l'Acord de Marrakech, que s'ocupa de les normes que regeixen el comerç entre els seus països membres. El seu objectiu principal és ajudar els productors de béns i serveis, els exportadors i els importadors en el desenvolupament de les seves activitats.

**palet** *f* Tipus d'envàs emprat per al transport de mercaderies, en forma de plataforma, amb suports i baranes per a condicionar-les i protegir-les millor.

**perfeccionament actiu** *m* Règim duaner que permet rebre, dins el territori duaner nacional, amb un mecanisme suspensiu de drets de duana, impostos i altres càrrecs d'importació, aquelles mercaderies destinades a ser enviades a l'exterior després d'haver estat sotmeses a un procés de producció o fabricació de béns.

**plataformes logístiques** *f pl* Zona delimitada a l'interior de la qual s'exerceixen, per diferents operadors, totes les activitats relatives al transport, a la logística i a la distribució de les mercaderies, tant per al trànsit nacional com per a l'internacional.

**ports secs** *m pl* Instal·lacions fixes situades als llocs d'origen o destinació de la càrrega internacional, on es presta servei a cadascun dels actors que intervenen.

**règim duaner** *m* Tractament aplicable a les mercaderies sotmeses al control de la duana, d'acord amb les lleis i els reglaments duaners, segons la naturalesa i els objectius de l'operació.

**TARIC** *m* Aranzel integrat de les comunitats europees.

**transportista** *m* Qualsevol persona que, en un contracte de transport, es compromet a efectuar o fer efectuar un transport per ferrocarril, carretera, aire, mar, vies navegables interiors o per una combinació d'aquests mitjans de transport.

**transitaris** *m pl* Operadors de transport que s'encarreguen de l'organització dels transports internacionals i, en tot cas, d'aquells que s'efectuïn en règim de trànsit duaner.

**unitat de càrrega** *f* Parteix de l'equip de transport que sigui adequat per a la unificació de les mercaderies que hagin de ser transportades i que permeti el seu moviment complet durant el recorregut i amb tots els mitjans de transport utilitzats.

**zona de vigilància duanera** *f* Part determinada del territori duaner on la duana exerceix poders especials en virtut dels quals aplica o pot aplicar mesures especials de control duaner.

**zona franca** *f* Règim duaner que permet rebre mercaderies en un espai delimitat d'un estat, sense el pagament de gravàmens a la importació per considerar-se que no estan al territori duaner i que no estan subjectes al control habitual de la duana.

**zones d'activitats logístiques (ZAL)** *f pl* Zones especialitzades en l'organització i la regulació dels fluxos de transport i d'informació.

## Bibliografía

- Abajo, L. M.** (2000). *El despacho aduanero*. Madrid: Fundación Confemetal.
- Baena, J.** (2003). *Transporte Internacional*. Barcelona: Centro Internacional de Logística.
- Ballesteros, A.** (2001). *Comercio exterior. Teoría y práctica*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Castán Farrero, J. M.; Cabañero Pisa, C.; Núñez Carballosa, A.** (2000). *La logística en la empresa*. Madrid: Pirámide.
- Diversos autores** (2003). *El crédito documentario como instrumento financiero de la exportación*. Madrid: Instituto Español de Comercio Exterior.
- Jerez, J.** (2002). *Comercio Internacional*. Barcelona. ESIC.
- León, A.; Romero, R.** (2003). *Logística del transporte marítimo*. Barcelona: Centro Internacional de Logística.
- Mira, J.** (2001). *Gestión del transporte. Introducción a la gestión de la cadena del transporte*. Barcelona: Centro Internacional de Logística.
- Sánchez Gamborino, F. M.** (1998). *El contrato de transporte internacional, CMR*. Madrid: Tecnos.
- Vila, C.** (2004). *Logística de la carga aérea*. Barcelona: Centro Internacional de Logística.