

Ariadna Marti Romero

LA COMPRAVENDA INTERNACIONAL DE MERCADERIES

LES REGLES INCOTERMS 2020[®]

TREBALL DE FI DE GRAU

Dirigit per Àngel Urquizu Cavallé

Grau de Dret



Universitat Rovira i Virgili

Campus Catalunya (Tarragona), 2020/2021

Índex

I. Resum (abstract)	4
II. Introducció	5
III. Capítol I: MARC TEÒRIC	6
I. Definició INCOTERMS	6
II. Àmbit d'aplicació dels INCOTERMS	7
III. Finalitat dels INCOTERMS	8
IV. Obligacions de les parts:	9
i. Obligacions del venedor	10
ii. Obligacions del comprador	10
V. La responsabilitat	11
VI. Classificació dels INCOTERMS	11
i. INCOTERMS de transport multimodal:	13
1. EXW	13
2. FCA	14
3. CPT	15
4. CIP	15
5. DPU	16
6. DAP	16
7. DDP	17
ii. INCOTERMS únicament de transport marítim i vies navegables internacionals:	17
1. FOB	18
2. FAS	18
3. CIF	19
4. CFR	19
iii. Variants dels Incoterms	20
IV. Capítol II: MARC PRÀCTIC	21
I. Fiscalitat	21
II. Documentació i tràmits duaners	22
III. Legislació aplicable	26

IV. Diferències entre la proposta de 2.010 i de 2.020	28
V. Avaluació pràctica sobre l'aplicació dels INCOTERMS	29
VI. Casos pràctics	30
V. Consideracions finals	34
VI. Annexes:	36
I. Bibliografia	37
II. Web grafia	37
III. Agraïments	38

I. Resum (abstract)

Es tracta d'una guia pràctica d'assessorament i comparació per a l'elecció d'un terme Incoterm al marc d'un contracte de compravenda internacional de mercaderies. La intenció és poder fer arribar al lector a una conclusió pràctica d'utilització de l'Incoterm més indicat i adequat per a la transacció internacional que té en ment.

Paraules clau

Internacional - transmissió de riscos – obligacions de les parts – exportació – importació

Se trata de una guía práctica de asesoramiento y comparación para la elección de un término Incoterm dentro del marco de un contrato de compraventa internacional de mercancías. La intención es la obtención de una conclusión práctica de utilización del Incoterm más indicado y adecuado para la transacción internacional que se tiene en mente.

Palabras clave

Internacional – transmisión de riesgos – obligaciones partes – exportación – importación

This is a practice guide to advice and comparison to select an Incoterm in the framework of an International purchase sales contract. The intention is achieve to the lector a practical conclusion in the utilisation of the most adequate Incoterm in a business transaction that the company has in mind.

Key words

International – risk transfer – liabilities of the parties – export – import

II. Introducció¹

L'any 1.936 es va establir pel món del comerç internacional la primera edició dels Incoterms². De la mà de la Cambra de Comerç Internacional, van implicar el desenvolupament d'una sèrie de sigles tècniques amb la intenció de ser utilitzades arreu del món, en qualsevol idioma i sota qualsevol legislació vigent. Altrament dit, són usos que neixen de la pràctica del comerç per tal de cessar amb la inseguretat jurídica que esdevenia de la incorrecta delimitació dels riscos en els contractes de compravenda internacionals.

Amb els Incoterms no neix el comerç internacional, sinó que es perfilen les posicions entre les parts (importador i exportador) en l'esfera de les transaccions internacionals. Podem situar la història del comerç internacional de mercaderies, per exemple, en la confecció de la màscara funerària de Tutankhamon, on el lapislàtzuli que quasi destaca més que l'or, va ser importat d'unes mines de l'Afganistan fins a Babilònia, cap allà l'any 1.595 aC. Aquestes exportacions o transaccions internacionals cada vegada van anar sent més freqüents al llarg de la història i molts països van veure's amb grans dificultats a l'intentar normativitzar-les; ja que cada cop resultava més costós fer-ho (degut a que les postures no estaven ben definides al contracte de compravenda i els drets i obligacions de les parts no es respectaven). Davant d'aquesta necessitat la Cambra de Comerç Internacional va crear els Incoterms; per facilitar les relacions de comerç exterior. L'objectiu era fer desaparèixer la incertesa i la inseguretat jurídica en les pràctiques, usos i procediments en les operacions comercials exteriors.

Tres mil sis-cents quinze anys després des de l'exportació del lapislàtzuli per a la confecció de la màscara funerària les coses han canviat i han evolucionat molt, però l'essència d'aquells primers mercaders no ha desaparegut i és latent al nostre dia a dia; facilitat en moltes ocasions pels termes Incoterms, fent prevaldre l'autonomia de la voluntat de les parts, però delimitant clarament els moments de transmissió del riscs, els llocs d'entrega o el transport.

¹ Pel que fa a les formalitats, aquest treball segueix el model de revista de Dret Financer (Quinzena Fiscal d'Aranzadi). <https://www.thomsonreuters.es/es/tienda/revistas/quincena-fiscal/p/10002231#tab-2>

² Modificacions posteriors: 1.953, 1.967, 1.976, 1.980, 1.990, 2.000 i 2.010. La versió actual és de 2.020.

III. Capítol I: MARC TEÒRIC

I. Definició INCOTREMS

L'article 9.1 del Conveni de Viena de l'any 1.980³ estableix que les parts quedaran obligades per qualsevol ús que hagin convingut i per qualsevol pràctica que hagin establert entre elles. Amb usos convinguts, fem referència al que han pactat les parts de forma expressa. Això sorgeix quan les parts recorren a expressions o abreviatures usuals en el comerç internacional, freqüentment codificades per corporacions professionals; això és el que es denominen Incoterms. Els Incoterms (*International Commercial Terms*) són regles elaborades per la Cambra de Comerç Internacional (ICC)⁴, emprades als contractes de compravenda internacionals; es componen per onze termes actualment, en la seva última modificació de l'any 2.020.

S'utilitzen per a determinar en quin moment de l'operació comercial s'ha de transmetre el risc sobre la mercaderia, juntament amb la responsabilitat del comprador i del venedor. El seu ús es caracteritza com a voluntari, no obstant, la majoria de transaccions internacionals es regeixen sota les normes Incoterms; són regles diàriament utilitzades i molt populars en les operacions de comerç exterior.

LÓPEZ, C. (Banc Sabadell), Incoterms 2020. Banc Sabadell, recuperat del vídeo https://www.youtube.com/watch?v=jnYpepOletA&feature=emb_title&ab_channel=BancSabadell ens diu que *es poden considerar un conjunt de regles internacionals de caràcter facultatiu que la Cambra de Comerç Internacional (ICC) ha recopilat i definit sobre la base de les pràctiques més o menys estandarditzades pels comerciants.*

Són regles que determinen el repartiment de les despeses (tant el venedor com el comprador sabran quines despeses estaran incloses en el preu de venda, fet que els facilitarà la comparació amb altres ofertes nacionals i/o internacionals), la transmissió

³ Convenció de les Nacions Unides Sobre els Contractes de Compravenda Internacional de Mercaderies. <https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/sales/cisg/V1057000-CISG-s.pdf>

⁴ **Cambra de Comerç Internacional (ICC):** està formada per totes les Cambres de comerç dels països i els seus objectius són l'impuls de la globalització, el control de les pràctiques arbitràries, la defensa del lliure comerç, l'auto-regulació de les empreses i la lluita contra el crim comercial. Fundada l'any 1.919. Avui en dia a més de les Cambres de Comerç agrupa a milers d'empreses i associacions empresarials procedents de més de 130 països.

del risc (es definirà en quin moment i en quin lloc acaba la responsabilitat del venedor i comença la del comprador) i el lliurament de la mercaderia (s'assenyalarà el lloc concret on s'haurà de dipositar la mercaderia per part del venedor, i per tant, el que serà el punt de recollida del comprador).

II. Àmbit d'aplicació dels INCOTERMS

L'àmbit d'aplicació dels Incoterms és la compravenda de mercaderies entre països; no obstant, cal afegir a la definició que són regles que regulen *inter partes*⁵ uns elements de la compravenda específics. Aquests elements de la compravenda són els constituïts per les obligacions generals de les parts, les llicències, autoritzacions, acreditacions de seguretat i altres formalitats, els contractes de transport, els contractes d'assegurança, l'entrega de les mercaderies i la transmissió del risc. En general es comprenen dins de les 5 fases que componen la compravenda internacional de mercaderies (negociació, documentació, transport i assegurança, i fiscalitat). En essència, els Incoterms regulen 4 qüestions:

- 1) L'entrega de les mercaderies (com i on s'han d'entregar).
- 2) La transmissió dels riscos (com i quan els riscos que pugui sofrir la mercaderia fins arribar a destí passen del venedor al comprador).
- 3) La distribució de les despeses (qui pagarà el transport, l'assegurança, etc.).
- 4) Els tràmits documentals (qui proporcionarà els documents comercials, de transport, d'assegurança, administratius, etc.).

Hi ha uns determinats aspectes del comerç exterior que tot i ser molt coneguts i transcendents, no regulen els Incoterms⁶, així doncs, quedaran fora del seu àmbit d'aplicació, com són:

- **El comerç de serveis:** els Incoterms sols s'utilitzaran en la compravenda de productes tangibles, així doncs, quedarà exclòs tot el comerç de serveis, ja que aquests, resulten ser intangibles i conseqüentment indeterminables físicament.

⁵ **Definició *inter partes*:** és una solució llatina que significa “entre les parts”, utilitzada en dret per a referir-se a l'aplicabilitat d'una norma, un acte o un contracte.

⁶ Castillo, C. INCOTERMS®2020: Obligaciones, Costes y Riesgos, Global Negotiator (documentos Internacionales), pàgina 13.

En l'activitat de serveis no es produeix una entrega física i per tant la necessitat de la logística és inexistent o del despatx duaner.

- **La transmissió de la propietat de la mercaderia:** quedarà exclòs aquest aspecte tant important ja que la transmissió de la propietat es regularà en el contracte de compravenda i es realitzarà normalment amb el pagament del preu, és per això que no es veurà afectada pels Incoterms.

En referència a la transmissió de la propietat de la mercaderia CASTILLO, C. *INCOTERMS®2020: Obligaciones, Costes y Riesgos*, Global Negotiator (documentos Internacionales), ens diu que *mai s'utilitzarà l'expressió de "transmetre la mercaderia"; quan es defineixin les obligacions d'entrega de la mercaderia per part del venedor s'utilitzaran les expressions tals com "subministrament de la mercaderia" o "posada a disposició de..."*

- **El termini de pagament:** s'estableix també en el contracte de compravenda, a més podrà tractar-se de diferents tipus de pagaments (diferents moments), com per exemple el pagament anticipat (abans de l'entrega), pagament al comptat (coincidint amb l'entrega) o pagament a crèdit (amb posterioritat a l'entrega). En aquest cas CASTILLO, C estableix que tampoc es veurà afectat per l'Incoterm el que es pacti respecte al pagament.

A més d'aquests 3 aspectes tant importants del contracte de compravenda tampoc seran d'aplicació en altres qüestions com l'especificació de la mercaderia, les garanties i/o indemnitzacions, les demores i/o incompliments, drets de propietat intel·lectual, etc.

Tots aquests aspectes que fa referència CASTILLO, C. vindran a resoldre's a través del pactat al contracte de compravenda internacional i de conformitat amb la llei a la que quedi sotmès el contracte.

III. Finalitat dels INCOTERMS

La finalitat dels Incoterms és establir un conjunt de regles internacionals per a facilitar la fluïdesa del comerç internacional, contribuint a evitar les incerteses derivades de les diferents interpretacions dels contractes entre operadors, o almenys, intentar minimitzar-les.

Existeixen aquestes incerteses a les operacions internacionals, degut a que a vegades, la comunicació entre ambdues parts contractants és complicada (barreres horàries, idiomàtiques, etc.) o passa per diferents intermediaris fet que complica la informació inicial. Una barrera o impediment afegit és per exemple, que les parts poden arribar a tenir un coneixement imprecís de les diferents pràctiques comercials utilitzades als seus països respectius.

La finalitat dels Incoterms podem veure-la plasmada en tres principis brindats pel seu ús o aplicabilitat (avantatges en les operacions internacionals):

- **Pel que fa als aspectes comercials:** aplicats en les negociacions de compravendes internacionals; ajuden a identificar les respectives obligacions entre les parts, regulant així els problemes de tràmits documentals i costos de la operació. Aquests elements contribueixen a l'estalvi de temps de les transaccions comercials internacionals anul·lant distàncies i superant impediments lingüístiques.
- **Pel que fa als aspectes logístics:** vindran a determinar el punt exacte (el lloc d'entrega) amb la finalitat de regular la transferència del risc de dany i la responsabilitat d'entrega de la mercaderia entre venedor i comprador.
- **Pel que fa als aspectes jurídics:** la seva aplicació permetrà la resolució de conflictes en compravendes internacionals a l'especificar les obligacions de cada una de les parts, a més de reduir el risc de complicacions legals (fet que aportarà fermesa a la operació i seguretat, a més de certesa als contractes comercials).

IV. Obligacions de les parts

A més de totes les funcions que abasten els Incoterms, l'objectiu fonamental és delimitar el repartiment dels costos en una compravenda internacional de mercaderies entre el venedor i el comprador. Definiran exactament quines despeses derivades de la realització de les operacions logístiques assumirà cada part; per tant, quines obligacions tindrà el comprador i quines el venedor.

Cal destacar que quan les parts acorden sotmetre's a un Incoterm determinat, aquestes es comprometen a una sèrie de requisits i exigències mútues com hem indicat abans.

Aquestes exigències o requisits derivaran doncs, en funció del terme comercial seleccionat (les obligacions de cada part seran diferents en funció de si és un Incoterm FCA, EXW o DDP per exemple).

a. Obligacions del venedor

Sense entrar a analitzar un Incoterm en concret, el venedor de forma genèrica tindrà les obligacions de:

- Emissió de documents que comprovin el valor dels béns (factura o document equivalent)⁷ corresponents a la mercaderia objecte del contracte.
- Control del correcte subministrament de la mercaderia (correspon el producte que s'ha demanat amb el que s'expedeix i consta a la factura), així com les quantitats, qualitats i característiques.
 - o El continent (envàs, embalatge, etiquetatge, etc.) serà l'idoni per a la seva arribada a destí, a més d'adequar-se a la normativa d'origen i destí.
- Els terminis i la forma d'entrega s'hauran de respectar al màxim (dependrà de l'elecció de l'Incoterm en què s'hagi d'estipular el punt concret d'entrega o no).
- Compliment dels tràmits burocràtics (obtenció de permisos, llicències, despatxos duaners, taxes, impostos, aranzels, etc.); dependrà també de l'Incoterm escollit.
- Col·laboració en tot moment amb el comprador (facilitació de dades, certificats o informació en general, per si a aquest li fossin necessaris per a la recollida de la mercaderia).

b. Obligacions del comprador

Per altra banda, sense tampoc encasellar l'obligació en un Incoterm concret, el comprador estarà obligat a:

- El pagament de la mercaderia (en termini i condicions pactades).

⁷ "CASAS FRAIRE, I, Gestión Práctica de los Incoterms® en el Comercio Internacional, auto editat, pàgina 14, principalment fa referència a la factura comercial, o a aquell document que manifesti quantitat, preu, descripció de les mercaderies, etc. que atorguen a la vegada, la propietat de les mercaderies al comprador. *Aquest document demostrarà el preu pagat o per pagar de les mercaderies exportades o importades i serà determinant per establir el valor a la duana dels béns, amb la finalitat de pagar correctament les contribucions de comerç exterior. És a dir, és el document que comprova el valor dels béns i depenent del Incoterm manifestat en ell, es determinarà si és necessari incrementar variables com el cost de recol·lecció, exportació, noli i assegurança per a determinar una base gravable per al càlcul dels aranzels, drets i impostos indirectes. És aquí on es dona gran importància a la factura o equivalent.*

- Recepció de la mercaderia (en lloc i data estipulat).
- Assumpció del risc i la responsabilitat de la mercaderia a partir del moment en el qual ho estableixi l'Incoterm.
- Si el transport corre per part del comprador, aquest haurà de garantir que sigui efectiu i es realitzi correctament (amb antelació, donant informació de la mercaderia objecte de contracte, etc.).
- Informar al venedor de la correcta o no, rebuda de la mercaderia (consegüents reclamacions si procedís).
- Pagaments de despeses inesperades per culpa del comprador (instruccions no precises i corresponents a demores sobrevingudes en l'entrega, etc.).
- En funció de l'Incoterm escollit també es farà càrrec de les despeses i impostos atribuïbles a l'exportació / importació (despatx de duanes, aranzels, IVA, etc.).

Adjunt com annex nº1 esquema de les obligacions de les parts i moment de transmissió del risc.

V. La responsabilitat

En funció de l'Incoterm escollit el risc es transmetrà en un moment o un altre i consegüentment serà responsable el comprador o venedor. Per això és important seguir els passos o les regles que estableix cada Incoterm per ser responsable en el moment oportú i no haver-se de fer càrrec de despeses indegudes com la pèrdua o el dany de la mercaderia quan no corresponen.

VI. Classificació dels Incoterms⁸

Els Incoterms poden classificar-se d'acord a 3 criteris íntimament relacionats amb el transport (tipus de transport utilitzat, pagament del transport principal i transmissió del risc en el transport). En aquesta triple classificació el criteri que preval és el de tipus de transport utilitzat. No obstant, a la pràctica també es poden agrupar en 4 categories

⁸ Classificació realitzada d'acord amb les normes de la Cambra de Comerç Internacional (ICC) i d'acord amb Castillo, C. INCOTERMS®2020: Obligaciones, Costes y Riesgos, Global Negotiator (documentos Internacionales), pàgina 14 i 47 i ss; juntament amb CASAS FRAIRE, I, Gestión Práctica de los Incoterms® en el Comercio Internacional, auto editat, pàgina 46 i ss.

diferents, diferenciant-se cada una per la primera lletra de les sigles angleses corresponents (termes E, F, C i D).

- **Tipus de transport utilitzat⁹:** l'ús dels Incoterms dependrà del tipus de transport que s'utilitzi. En la nova versió dels Incoterms de l'any 2020 hi ha 7 Incoterms que són els anomenats polivalents, és a dir, es poden utilitzar en qualsevol tipus de transport (terrestre, aeri i marítim) o combinar-los (multimodal). No obstant, hi ha 4 Incoterms que tant sols poden utilitzar-se per transport marítim i per vies navegables interiors (canals, rius i llacs).
 - **Incoterms per qualsevol tipus de transport i transport multimodal:** EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU i DDP.
 - **Incoterms exclusivament utilitzats pel transport marítim i les vies navegables:** FAS, FOB, CFR i CIF.
- **Pagament del transport principal (local i internacional):** es tracta del segon criteri de classificació i fa referència a qui paga el transport entre el país d'origen i el de destí (venedor o comprador / exportador o importador). Es diferenciarà en funció de qui realitzi el pagament:
 - **Incoterms amb pagament del transport per part de l'exportador:** CPT, CFR, CIP, CIF, DAP, DPU, i DDP.
 - **Incoterms amb pagament del transport per part de l'importador:** EXW, FCA, FAS i FOB.
- **Transmissió del risc:** per últim la transmissió del risc consisteix en aquell punt físic on s'efectua l'entrega de la mercaderia, on el venedor ja no és responsable i ho passa a ser el comprador; així doncs, si la mercaderia pateix algun tipus de dany en funció de la utilització d'uns Incoterms o uns altres, la transmissió del risc es farà al país de l'exportador o de l'importador i per tant serà responsable una figura o l'altra.
 - **Incoterm amb transmissió del risc al país d'origen:** EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CFR i CIP.
 - **Incoterm amb transmissió del risc al país de destí:** DAP, DPU i DDP.

⁹ amb Castillo, C. INCOTERMS®2020: Obligaciones, Costes y Riesgos, Global Negotiator (documentos Internacionales), pàgina 14

i. **INCOTERMS de transport multimodal¹⁰:**

a. **EXW (EX WORKS / Entrega directa a la sortida)**

Venedor → és el que té la responsabilitat de posar la mercaderia a disposició del comprador a les seves instal·lacions en un embalatge adaptat al tipus de transport.

Comprador → persona que assumeix les despeses i els riscos inherents al transport, des de la sortida de la fàbrica fins arribar a destí. El terme EXW representa la menor quantitat d'obligacions pel venedor, no obstant, si les parts volen que el venedor assumeixi les despeses i riscos de la càrrega de la mercaderia al sortir (EXW Loaded), ho hauran d'assenyalar clarament a través d'una clàusula explícita que s'afegirà al contracte de compravenda. S'assumeix que el venedor presta al comprador tota l'assistència necessària per a l'obtenció d'una llicència d'exportació, una assegurança i donant-li tota la informació útil que li permeti al comprador exportar la seva mercaderia de forma segura.

CASTILLO, C. ens apunta que aquest Incoterm és aconsellable per empreses exportadores amb molt poca experiència internacional i que realitzen operacions d'agrupatge¹¹ de poc volum, on el comprador envia un camió a recollir la mercaderia a les instal·lacions del venedor. A més ens diu que *quan s'envien contenidors complets es recomana utilitzar l'Incoterm FCA ja que habitualment serà el venedor el que realitzarà l'operació de càrrega del contenidor al camió que enviarà el comprador a les instal·lacions del venedor.*

¹⁰ **Transport multimodal:** el transport multimodal és l'articulació entre diferents formes de transport amb la finalitat d'agilitzar les operacions de transbord de mercaderies. L'essència que caracteritza el transport multimodal és la utilització de més d'un tipus de vehicle d'origen a destí (camió, vaixell, avió, tren, etc.) amb un sol contracte de transport. Generalment el transport multimodal s'efectua per un sol operador de transport multimodal, qui subscriu un Contracte de Transport Multimodal i assumeix la responsabilitat del seu compliment en qualitat de portador.

¹¹ **Operacions d'agrupatge:** <https://www.mecalux.es/blog/grupaje-mercancias> l'agrupatge o consolidació de mercaderies fan referència al procediment de re organització i agrupació de productes per a la seva gestió unificada en l'emmagatzematge i el transport. Es tracta d'un fenomen molt assentat al sector logístic pels avantatges que es presenten en quant a la reducció de costos i a la millora de la productivitat. En el cas del transport, l'agrupatge, combina mercaderies de diversos clients en un camió o en un container si es tracta de transport marítim o inter-modal, amb la intenció d'evitar un viatge a mitja càrrega per productes per a un sol client. Al magatzem, la consolidació de mercaderies s'aplica com part de diferents operatives de recepció, emmagatzematge, preparació de comandes i expedició de mercaderies.

El risc es transmetrà en el transport de la mercaderia quan s'entregui la mercaderia del venedor al comprador (moment de l'entrega), abans de que la mercaderia es carregui al primer mitjà de transport enviat pel comprador. No obstant, per a que la transmissió del risc sigui efectiva i aquest pugui transmetre's és necessari que la mercaderia estigui identificada i individualitzada com s'estableix en l'objecte del contracte de compravenda; a més el venedor haurà de comunicar de forma fefaent quan posa la mercaderia a la seva disposició. CASTILLO, C. apunta que el venedor només assumirà els costos d'embalatge, verificació i marcat de la mercaderia, d'acord amb les pràctiques del comerç exterior. També s'haurà de fer càrrec d'aquells requeriments específics que els usos estableixin o que el comprador estipuli en el contracte (embalatges amb un material determinat, col·locació, etc.). La resta de costos de l'operació els assumirà el comprador.

b. FCA (FREE CARRIER / Franc – transportista, punt d'entrega convingut)

Venedor → el venedor efectuarà la càrrega de la mercaderia si l'entrega es realitza a les instal·lacions del venedor (degudament embalada pel vehicle proporcionat). El despatx de duanes d'exportació serà responsabilitat del venedor.

Comprador → el comprador escollirà el mitjà de transport i el transportista. El traspàs de despeses i riscos passa quan el transportista es fa càrrec de la mercaderia. Les parts han de convenir un lloc per a l'entrega de les mercaderies (terminal del transportista o instal·lacions del venedor).

El venedor ha d'entregar la mercaderia en temps útil i inclús prestar-li assistència per a l'obtenció de documents o informació relacionats amb la seguretat necessària per a l'exportació o importació de les seves mercaderies i pel transport al destí final. Tots aquests documents, informació, recolzament i riscos són assumits pel comprador.

Amb més precisió que als altres Incoterms pel FCA en un punt d'entrega convingut es precisarà el punt convingut, és a dir, la seva precisió geogràfica, per exemple FCA (Tarragona), no obstant si l'exportador es troba a Tarragona s'haurà de ser més específic, com per exemple FCA (Port de Tarragona, terminal X, Tarragona).

Aquest Incoterm té un ús molt creixent en les operacions de comerç internacional i es preveu que desbanqui l'EXW en la majoria de ventes on el venedor entrega la mercaderia al seu país i no gestiona el transport internacional.

c. CPT (CARRIAGE PAID TO / Ports pagats fins, lloc de destí convingut)

Venedor → El venedor coordina la cadena logística. Després d'haver-se encarregat del despatx duaner d'exportació, escull els transportistes i paga les despeses fins al lloc convingut.

Comprador → Els riscos d'avaria o pèrdua són assumits pel comprador des del moment en que les mercaderies hagin estat entregades al primer transportista. Posteriorment, el comprador se'n encarregarà de pagar els aranzels d'importació i les despeses de descàrrega (important aclarir la noció de despeses de descàrrega en el context del contracte de transport). El comprador assumirà les despeses de transport si aquestes no estan incorporades al preu del transport, ja que de ser així les assumirà el venedor.

En l'Incoterm CPT trobem que hi ha transferència de riscos i despeses en llocs diferents, és per això que CASTILLO, C. recomana que *les parts indiquin amb precisió al contracte de compravenda tant el lloc d'entrega on el risc passa al comprador, com el lloc de destí convingut on el venedor conclourà un contracte de transport*. Pel que fa a les despeses i riscos de la informació i documentació requerida pel comprador correrà a càrrec del venedor.

d. CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO / Ports pagats, assegurança inclosa fins a lloc de destí convingut)

Venedor → es tracta d'un Incoterm idèntic a CPT, però el venedor ha de proporcionar a més una assegurança de transport. El venedor tanca el contracte de transport, paga el noli i la pòlissa d'assegurança.

Comprador → els riscos d'avaria o pèrdua s'assumeixen per aquest des del moment que les mercaderies han estat entregades al primer transportista, posteriorment s'encarrega també de pagar els aranzels d'importació i les despeses de descàrrega.

Al terme CIP el venedor no ve obligat a contractar l'assegurança, tret d'una cobertura mínima. Si el comprador desitja ampliar la cobertura, haurà d'obtenir una autorització

del venedor per a les noves condicions o contractar ell mateix una assegurança complementària. Pel que fa a les despeses i riscos de la informació i documentació requerida pel comprador correrà a càrrec del venedor.

e. DPU (DELIVERED AT PLACE UNLOADED / Entregat al lloc convingut, descarregat)

Venedor → igual que a l'Incoterm DAP, com al DDP es requereix que el venedor assumeixi pràcticament tota la responsabilitat de posar la mercaderia a disposició del comprador al lloc de destí convingut, però no descarregada del mitjà de transport. No obstant, el DPU exigeix la descàrrega de la mercaderia del mitjà de transport. També es farà càrrec de la pèrdua o dels danys ocasionats fins a ser entregada amb els termes pactats. Assumeix el cost de qualsevol document necessari per fer-se càrrec de la mercaderia.

Comprador → serà obligació d'aquest rebre l'entrega quan la mercaderia ha estat entregada tal i com s'ha descrit. El comprador assumeix tots els riscos de pèrdua o dany de la mercaderia, una vegada que el venedor l'hagi entregat sota les condicions pactades. No obstant, si el comprador no informa al venedor del lloc exacte d'entrega, assumirà el risc, la pèrdua o el dany des de la data acordada o el període de temps acordat per l'entrega; així doncs si les autoritats del país importador retenen la mercaderia perquè el comprador no va obtenir el permís d'importació necessari, la responsabilitat total serà del comprador. Per altra banda, el comprador no està obligat amb el venedor a tramitar un contracte de transport.

f. DAP (DELIVERED AT PLACE / Entregat al punt de destí, lloc convingut)

Venedor → cal que entregui les mercaderies, posant-les a disposició del comprador al mitjà de transport d'aproximació llest per a la descàrrega al destí convingut. CASTILLO, C. ens diu que *també pagarà el despatx de duanes d'exportació, però que no tindrà cap obligació de fer-ho amb els aranzels*. S'haurà de tancar un contracte, que anirà a càrrec del venedor, pel transport de les mercaderies al destí convingut, així com la seva descàrrega a l'arribada. Per la resta, el venedor no ve obligat a celebrar un contracte

d'assegurança, però haurà de proporcionar al comprador, per compte pròpia, el document que li permeti rebre les mercaderies.

Comprador → pagarà el preu de les mercaderies previst al contracte de compravenda i rebrà les mateixes quan siguin entregades. A més, haurà de comunicar al venedor que serà necessari tota la informació relacionada amb la seguretat que pugui necessitar per a l'exportació, importació i transport fins a destí final. Aquesta nova regla substitueix al DDU, no obstant, s'aconsella utilitzar-la únicament als països on els mitjans de transport a destí siguin manejables.

g. DDP (DELIVERED DUTY PAID / Entregats drets pagats, lloc de destí convingut)

Venedor → és l'Incoterm on el venedor té les màximes obligacions, ja que la transferència de les despeses i riscos s'efectuen en el moment de l'entrega en les instal·lacions del comprador. El pagament dels drets de duana d'importació també els cobreix ell.

Comprador → rebrà la mercaderia al lloc de destí convingut i pagarà les despeses de la descàrrega. Haurà de comunicar al venedor tota la informació relacionada amb la seguretat que fos necessària per l'exportació, importació i el transport de les mercaderies fins destí final. Si fos el cas que les parts desitgessin excloure de les obligacions del venedor el pagament de certs càrrecs vinculats a la importació de la mercaderia s'hauria d'especificar (DDP IVA no pagat). Vegeu a continuació al punt iii. apartat C l'explicació de la variant DDP amb IVA no pagat, així com les altres variants existents.

ii. INCOTERMS únicament de transport marítim i vies navegables internacionals¹²:

¹² **Transport marítim i vies navegables internacionals:** el transport marítim és el mitjà de transport més antic; consisteix en transportar mercaderies per l'aigua (utilitzant qualsevol tipus de nau), juga un paper essencial en el desenvolupament econòmic i social, i és un sector amb una enorme activitat a Catalunya i arreu del món, tant pel que fa en el transport de mercaderies com de persones. El transport marítim actual s'organitza en tres àmbits d'activitat (transport de mercaderies, transport de persones i els serveis portuaris). Pel que fa a les vies navegables, aquestes agrupen el transport que es realitza per rius, llacs o canals. Algunes d'aquestes vies són creades artificialment per tal de facilitar el transport de mercaderies entre masses d'aigua ja existents.

a. FOB (FREE ON BOARD / Carregat a bord (port d'embarcament convingut)

Venedor → haurà de posar a disposició la mercaderia, al port d'embarcament designat, a bord del vaixell escollit pel comprador, i efectuar si cal, els tràmits de duana per a l'exportació. CASTILLO, C. afirma que *en un contracte tipus FOB, el venedor compleix quan la mercaderia està a bord del vaixell al port d'embarcament designat.*

Comprador → el comprador escollirà el vaixell, pagarà també el noli marítim, l'assegurança i també se'n encarregarà de totes les formalitats pertinents a l'arribada de la mercaderia. Assumirà totes les despeses i riscos de pèrdua o deteriorament de la mercaderia des del moment en que fos entregada.

b. FAS (FREE ALONGSIDE SHIP / Franc al costat del vaixell, port d'embarcament convingut)

Venedor → les obligacions d'aquest es compleixen quan la mercaderia es col·loca al costat del vaixell al moll de càrrega (aquí els aranzels ja s'han pagat). Només entregará la mercaderia sota el terme FAS si l'entrega es realitza al costat del vaixell, quan aquest es troba al moll (es tracta doncs d'una obligació de lloc i moment). Així doncs, també correrà al seu càrrec l'obtenció d'una llicència d'exportació o d'alguna altra autorització (per a l'exportació).

Comprador → és qui assumirà totes les despeses i risc de pèrdua o deteriorament quan la mercaderia s'hagi entregat al costat del vaixell. Les despeses pertinents al retard de la embarcació o a la cancel·lació de l'escala també seran assumides per ell. Serà qui designarà el transportista, per tant concretarà el contracte de transport i pagarà el noli. Pel que fa a les obtencions de llicència i demés autoritzacions, al comprador li succeirà el mateix però quan es tracti d'una importació, a més, el comprador estarà obligat a subministrar-li tota la informació necessària en quant al nom del vaixell, lloc de càrrega, moment escollit, etc.. També assumirà els costos de la documentació.

c. CIF (COST INSURANCE FREIGHT /Cost assegurança, noli, port de destí convingut).

Venedor → és igual que l'Incoterm CFR però s'inclou que el venedor haurà de proporcionar una assegurança marítima contra el risc de pèrdua o pels danys que pugui sofrir les mercaderies. Serà ell qui pagarà la prima de l'assegurança. LLAMAZARES GARCÍA-LOMAS, O. *Guía Práctica de los Incoterms 2.020*. Global Marketing Strategies ens fa referència a que l'assegurança s'haurà de fer conforme a la garantia mínima esptipualda sobre les facultats del *Institute of London Underwriters (ILU)*¹³, o qualsevol altre sèrie de clàusules semblants (haurà de cobrir almenys el preu previst en el contracte augmentat d'un 10% i estar descrit amb la divisa objecte del contracte de compravenda), LLAMAZARES GARCÍA-LOMAS, O. ens diu que *és una assegurança FPA (franc d'avaria particular) d'un 110% del valor; sent possible però arribar fins a un 20% sense motiu de justificació (en el cas que fos superior si estigues justificat es podria admetre)*. Serà també el venedor qui assumirà les despeses de documentació.

Comprador → passarà a assumir el risc quan la mercaderia hagi estat entregada a bord del vaixell, al port d'embarcament convingut. Haurà de verificar la mercaderia que s'entrega i rebre-la del transportista al port de destí convingut.

d. CFR (COST AND FREIGHT / Cost i noli, port de destí convingut)

Venedor → serà l'encarregat d'escollir al transportista, a més de pactar i assumir les despeses pagant el noli fins al port de destí convingut. En aquest Incoterm la descàrrega no està inclosa. A la guia pràctica de la Cambra de Comerç Internacional (ICC). 2.020. *Reglas de ICC para el uso de términos Comerciales nacionales e internacionales* s'apunta que la descàrrega de les mercaderies amb aranzels cancel·lats al vaixell és la seva responsabilitat, així com també les formalitats derivades del despatx.

La transferència del risc serà la mateixa que a l'Incoterm FOB pel venedor. També assumirà les despeses de documentació i prestar informació, a més té la obligació

¹³ **Institute of London Underwriters (ILU):** és una associació formada per companyies d'assegurances marítimes, d'aviació i de transport. Es va establir l'any 1.884 i tenia com a objectiu abordar problemes relacionats amb els riscos que subscrivien. Van començar com un conjunt de reunions informals entre empreses asseguradores marítimes, d'aviació i de transport i van decidir formar un grup que pogués tractar col·lectivament els problemes derivats de les assegurances que venen per exemple els armadors, consignataris aeris o alguns governs; establint una sèrie de clàusules i usos al respecte.

d'entregar al comprador un document de transport vàlid fins al port de destí convingut cobrint les mercaderies contractuals (per a fer valdre els seus drets com reclamacions, venda en trànsit, etc.)

Comprador → assumirà el risc del transport quan la mercaderia s'hagi entregat i estigui a bord del vaixell al port d'embarcament convingut. L'haurà de rebre el transportista, sempre i quan es tracti del port de destí que s'hagi convingut.

iii. Variants dels INCOTERMS:

Els usos i les pràctiques comercials han portat en alguns casos als exportadors o importadors a afegir termes a algun Incoterm en concret, el seu objectiu ha sigut precisar o determinar millor el repartiment dels costos i l'assumpció dels riscos entre les parts.

- a. **EXW carregat (*loaded*):** les despeses de càrrega del camió les assumirà el venedor i en conseqüència els riscos que es derivin de l'esmentada operació. Com hem observat abans, quan s'utilitza l'Incoterm EXW, normalment, és el venedor el que realitza la càrrega al primer mitjà de transport, per tant, aquesta variable s'ajusta més a la realitat que la regla EXW on els costos i riscos de la càrrega corren a compte del comprador.
- b. **CIP o CIF màxima cobertura (*màximum cover*):** en aquesta variable el venedor contractarà a favor del comprador una cobertura d'assegurança del transport internacional amb clàusula A del ICC¹⁴, a més d'una clàusula de Vaga i una de Guerra. Es pot pensar amb els costos addicionals que aquest fet suposarà, però en comparació amb els que es podrien assumir de no tenir l'assegurança surt a compte. Serà aconsellable per aquelles operacions amb països d'un cert grau de risc.

¹⁴ **Institute Cargo Clauses (ICC):** són totes aquelles clàusules que s'incorporen en una pòlissa d'assegurança marítima. És a dir, l'assegurança que cobreix la càrrega que es troba en trànsit. Evidentment la integració d'aquestes clàusules a l'assegurança es fa amb l'objectiu d'especificar amb detall, de quin tipus d'articles es tracta i quins estaran coberts si es presenta la pèrdua o un dany sobrevingut durant l'enviament.

- c. **DDP IVA no pagat (VAT unpaid) o DDP IVA exclòs (VAT excluded):** el venedor serà qui assumirà els costos del despatx d'importació però sense liquidar l'IVA. El canvi d'aquest Incoterm ve precedit per la dificultat per a recuperar l'impost (IVA) per part del venedor al país de destí.

És important afegir que si s'utilitza qualsevol d'aquestes variants s'haurà d'indicar clarament en el contracte els costos i els riscos a càrrec de qui aniran (els que s'estableixen en la variant).

IV. Capítol II: MARC PRÀCTIC

I. Fiscalitat¹⁵

Les operacions de comerç exterior estan sotmeses a despeses i a impostos (especialment les operacions relacionades amb tercers països → per les mercaderies exportades/importades a la UE existeix la lliure circulació de mercaderies, dins l'espai Schengen; no obstant, en les operacions amb tercers països per poder ingressar mercaderies serà necessari el compliment tant de regulacions aranzelàries, com no aranzelàries. Pel primer cas, ens serà indispensable determinar prèviament a l'enviament de les mercaderies, quina serà la fracció aranzelària a la qual es classifiquen els nostres productes, fet que ens permetrà conèixer quina serà la taxa aranzelària a la que resultarà estar subjecte. En resum, ens permetrà conèixer quant s'haurà de pagar com a impostos d'importació) que pagaran en funció de l'Incoterm que triïn. Entre els impostos i despeses més significatives trobem:

- **El despatx de duanes¹⁶:** s'hauran de pagar tants els honoraris al país venedor (despatx d'exportació), com al país del comprador (despatx d'importació), a més de pagar-los en els països de trànsit de la mercaderia (despatx de trànsit). Així

¹⁵CASAS FRAIRE, I, Gestión Práctica de los Incoterms® en el Comercio Internacional, auto editat, 141 pàgines.

¹⁶ **Despatx de duanes:** és el conjunt de tràmits que es duen a terme per controlar, vigilar i aprovar l'entrada o la sortida de mercaderies d'un territori concret durant qualsevol operació comercial internacional. Aquest procediment es basa en la declaració de certa informació relacionada amb la importació o exportació davant l'autoritat duanera corresponent, així com les dades de la mercaderia i de les persones o organitzacions que s'encarregaran d'enviar-la i/o rebre-la. Vegeu altres funcions i com es realitza a (www.kanvel.com/despachoduanas).

doncs, en algunes operacions comercials, intervenen fins a tres tipus de despeses només relatives al despatx de duanes.

- **Aranzels¹⁷**: aquests impostos s'aplicaran a la duana d'entrada del país de destí. Normalment es fixaran com un percentatge de valor de la mercaderia (aranzels *ad valorem*), però també podran ser una quantitat fixa relativa per unitats (aranzels específics) o la combinació d'ambdós sistemes (aranzels mixtes).
- **IVA a destí¹⁸**: d'acord amb la legislació fiscal dels països, el subjecte passiu de l'IVA i d'altres impostos indirectes és el comprador (importador).

Normalment, la legislació fiscal dels països estableix que aquestes despeses o impostos els haurà de suportar el comprador (importador), així com altres impostos indirectes. Excepcionalment, si utilitzem l'Incoterm DDP, com hem vist anteriorment, serà el venedor qui assumirà tots els costos, impostos i drets que gravaran tant l'exportació com la importació (incloent l'IVA).

II. Documentació i tràmits duaners¹⁹

Cada Incoterm indica els documents que l'exportador ha d'entregar a qui sigui la persona que ha de realitzar la duana en cada país. Així doncs:

- **EXW (a fàbrica)**:
 - Factura comercial o *packing list*²⁰ i/o el contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).

¹⁷ **Aranzels**: MARTÍN MARTÍN, MA y MARTÍNEZ GORMAZ, R, Manual Práctico de Comercio Exterior – Para saber cómo vender en el exterior, FC Editorial, página 346 i ss, *s'entén per aranzel aquell tribut que és aplicat sobre els béns que són objecte d'importació o exportació (poc freqüent), o pel trànsit. Trobem 3 tipus de gravamen depenent de la manera en que s'apliquin (ad valorem, específics i mixtes). La classificació aranzelària de la mercaderia és un pas fonamental i seriós que podrà portar a plantejar-nos exportar o importar alguna mercaderia.*

¹⁸ **IVA a destí**: MARTÍN MARTÍN, MA y MARTÍNEZ GORMAZ, R, Manual Práctico de Comercio Exterior – Para saber cómo vender en el exterior, FC Editorial, página 465 i ss.

¹⁹ MARTÍN MARTÍN, MA y MARTÍNEZ GORMAZ, R, Manual Práctico de Comercio Exterior – Para saber cómo vender en el exterior, FC Editorial.

²⁰ **Packing list**: és una llista amb una relació detallada de continguts del paquet que contempla la informació de la factura i ha de ser emesa per la persona que realitzi l'enviament, el remitent. Consta de dues parts; a la primera s'ha d'indicar a la factura que correspon i les dades que identifiquin al remitent de l'enviament i a la segona s'haurà de descriure detalladament el contingut de cada paquet amb la identificació de les marques i característiques de cada objecte, aquesta descripció serà obligatòria i té el caràcter de declaració jurada (a la declaració s'han d'indicar els pesos, la quantitat i el valor comercial per paquet i en conjunt).

- Certificat d'origen, si s'acull a una preferència aranzelària²¹ a destí.
- Un certificat FIATA FCR²² (forma que s'utilitza per a justificar l'entrega de la mercaderia en el moment del transport i efectiva per a la transmissió del risc).
- **FCA (lliure entregat al transportista):**
 - Factura comercial o *packing list* i/o contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).
 - Certificat d'origen, si s'acull a una preferència aranzelària a destí.
 - Declaració duanera d'exportació (DUA²³).
 - EUR1²⁴ depenent del país de destí (certificat que fa la duana espanyola on s'indica que una sèrie de països tenen preferències aranzelàries), sempre i quan el venedor despatxi la mercaderia.
- **FAS (lliure al costat de la nau)**
 - Factura comercial o *packing list* i/o contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).
 - Declaració a certificats d'origen, si s'acull a una preferència aranzelària a destí.

²¹ **Preferències aranzelàries:** és una situació que empara les importacions dels productes negociats i originaris dels països participants d'un Acord i que consisteix en una reducció percentual dels gravàmens aplicats a les importacions de tercers països <https://www.globalnegotiator.com/comercio-internacional/diccionario/preferencias-arancelarias/>.

²² **Certificat FIATA FCR (Forwarding Certificate of Receipt):** és un certificat que serveix com a comprovant de recepció de la mercaderia per part del transport, donant fe que es realitzarà l'expedició objectiu, d'acord amb les instruccions indicades al document. Únicament la poden elaborar els agents transitaris integrats dins de FIATA (Federació Internacional d'Agents Transitaris Associats) que a Espanya està representada per FETEIA (Federació Espanyola de Transitaris). Aquest certificat va dirigit al venedor, en una operació triangular al fabricant que és primer el venedor. No és un document de transport en si mateix, sinó que és un rebut identificatiu emès pel propi transportista conforme li han estat entregades unes mercaderies referents a un enviament amb el compromís de la realització del mateix. No obstant, per l'exportador aquest document certifica el compliment pactat amb l'importador respecte al transport.

²³ **DUA:** les seves sigles provenen de Document Únic Administratiu, i és on es recull tota la informació per al compliment de les formalitats duaneres requerides per a les operacions d'intercanvi de mercaderies destinades a l'exportació, també serveix de base per a la declaració tributària, realitzada a través d'un agent de duanes o d'un Operador Econòmic Autoritzat (OEA). Vegeu en quines operacions s'ha de complementar un DUA: <https://www.globalnegotiator.com/comercio-internacional/diccionario/dua-exportacion/>.

²⁴ **EUR1:** és un document que s'utilitza en l'exportació de mercaderies de la UE cap aquells països amb els que la UE té firmats acords comercials, aquest document certifica que l'origen de la mercaderia és la UE, i per aquest motiu, aquesta obté un tractament preferencial quan entra als mercats els quals disposen de conveni. Vegeu la llista de països pertanyents a EUR1 al següent enllaç <http://vallesforwarding.com/lista-paises-acuerdo-preferencial-pruebas-origen-asociadas/>.

- Certificat d'origen que requereixi el producte.
- Declaració duanera d'exportació (DUA).
- EUR1 si s'escau.
- **FOB (lliure a bord)**
 - Factura comercial o *packing list* i/o contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).
 - Declaració a certificats d'origen, si s'acull a una preferència aranzelària a destí.
 - Certificat d'origen que requereixi el producte.
 - Declaració duanera d'exportació (DUA).
 - Omplir el *Bill of Lading* (B/L²⁵), indicar-li al transportista la informació que necessiti referent a les mercaderies.
 - EUR1 si s'escau.
- **CFR (cost i noli)**
 - Factura comercial o *packing list* i/o contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).
 - Certificat d'origen, si s'acull a una preferència aranzelària a destí.
 - Declaració duanera d'exportació (DUA).
 - B/L.
 - EUR1 si s'escau.
- **CIF (cost, assegurança i noli)**
 - Factura comercial o *packing list* i/o contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).
 - Certificat d'origen, si s'acull a una preferència aranzelària a destí.
 - DUA.
 - B/L.
 - Enviar la pòlissa d'assegurança al comprador. La pòlissa ha d'estar endossada o que indiqui com a beneficiari de l'assegurança al comprador.

²⁵ **B/L:** és el coneixement d'embarcament. És el document que s'utilitza al transport marítim. Emès pel navilier o el capità del buc, serveix per acreditar la recepció o la càrrega a bord de les mercaderies a transportar, en les condicions consignades. Acostumen a emetre's 3 d'originals i diverses còpies no negociables. Serà necessari presentar un original per a retirar la mercaderia. Vegeu un model sense omplir les caselles a <https://es.slideshare.net/Fede1963/bl-martimo-sin-llenar> .

- EUR1 si s'escau.
- **DPU (mercaderia entregada i descarregada al lloc acordat)**
 - Factura comercial o *packing list* i/o contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).
 - Certificat d'origen si s'acull a una preferència aranzelària a destí.
 - EUR1 si s'escau.
 - Enviar pòlissa d'assegurança al comprador.
 - Omplir el document de transport (BL, CMR, AWB).
- **DAP (entregat al punt convingut)**
 - Factura comercial o *packing list* i/o contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).
 - Certificat d'origen si s'acull a una preferència aranzelària a destí.
 - DUA.
 - Omplir el document de transport (BL, CMR, AWB).
 - Enviar la pòlissa d'assegurança al comprador.
 - EUR1 si s'escau.
- **DDP (entregat amb drets pagats)**
 - Factura comercial o *packing list*, o contracte de compravenda.
 - COA (certificats d'anàlisi en funció del producte que s'exporta).
 - Certificat d'origen, si s'acull a una preferència aranzelària a destí.
 - DUA
 - Omplir el document de transport (B/L, CMR, AWB).
 - Enviar la pòlissa d'assegurança al comprador.
 - Declaració d'importació al país de destí. Pagament dels drets d'importació.
 - EUR1 si s'escau.

I. Legislació aplicable²⁶

Lex mercatoria²⁷: de l'anàlisi de CAVALLER VERGÉS, M podem extreure que els Incoterms formen part dels mecanismes creats pels propis comerciants per a regular de forma directa i material les seves transaccions internacionals. És per aquest motiu que la doctrina els considera com una font informal de la contractació internacional i els ha identificat com a nucli de la *lex mercatoria*. Per altra banda, també hi ha altres autors com CASTILLO, C. *INCOTERMS®2020: Obligaciones, Costes y Riesgos*, Global Negotiator (documentos Internacionales), pàgina 8 que ens indica que *els Incoterms constitueixen una normativa de dret privat que no està suportada per les legislacions dels països ni per cap norma jurídica supranacional sinó que pot considerar-se Lex mercatoria, es a dir, un conjunt de normes creat per les pròpies empreses al sí de la Cambra de Comerç Internacional per regular alguns aspectes de les operacions de comerç exterior*.

És important precisar que la llei que regula tant els contractes de caràcter internacional com els interns és una llei nacional. Els usos comercials, entre els Incoterms, han d'estar reconeguts per la llei que governa el contracte, la denominada *lex contractus*.

A la tesi s'apunta que Incoterms són usos comercials que només s'ocupen de regular quatre matèries relatives al contracte de compravenda. Aquest caràcter incomplet, impedeix que puguin regular de forma adequada tota la complexitat que neix del contracte de compravenda internacional. En conseqüència, la doctrina es reafirma en que els Incoterms no poden constituir ni determinar la llei aplicable al contracte. A més, no només no determinen la llei aplicable sinó que tampoc constitueixen un indicatiu clar d'una elecció per part dels contractants d'una legislació determinada (no són usos comercials clarament identificables a un ordenament jurídic d'un territori determinat, sinó que són usos comercials internacionals). Per molt inverosímil que ens sembli aquest

²⁶ CAVALLER VERGÉS, M, TESIS - El valor jurídico de los Incoterms® en el contrato de compravenda internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional, Universitat de Barcelona, 464 pàgines.

²⁷ **Lex mercatoria:** el diccionari de Global Negotiator defineix la *lex mercatoria* com *els usos i les pràctiques comercials acceptats internacionalment, que no constitueixen una llei formalitzada del comerç internacional, però que s'utilitza com a referència per a la regulació d'operacions en l'àmbit internacional. Els tribunals competents apliquen aquestes pràctiques comercials quan sorgeixin conflictes en l'aplicació dels Models de Contractes Internacionals*.

fet, la Cambra de Comerç Internacional sempre ha buscat que els Incoterms tinguin un caràcter neutre i resultin aliens a qualsevol ordenament jurídic.

El fet per exemple d'establir una clàusula FAS (Port de Tarragona) en una compravenda discernida entre Espanya i Aràbia Saudita, no comporta cap elecció de llei aplicable al contracte (ni pel que fa a l'Estat del venedor, ni tampoc a la del comprador).

La jurisprudència ha anat modelant que el fet d'incloure els Incoterms en un contracte no implica l'elecció d'una legislació determinada sinó que esdevenen efectes jurídics com a simples clàusules del contracte, tenint el valor de pactes materials.

Pel que fa a la normativa espanyola (dret autònom) els Incoterms s'incorporaran al contracte de compravenda internacional i formaran part de l'acord entre parts, presidit pel principi d'autonomia de la voluntat²⁸, la sentència de l'Audiència Provincial de Barcelona, de 26 de febrer de 2018, ho corrobora dient que *estem davant d'una compravenda internacional que es regeix per uns usos i unes formules codificades per la Cambra de Comerç Internacional, els Incoterms, que són obligatòries i constitueixen la regulació aplicable al contracte de compravenda si ambdues parts així ho han consentit*, vegeu sentència completa al clicant a l'enllaç següent:

<http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&database=match=AN&reference=8340069&links=incoterms&optimize=20180406&publicinterface=true>

El legislador espanyol introdueix per primera vegada en un text legislatiu una referència expressa als Incoterms; ho va fer a l'article 14 del Real Decret 1559/1970 sobre règim de comerç i procediment de tramitació de les exportacions, de 4 de juny (referent a les condicions d'entrega de les mercaderies). Actualment aquest Real Decret està derogat, a més d'haver estat seguit d'una nova versió de l'any 1.980.

Traslladant-nos en l'esfera internacional, cal fer menció a la Convenció de Viena de 1.980²⁹; tal i com s'estableix en el seu preàmbul es tracta d'un instrument que plasma

²⁸ L'article 1.255 del Codi Civil espanyol, recull el principi d'autonomia de la voluntat on estableix que *"els contractants podran establir els pactes, clàusules i estipulacions que tinguin per convenients sempre que no siguin contràries a la llei, a la moral ni a l'ordre públic"*.

²⁹ Castillo, C. INCOTERMS®2020: Obligaciones, Costes y Riesgos, Global Negotiator (documentos Internacionales), pàgina 8, *no obstant, els Incoterms, al ser una pràctica comercial àmpliament utilitzada,*

el compromís entre diferents sistemes legals i econòmics en matèria de compravenda internacional (és una clara manifestació del caràcter instrumental del dret). No obstant, la Convenció tot i contemplar, acceptar i utilitzar els usos comercials no entra en col·lisió amb els Incoterms, però tampoc entra a regular-los, sinó que els considera complementaris (coexistència). D'aquesta forma pot entendre's que els Incoterms són usos regulats sota l'apartat primer de l'article 9 de la Convenció³⁰ (sempre i quan aquests hagin estat acceptats de forma expressa per mitjà del principi de la voluntat de les parts, formant part del contingut contractual).

Centrant l'anàlisi a l'esfera institucional, ens trobem amb el Reglament 593/2008 del Parlament europeu i del Consell, de 17 de juny de 2.008, sobre llei aplicable a les obligacions contractuals; també anomenat Reglament Roma I. No obstant aquest reglament no regula cap aspecte dels Incoterms ja que no regula els usos comercials, més ben dit, els exclou però si que podem observar que els criteris utilitzats pel legislador per a la determinació de la llei aplicable al contracte de compravenda internacional de mercaderies en defecte d'elecció per les parts, es basa en aspectes relatius a les parts contractants, ja sigui al seu establiment (Convenció de Viena del 80) o a la residència habitual del venedor (Roma I), però mai giren entorn a la situació i lloc d'entrega de les mercaderies que constitueix l'eix que regulen els Incoterms.

A la proposta del Reglament del Parlament Europeu i del Consell relativa a una normativa comú de compravenda europea es preveia que els Incoterms fossin considerats com a usos comercials, tant amb caràcter interpretatiu com normatiu.

i. Diferències entre la proposta de 2.010 i de 2.020 ³¹

Les principals diferències de les propostes neixen de la necessitat de resoldre situacions problemàtiques com passava amb l'Incoterm FCA i la documentació relativa al transport

són reconeguts implícitament a l'article 9 de la Convenció de Viena de 1.980 sobre Contractes de Compravenda Internacional de Mercaderies on es diu que "les parts han fet tàcitament aplicable al contracte o a la seva formació un ús del que haurien d'haver tingut coneixement i que, al comerç internacional sigui àmpliament conegut...". La majoria dels països són signants de la Convenció de Viena fet pel qual aquest article queda automàticament incorporat a les seves legislacions nacionals, i en aquest sentit, constitueix un referent per a l'aplicació dels Incoterms.

³⁰ **Article 9 apartat primer de la Convenció de Viena:** "les parts quedaran obligades per qualsevol ús en que hagin convingut i per qualsevol pràctica que hagin establert entre elles".

³¹ Castillo, C. INCOTERMS®2020: Obligaciones, Costes y Riesgos, Global Negotiator (documentos Internacionales), pàgina 17.

o l'assegurança de càrrega CIF i CP. Una de les més rellevants és que en la proposta del 2.010 existia l'Incoterm DAT que a la del 2.020 s'ha convertit en DPU, a efectes pràctics aquest canvi significa que el lloc de destí pot ser qualsevol lloc i no només una terminal com passava fins a la modificació, tal i com s'ha indicat anteriorment.

A més a la versió de l'any 2.010 s'inclouïa una presumpció generalitzada sobre els béns transportats sota els Incoterms FCA, DAP, DAT (DPU) o DDP. On es deia que serien transportats del venedor al comprador mitjançant la contractació d'un transportista (3ra empresa) per alguna de les parts. Des de la Cambra de Comerç Internacional van identificar aquest fet com un problema, ja que no es complia en tots els casos, degut a que en moltes ocasions el propi venedor és l'encarregat del transport. La versió del 2.020 ho esmena permetent al venedor la contractació dels serveis a un transportista o bé li dona l'opció d'encarregar-se'n ell mateix.

Una de les fites més importants recau sobre l'augment de la seguretat (sobretot als riscos que esdevenen del transport de mercaderies) i la tasca de crear els Incoterms per a diferents formats digitals (permetent als usuaris un accés ràpid i senzill).

ii. Avaluació pràctica sobre l'aplicació dels INCOTERMS

Una petita enquesta informal realitzada a exportadors de l'empresa Andrés Pinaluba, SA situada a Reus constata que els Incoterms més utilitzats per ells i per la gran majoria d'exportadors són EXW, FOB, CFR i CIF, a part de DDP quan es tracta d'operacions terrestres i intracomunitàries (el terme DDP és exactament oposat al de EXW). Els compradors per altra banda, aprecien l'Incoterm FCA ja que queden alliberats de les formalitats logístiques.

Una peculiaritat pel que fa a l'Incoterm FOB, és que als Estats Units esdevé diferent. En aquest cas, no assenyalava un enviament al vaixell o a un port, sinó que indica un destí als Estats Units, a la frontera. Per aquesta variant dels EEUU, existeixen fins a quatre tipus de FOB:

- **FOB (punt de partida):** on el comprador és qui ho paga tot.
- **FOB (frontera):** el venedor pagarà fins la frontera i no assumirà les despeses d'aranzels que esdevinguin de la mercaderia.

- **FOB (punt de venda):** s'enviarà la mercaderia fins a un destí determinat. El proveïdor pagarà els aranzels i s'ha d'assenyalar sempre un punt franc escollit (per norma general serà la ciutat).
- **FOB (destí amb aranzels cancel·lats):** el venedor s'encarregarà de tot a diferència del FOB (punt de partida), sense cap ajuda del comprador. Es pot anomenar també DDP (entregat amb els impostos de duanes pagats). La majoria de transaccions als EEUU s'efectuen sota el FOB (destí amb aranzels cancel·lats).

iii. Cas pràctic (Adjunt com annex nº2 esquema dels Incoterms)

SUPÒSIT TRANSPORT MARÍTIM

Es disposa de la següent informació d'una exportació d'una empresa situada a Tarragona (port origen Barcelona) del sector químic. L'objecte de l'exportació recau sobre 20 tones d'àcid fòrmic amb la classificació aranzelària nº 2915.11.00.00³², amb destí Manila, Filipines; les instal·lacions del comprador es troben localitzades a Santa Maria. La mercaderia té un valor de 35.000€ i cap en un contenidor de 20 ' (FCL)³³. Seguidament per cada Incoterm es detallaran les despeses ocasionades.

EXW Tarragona → *en el cas que el client vingüés a recollir la mercaderia a les instal·lacions de l'empresa exportadora no implicaria cap cost addicional al valor de la mercaderia, per tant EXW = 35.000€.*

FCA Tarragona → *a més del preu del valor de la mercaderia que el client vindria a recollir, les despeses del despatx de duanes correrien a càrrec del venedor, les quals són*

³² **Classificació aranzelària:** MARTÍN MARTÍN, MA y MARTÍNEZ GORMAZ, R, Manual Práctico de Comercio Exterior – Para saber cómo vender en el exterior, FC Editorial, página 317 i ss, ens diu que *és un procediment que consisteix en assignar un codi numèric creat per la Organització Mundial de Duanes (WCO) a les mercaderies. El seu objectiu és identificar les mercaderies que s'importen i s'exporten per a fixar impostos, obligacions i drets. Aquesta classificació internacional deriva del Sistema Harmonitzat (SA) i segons la WCO té beneficis com facilitar l'intercanvi comercial i d'informació, harmonitzar la descripció, classificació i codificació de mercaderies, ajudar a definir els aranzels duaners, establir impostos interns, polítiques comercials, preus, etc.*

³³ **Contenidors marítims:** són uns contenidors estancs que protegeixen la mercaderia aïllant-la quasi per complet. Són vàlids per qualsevol tipus de mercaderia, a part de ser un embalatge molt resistent. Els contenidors més utilitzats són els de 20 i 40 peus de llarg. Els termes FCL i LCL es refereixen a les dues principals modalitats d'enviament, els FCL fan referència als enviaments complets i els LCL als agrupatges marítims.

de 100€. Per tant 35.000€ + 100€. En aquest no és un punt convingut ja que no és l'habitual.

FCA Tarragona = 35.100€.

FAS Barcelona → A més de les despeses de duanes 100€, s'hauran de contemplar les despeses de transport de Tarragona al port de Barcelona, tarifes portuàries i descàrrega del contenidor a les instal·lacions del port amb un valor de 600€. Per tant, 35.000€ + 100€ + 600€.

FAS Barcelona = 35.700€.

FOB Barcelona → resultarà igual que el FAS Barcelona incloent la càrrega al vaixell i les despeses marítimes, costos que ascendeixen a 150€. Per tant, 35.700€ + 150€.

FOB Barcelona = 35.850€.

CFR Manila → aquí s'haurà de contemplar a més de les despeses anteriors el noli del vaixell, xifra ascendent a 400€. Per tant, 35.850€ + 400€.

CFR Manila = 36.250€.

CIF Manila → s'haurà d'agar la xifra obtinguda a l'apartat anterior ja que requereix les mateixes condicions, però s'haurà d'afegir el cost de l'assegurança (aquesta es calcula a través del valor de la transacció 0.2% → $36.250 * 0.2\% = 72.5\text{€}$). Per tant, 36.250€ + 72.5€.

CIF Manila = 36.322'5€.

DPU Manila → s'inclouran 300€ relatius la descàrrega del contenidor i les tarifes pertinents del port de destí. Per tant, 36.322'5€ + 300€.

DPU Manila = 36.622'5€.

DAP Santa Maria → en aquest cas s'inclou a la xifra anterior el cost del transport des del port de destí (Manila) fins a les instal·lacions del comprador (Santa Maria). El transport intern de Filipines té un cost de 220€. Per tant, 36.622'5€ + 220€.

DAP Santa Maria = 36.842'5€.

DDP Santa Maria → és el més complet ja que a més de totes les despeses anteriors s'inclouen les de duanes, ascendents a 100€. Per tant 36.842'5€ + 100€.

DDP Santa Maria = 36.942'5€.

SUPÒSIT TRANSPORT TERRESTRE

Es disposa de la següent informació d'una exportació d'una empresa situada a Tarragona del sector químic. L'objecte de l'exportació recau sobre 20 tones d'àcid fòrmic amb la classificació aranzelària nº 2915.11.00.00, amb destí Moscou, Rússia. La mercaderia té un valor de 35.000€ i es transporta amb camió, amb palets. Seguidament per cada Incoterm es detallaran les despeses ocasionades.

EXW Tarragona → en el cas que el client vingués a recollir la mercaderia a les instal·lacions de l'empresa exportadora no implicaria cap cost addicional al valor de la mercaderia, per tant **EXW = 35.000€.**

FCA Tarragona → a més del preu del valor de la mercaderia que el client vindria a recollir, les despeses del despatx de duanes correrien a càrrec del venedor, les quals són de 100€. Per tant 35.000€ + 100€. En aquest no és un punt convingut ja que no és l'habitual.

FCA Tarragona = 35.100€.

CPT Kiev → el comprador i el venedor s'han avingut a que la mercaderia sigui entregada a Kiev, ja que el comprador té una filial a Ucraïna i ells faran el transport final fins a Moscou. El cost del transport en camió de Tarragona a Kiev és de 2.000€, afegint el despatx de duanes. Per tant, 35.100€ + 2.000€.

CPT Kiev = 37.100€

CIP Kiev → s'agafa la dada obtinguda a CPT i se li suma el cost de l'assegurança, en aquest cas d'un 0.2% ($37.100€ \cdot 0.2\% = 74'2€$). Per tant, 37.100€ + 74'2€.

CIP Kiev = 37.174'2€

DAP Moscou → suposarà una altra variant degut a que el transport es realitzarà des de Tarragona fins a destí i no fins a la filial a Kiev. Així doncs haurem d'agafar el resultat de

FCA que són 35.100€ i sumar-li 3.200€ d'aquesta nova variant de transport; s'inclourà també l'assegurança també d'un 0.2% = 74'2€. Per tant, 35.100€ + 3.200€ + 74'2€

DAP Moscou = 38.374'2€

DDP Moscou → aquí és on inclourem les despeses de duanes, ascendents a 100€. Per tant, 38.374'2€ + 100€.

DDP Moscou = 38.474'2€

SUPÒSIT TRANSPORT AERI

Es disposa de la següent informació d'una exportació d'una empresa situada a Tarragona del sector químic. L'objecte de l'exportació recau sobre 100 kg de vitamina B12 amb la classificació aranzelària nº 2936.26.00.00, amb destí El Caire, Egipte. La mercaderia té un valor de 300€/ kg. Consistirà en 4 caixes de 25 kg cadascuna. Seguidament per cada Incoterm es detallaran les despeses ocasionades.

EXW Tarragona → en el cas que el client vingués a recollir la mercaderia a les instal·lacions de l'empresa exportadora no implicaria cap cost addicional al valor de la mercaderia, per tant **EXW = 30.000€**.

FCA Tarragona → a més del preu del valor de la mercaderia que el client vindria a recollir, les despeses del despatx de duanes correrien a càrrec del venedor, les quals són de 100€. Per tant 30.000€ + 100€. En aquest no és un punt convingut ja que no és l'habitual.

FCA Tarragona = 30.100€.

CPT El Caire → s'ha convingut com a punt d'entrega l'aeroport de El Caire. El transport interior de Tarragona a Barcelona que inclou el noli de l'avió i les despeses aeroportuàries és de 200€ i de Barcelona fins El Caire és de 600€ (preu global transport 800€). Per tant 30.100€ + 800€.

CPT El Caire = 30.900€

CIP El Caire → s'inclou l'assegurança, xifra ascendent al 0.2% del valor de la mercaderia (60€). Per tant 30.900€ + 60€.

CIP El Caire = 30.960€

DAP El Caire → s'afegirà el preu del transport des de l'aeroport de El Caire fins a les instal·lacions del venedor, destí final. Preu ascendent, tenint en compte les despeses aeroportuàries a l'aeroport de destí, correspon a 500€. Per tant, 30.960€ + 500€.

DAP El Caire = 31.460€

DDP El Caire → és l'Incoterm més complet i s'inclou l'assegurança, preu que ascendeix a 100€. Per tant 31.460€ + 100€.

DDP El Caire = 31.560€

IV. Consideracions finals

La proposta del 2.020 ha realitzat uns canvis que busquen la més adequada i eficient aplicació dels Incoterms i procuren que l'operador comercial, logístic, exportador, importador, etc. entenguin i limitin el que realment han pactat. Els canvis que ha realitzat la proposta, han estat els necessaris per afinar i precisar alguns aspectes que generaven problemàtica per la seva dubtosa existència.

Tenint en compte l'anàlisi legislatiu d'aquest treball, es pot asseverar l'existència d'una escassa protecció jurídica, tot i ser unes regles molt especificades i clares, redactades per una organització internacional molt influent al Dret Internacional Privat. És per això que l'anàlisi ha dut a concloure que no només es tracta d'una falta de protecció jurídica, sinó també la mancança d'un reconeixement legal més ampli (a nivell internacional, convencional i/o nacional). Al no tractar-se en *stricto sensu* de normes formals, aquestes no poden esdevenir com a font material del dret.

A més, s'hauria de donar cabuda a la possibilitat de que els Incoterms poguessin determinar la llei aplicable, en virtut de la seva importància i de la seva aplicació constant. No obstant, la jurisprudència determina al respecte que la naturalesa del contracte de compravenda ja estableix i regula prou àmbits per a determinar la llei aplicable en cas de controvèrsia. Realment es determina en funció de dos paràmetres anteriorment citats i en molts casos els Incoterms podrien ajudar a perfilar-los.

És important assenyalar que la majoria d'empreses no compten amb un criteri per decidir quin Incoterm utilitzar en les seves compres o vendes internacionals; la gran

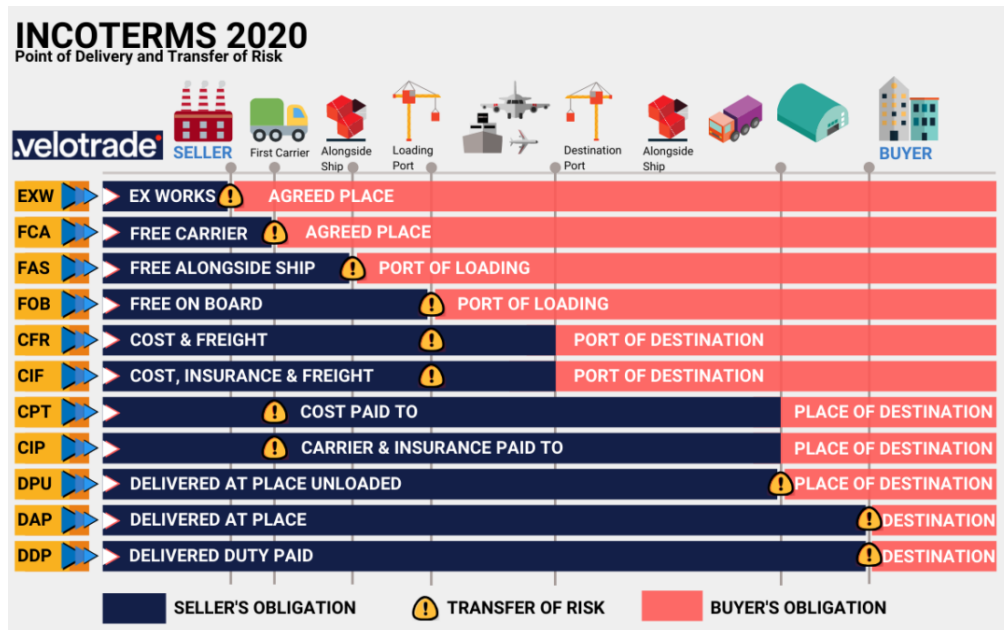
majoria aplica les exigències del venedor, d'altres vegades ho fan per raons logístiques i finalment també es desprèn de l'anàlisi l'aplicabilitat per costum.

A mode de recomanacions és important atendre a:

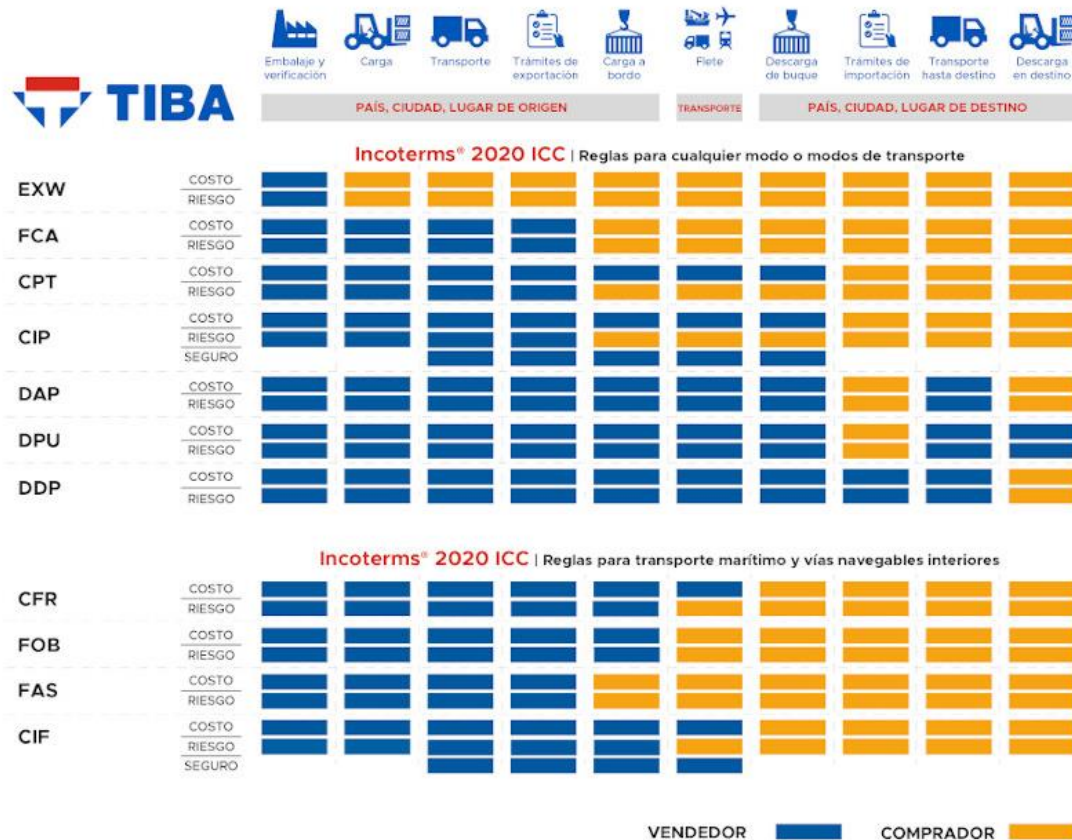
- Existeix la possibilitat d'utilitzar Incoterms de versions anteriors a la vigent, sempre i quan s'especifiqui la data d'aquest al contracte de compravenda internacional, per exemple *DEQ 2.000 (Delivered Ex Quay: entrega sobre el moll, és un Incoterm de la proposta de l'any 2.000 eliminat de la llista que elabora la Cambra de Comerç Internacional amb la proposta de l'any 2.010)*. Així doncs encara que l'Incoterm no sigui de la versió més actual no és incorrecte, només haurà de complir amb la formalitat de la data.
- Tenir ben definida la funció principal de cadascun dels termes, permetent tenir un ampli criteri cercant una major precisió a l'hora de definir la transacció comercial.
- L'especificació del terme escollit per les parts al contracte de compravenda, per una correcta delimitació de la responsabilitat i transmissió del risc de les parts.
- La correcta expedició de documents necessaris per a l'expedició de la mercaderia, ja que de detectar-se algun error als mateixos, la mercaderia pot quedar-se retinguda per exemple al port de destí sense que el comprador pugui recollir-la per una burocràcia mal requerida o incompleta i resultant més despeses extres.

V. Annexes:

Annex nº1: esquema obligaciones de les parts i moment de transmissió del risc



Annex nº2: esquema general Incoterms



I. Bibliografía

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL. *INCOTERMS 2020: Reglas de ICC para el uso de los terminos Comerciales nacionales y Internacionales*. Comité Español de la Cámara de Comercio Internacional; Nº.1 edición. 380 páginas.

ISBN 9788489924635

CASAS FRAIRE, I. *Gestión Práctica de los Incoterms® en el Comercio Internacional*, auto editat, 141 pàgines.

ISBN 9781980285410

CASTILLO, C. *INCOTERMS®2020: Obligaciones, Costes y Riesgos*, Global Negotiator (documentos Internacionales), 166 pàgines

ISBN 9781710469325

LLAMAZARES GARCÍA-LOMAS, O. *Guía Práctica de los Incoterms 2.020*. S.L. Global Marketing Strategies. 220 páginas.

ISBN 9788494977138

MARTÍN MARTÍN, MA y MARTÍNEZ GORMAZ, R, *Manual Práctico de Comercio Exterior – Para saber cómo vender en el exterior*, FC Editorial, 575 páginas.

ISBN 9788415781097

II. Webgrafia

- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1980-12179>
- <https://www.iccspain.org/icc/quienes-somos/>
- <https://normasapa.com/>
- <http://www.comercio-exterior.es/es/action-diccionario.diccionario/Diccionario+de+comercio+exterior.htm>
- <https://www.globalnegotiator.com/comercio-internacional/diccionario/>
- <https://kanvel.com/incoterms/>
- <https://www.iccspain.org/incoterms-2020-2/>

- <https://comercioexterior.afi.es/BBVAComex/descargas/1309937/1307020/incoterms.pdf>
- <https://www.accio.gencat.cat/ca/serveis/banc-coneixement/cercador/BancConeixement/incoterms-2020-regles-joc-comerc-internacional>
- <https://www.bancsabadell.com/cs/Satellite/SabAtl/Incoterms-2010/1191332202955/ca/>
- <http://www.ilu.org.uk/>
- <https://www.boe.es/boe/dias/1970/06/11/pdfs/A09141-09147.pdf>
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52011PC0635>
- https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?Lang=es
- <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4>

III. Agraïments

Per acabar m'agradaria mostrar el meu infinit agraïment a un antic professor de Comerç Internacional de l'Institut Francesc Vidal i Barraquer, Dionisi Val Roche, per dedicar el seu temps ajudant-me a perfilar alguns aspectes claus d'aquest treball i per la seva eterna paciència mesos abans de jubilar-se. També vull mostrar el meu agraïment a l'Àngel el meu tutor, que m'ha donat plena llibertat per treballar i una ràpida contesta en els moments més complicats malgrat els impediments de la Covid-19.

Finalment, agrair a l'Esteve Folch, la meva parella i a les seves companyes de l'empresa Andrés Pintaluba, SA per resoldre alguns dels dubtes que m'han sorgit i per assessorar-me per una bona resolució i aplicabilitat pràctica del tema defensat.