

GOT Carga

Revista independiente para el sector de la logística y el transporte

VENTANA JURÍDICA

El Incoterm Ex Works y su uso en el comercio internacional

6 Julio 2010



Los Incoterms son los términos comerciales internacionales que fijan entre exportador e importador las obligaciones, los gastos y los riesgos del transporte internacional y del seguro, por lo que una correcta elección del término a usar descartará futuros conflictos que inevitablemente comportarán el fracaso de la relación comercial.

Al suscribir un contrato de compraventa internacional las partes contratantes deberían señalar de forma clara y precisa los términos y condiciones de la operación y con ello el Incoterm que debe utilizarse. En muchas ocasiones los usos de los términos de los Incoterms no son los más apropiados surgiendo en la práctica comercial problemas que finalmente han de dirimirse ante los Tribunales.



En este sentido, el uso del Incoterm Ex Works plantea cuestiones de diversa índole a pesar de ser el término que contiene menos obligaciones para el vendedor. Y muy especialmente, cuando los operadores comerciales se enfrentan en un litigio en la reclamación de los daños o pérdida de una mercancía al diferir en la interpretación dada al término Ex Works cuando no ha sido convenientemente concretado en atención a la naturaleza y características de la compraventa a perfeccionar.

El término Ex Works significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en su establecimiento o en otro lugar convenido, sea fábrica, almacén, taller, etc., de modo que el vendedor no interviene en el transporte, ni en la operación de carga o estiba de la mercancía. El vendedor solo tiene la obligación de dejar la mercancía en el tiempo y lugar convenido y en condiciones para ser transportada. Por lo que es el comprador quien asume los costes y riesgos inherentes a la recepción de la mercancía en el establecimiento del vendedor.

El vendedor entiende siempre que los riesgos corren a cargo del comprador desde que la mercancía es puesta a su disposición en el establecimiento del vendedor, por lo que será el comprador quien deba soportar los daños sufridos por la mercancía siendo, además, el comprador quien contrata el servicio de transporte.

El problema surge cuando el vendedor ha intervenido en el embalaje de la mercancía según su propio y específico sistema o método de embalaje para un tipo de mercancía, así como, en su colocación y anclaje en el contenedor y el transportista se ha limitado a transportarlo, y la mercancía llega a destino dañada. Determinar en tal supuesto la responsabilidad de los intervinientes resulta comprometedor para las partes a quienes les vincula una relación comercial que en muchas ocasiones no les conviene perjudicar o en el peor de los casos romper.



Por ello, y a fin de evitar conflictos deberá especificarse en la contratación si el vendedor en una compraventa internacional Ex Works se adjudica la obligación de cargar la mercancía mediante el término EXW cargado, así como, mención expresa a que junto a los costes de carga asume el riesgo de la pérdida o daño fortuito en el proceso de carga o estiba. De este modo si puede constatarse que la causa de la pérdida o del daño sufrido por la mercancía es consecuencia de un defectuoso embalaje, o de una incorrecta carga o estiba responderá el vendedor. En ausencia de mención será responsabilidad del comprador, ello justificará no pagar el precio de la compraventa al vendedor.

La situación planteada puede resultar verdaderamente injusta para el vendedor cuando el daño o la pérdida se produzca durante el transporte y por causas imputables al transportista. En tal supuesto, el vendedor no estará legitimado para accionar contra el transportista por ser un tercero ajeno en el contrato de transporte y sin embargo, no cobrará la mercancía transportada.

En el mejor de los casos la acción que podría disponer el vendedor frente al transportista pende de la buena voluntad del comprador de cederle su derecho de reclamación frente al transportista legitimándole para ejercitar la acción de responsabilidad correspondiente.



Por otra parte, si el vendedor tan sólo estuviera legitimado para interponer una acción de responsabilidad extracontractual contra el transportista tiene la carga de probar que la pérdida o el daño en la mercancía es consecuencia de una actuación ilícita del transportista, en tanto si acción fuera contractual la responsabilidad del transportista se presume siempre salvo que pruebe que el daño o la pérdida de la mercancía se debía a un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor.

También, cuando la compraventa de mercancías requiere de un transporte terrestre internacional la aplicación del término Ex Works plantea una clara contradicción con la literalidad el Convenio CMR por cuanto la obligación de contratar el transporte, así como, la de cargar la mercancía es del comprador, de modo que el transportista que ha contratado el comprador se ocupará de cargar la mercancía. Sin embargo, el Convenio CMR dispone que la obligación de cargar la mercancía es del vendedor.



Por último destacar, que en una compraventa Ex Works el vendedor no asume el despacho de aduanas de exportación, por ser obligación del comprador. Ello comportará que a priori el vendedor exportador no disponga en su poder de la documentación que acredite la salida de la mercancía de su país a otro país fuera de la UE y sin embargo, debe poder demostrar frente a la Administración que la mercancía ha salido del territorio comunitario. En el supuesto de que la mercancía no hubiera salido del territorio comunitario no se dan las condiciones para la plena eficacia de la exención del IVA, siendo el sujeto pasivo del IVA el vendedor.

Cristina Paloma
Bufete Pintó Ruiz & del Valle