

Responsabilidad contractual producto de las cláusulas *Free Alongside Ship*¹

Alvaro Diaz²

Paul Esis³

Resumen

El presente trabajo de investigación tuvo como objetivo general determinar la responsabilidad contractual derivada de las cláusulas Free Alongside Ship. La investigación es documental y jurídica descriptiva. Como resultado se obtuvo que la cláusula Free Alongside Ship dispone una serie de responsabilidades para el comprador y el vendedor, dentro de las cuales el vendedor asume el riesgo de la mercancía hasta que la entrega en el puerto donde será transportada y el comprador asume el riesgo una vez que la carga ha sido cargada en el medio de transporte concertado. Asimismo, se concluyó que la responsabilidad por los daños sufridos durante el transporte marítimo es del porteador, exceptuando los que se produzcan con motivo del mal tiempo o situaciones inherentes a la travesía marítima.

Palabras Clave: INCOTERMS, *Free Alongside Ship*, transporte marítimo, franco al costado del buque

Contractual liability arising from Free Alongside Ship clauses

Abstract

The present research work had as a general objective to determine the contractual liability derived from the Free Alongside Ship clauses. The research is documentary and descriptive legal. As a result, it was obtained that the Free Alongside Ship clause has a series of responsibilities for the buyer and the seller, within which the seller assumes the risk of the merchandise until it is delivered to the port where it will be transported and the buyer assumes the risk once the load has been loaded in the arranged means of transport. Likewise, it was concluded that the responsibility for damages suffered during transport lies with the carrier, except for those that occur due to bad weather or situations inherent to the sea voyage.

Keyword: INCOTERMS, Free Alongside Ship, maritime transport

Introducción

La cláusula “Free Alongside Ship” o conocida en español como “franco al costado del buque” consiste en la obligación del vendedor de transportar la mercancía, vendida al comprador, hasta el muelle y cargarla al buque. Si bien hasta este punto no surge ninguna discusión doctrinaria sobre las bases de la cláusula, puede surgir

¹ Recibido: 17/01/2022 Aceptado: 17/ 02/2022

Artículo científico derivado del Trabajo Especial de Grado titulado “Responsabilidad contractual producto de las cláusulas Free Alongside Ship”, en la Universidad Rafael Urdaneta. Maracaibo, Venezuela.

² Abogado. Universidad Rafael Urdaneta. Maracaibo, Venezuela. Correo electrónico: alvaromdiaz99@gmail.com

³ Abogado. Universidad Rafael Urdaneta, Maracaibo, Venezuela. Correo electrónico: paulesis97@gmail.com

un problema de delimitación o atribución de la responsabilidad, bien sea a la parte vendedora o al transporte contratado por el comprador.

La utilización de los INCOTERMS (2020) se ha vuelto una forma usual de consideración contractual. Cada vez, que se establecen cláusulas en los contratos marítimos internacionales, estos siempre son utilizados. Ahora bien, estas cláusulas son muy claras en la especificación de las obligaciones para cada parte; sin embargo, hay situaciones objetivas que no son apreciadas y que deben especificarse, como el estado de la mercancía antes de que aborde el buque en el que se transportará.

Si bien el vendedor es responsable del transporte y subsecuente carga en el buque, la mercancía como referencia objetiva no recibe mayor atención, sino en su precio y entrega. No se detalla el estado físico de la misma en el momento del transporte y recibo por parte del comprador en la ubicación de destino, ya que el consumidor debe estricta e irremediamente contratar con base en la buena fe y la debida diligencia del proveedor. La situación se problematiza cuando el estado físico de la mercancía se encuentra deteriorado y debe revisarse las bases de la responsabilidad profesional de los intervinientes.

En ese sentido, si los contratantes no determinaron las obligaciones contraídas respecto del estado de la mercancía durante el transporte marítimo, la responsabilidad no puede atribuirse directamente al vendedor o proveedor, considerando que la aventura marítima siempre carga con cierto porcentaje de riesgo. De esa situación surge la importancia del problema tratado, pues todo contrato debe tener las responsabilidades subjetivas claras. En caso contrario, puede ocurrir que uno de los contratantes incurra en dolo, tal es el caso de la mercancía deteriorada, y que el contratante que actuó con, buena fe no pueda ejercer ninguna acción en su contra.

Los INCOTERMS se actualizaron para el año 2020, por lo cual la cláusula *Free Alongside Ship* fue reformada ocasionando la transfiguración de la posición subjetiva, es decir, ciertas obligaciones han cambiado de referencia imputacional de una parte a otra, pero aún conservan la razón de las misma, así como su estructura ontológica, dado que, si desaparece alguna de sus obligaciones que compone el *Free Alongside Ship* naturalmente desaparecería la cláusula misma.

Cada año que transcurre y cada reforma que se realiza a sus obligaciones, ocasiona que los INCOTERMS su cláusula *Free Alongside Ship* tome mayor relevancia entre los comerciantes y los juristas en cuanto a su estudio se trata, pues, algunos razonan su eliminación total, otros, consideran ciertas modificaciones que no vulneren pilares obligacionales con respecto a las partes dentro del negocio jurídico, y, así continuar con el dinamismo propio de comercio marítimo internacional que resulta de gran relevancia para el mantenimiento de las economías del mundo.

1. El contrato de transporte marítimo en el comercio internacional.

A los efectos de la investigación, resultó de vital importancia determinar las implicaciones del comercio internacional, dado que, en su marco se desarrollan los contratos marítimos. Para ello, es necesario tener en cuenta que el origen del Derecho marítimo se remonta a la antigüedad y, se parte de la premisa, que ningún país tiene jurisdicción sobre los mares, pues, siempre ha sido necesario que las naciones alcancen acuerdos sobre todo lo relacionado con los barcos, su tripulación y cargamentos frente a supuesta disputa que se formen.

Los primeros acuerdos, quizás, se basaban en un puñado de costumbres tradicionales que se habrían desarrollado a partir de soluciones prácticas a problemas corrientes. Muchas de estas costumbres pasaron a formar parte del Derecho romano. Tras la caída del Imperio⁴ en el año 476 D.C., el comercio marítimo se interrumpió durante unos 500 años y, después de que la actividad marítima se recuperara durante la Edad Media, comenzaron a plantearse conflictos, lo que dio lugar, a que se dictaran leyes generales en búsqueda de una solución óptima. Poco a poco, las leyes del mar se fueron recopilando, siendo las colecciones más conocidas del primer Derecho marítimo, las leyes de Olerón y el Libro negro del almirantazgo, este último consiste en una compilación inglesa

⁴Véase Historia del Derecho Marítimo, Por Francisco Ariel Encina Insfrán. https://www.agr.una.py/descargas/biblioteca_digital_gestion_riesgos/H/Historia%20del%20Derecho%20.pdf

elaborada durante los siglos XIV y XV. También, se crearon foros especiales para administrar las leyes del mar, como por ejemplo, el Tribunal Británico del Almirantazgo en 1709, que todavía pervive.

A raíz de esos sucesos, se establece al derecho marítimo como un conjunto de reglas que regulan las relaciones privadas que se suscitan relaciones en el mar. En consecuencia, se tiene que el comercio es un hecho connatural al hombre, debido a que busca satisfacer sus necesidades a través de diversas formas, considerando conductas naturales del ser humano, como lo es el intercambio de bienes y servicios. Ese acto que involucra intereses, se conoce en la actualidad como “comercio”.

En ese orden de ideas, el comercio internacional se caracteriza por ser una actividad dinámica, pero, con la globalización, el escenario mercantil alcanzó un alto grado de complejidad (Caller, 2019). Esto se debe a que la globalización como fenómeno implica la integración y búsqueda de un solo mercado mundial (Kozikowski, 2007), por tanto, el derecho debe avanzar y regular diversas situaciones jurídicas, sin caer en asuntos particulares. Aunque, es relevante reconocer que el problema muchas veces surge cuando las conductas que deben regularse son innumerables y dependen de los casos específicos, para tal situación es imperante asegurarse de no dejar vacíos que puedan derivar en grandes controversias.

Sobre ese tema, los profesionales en el derecho, deben estudiar concienzudamente los aspectos económicos y de índole comercial de gran espectro (Witker, 2011) a fin de garantizar la formación de regulaciones ventajosas en la solución de conflictos. En este particular, la necesidad versa sobre los contratos mercantiles que se suceden en el comercio internacional, cuya existencia determina la forma en la que se desarrolla el intercambio de bienes y servicios. Esto se debe a que contienen las responsabilidades y los derechos de cada contratante.

Entre los contratos que se celebran en el comercio internacional, se encuentra el contrato de transporte marítimo, centro de la presente investigación y que deriva del derecho marítimo. En la actualidad, la Ley de Comercio Marítimo define el contrato de transporte marítimo como: “todo aquél en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por agua de un puerto a otro” (Ley de Comercio Marítimo, 2006: Art. 197). Tal como se observó, en este artículo se establece que el transporte marítimo es un contrato mediante el cual una parte, denominada porteador, se obliga a transportar determinada mercancía a través del agua, desde un puerto a otro. Por otro lado, la otra parte, se obliga a pagar un precio en dinero, al cual se le conoce como “flete” en la materia.

En el contrato de transporte marítimo, el objeto es el transporte de la mercancía acordada. La doctrina ha indicado que puede transportarse todo bien susceptible de ser movilizado por agua (Morles, 2008). En ese orden de ideas, el abanico que ofrece el contrato de transporte es amplio, por lo que, los contratantes pueden aprovechar el contrato con diversos tipos de mercancías, incluso con animales vivos, obviamente atendiendo a las normas relacionas con la Fauna.

El comercio internacional es el marco dentro del que se desarrolla el contrato marítimo, siendo este último el resultado de una evolución constante y marcada del comercio desde los orígenes del hombre. El transporte marítimo, a su vez, se desempeña como una parte fundamental del comercio, debido a que es necesario para el transporte de mercancía por agua, de un Estado a otro Estado, afirmación apoyada por Morles (2008). La recurrencia de las transacciones que se realizan de un Estado a otro y las responsabilidades que del acto jurídico devienen, hicieron necesaria la creación de la cláusula *Free Alongside Ship* dentro de los INCOTERMS, debido a la necesidad de unificar las obligaciones contractuales en el comercio marítimo.

2. Responsabilidades derivadas de la cláusula *Free Alongside Ship*.

Para analizar la responsabilidad contractual, fue necesario establecer la fuente de la que surge la obligación contractual, dado que, esta puede nacer por voluntad del ser humano o por eventos ajenos a la voluntad del ser humano (Morles, 2008). Las obligaciones que nacen por la voluntad del ser humano, son aquellas que se derivan del acto jurídico, caracterizado por ser una decisión del hombre. Por otro lado, las obligaciones que nacen por voluntad ajena al ser humano, son las que se desprenden del hecho jurídico, cuyo acontecimiento no puede ser

evitado ni previsto. Un ejemplo, puede observarse cuando ocurre la muerte de una persona, dado que, es un hecho jurídico que genera como consecuencias jurídicas la apertura de la sucesión hereditaria.

Por tanto, las obligaciones que conciernen a al presente estudio, son aquellas que se derivan del acto jurídico a razón de lo antes expuesto. Sin embargo, para aclarar aún más el panorama, Boetsh define el acto jurídico como “la manifestación unilateral o bilateral de voluntad ejecutada con arreglo a la ley y destinada a producir un efecto jurídico que puede consistir en la adquisición, conservación, modificación, transmisión, transferencia o extinción de un derecho” (Boetsh, 2009: 17). En este sentido, se infiere que para que haya acto jurídico, es imprescindible que exista la voluntad con arreglo a la Ley. Por lo tanto, el acto no acarrea un cúmulo de efectos, sino que puede tratarse de uno en específico, como la adquisición de un bien inmueble o la transferencia de un derecho de crédito.

Los contratos, por la naturaleza jurídica que tienen, deben estar reglados por la Ley. En el caso del comercio internacional, existe una serie de términos o normas que lo regulan, como lo son los *Internacional Commerce Terms*, en lo sucesivo INCOTERMS, a nivel internacional. Varela indica sobre ello que:

[...] los incoterms son los que determinan el punto exacto de la transferencia del riesgo y la responsabilidad del cuidado de la mercancía entre vendedor y comprador. A su vez, cabe resaltar que su principal finalidad parte con el objetivo de evitar en lo posible las incertidumbres derivadas de dichos términos en países diferentes. (Varela, 2014: 21)

Los INCOTERMS establecen las responsabilidades que tienen los contratantes de un pacto comercial y tiene por objeto eliminar los vacíos que puedan existir dentro de las normas para el contrato. Cuando hay empresas de distintos Estados involucradas en el contrato comercial, es probable que existan lagunas jurídicas como consecuencia de que cada Estado puede regular de forma distinta la misma situación. Con intención de evitar esas lagunas, nacen los INCOTERMS, por tanto, juegan un papel fundamental en la solución de algunas riñas que se puedan suscitar.

Dentro de los INCORTEMS, se forma la cláusula *Free Alongside Ship*, en lo sucesivo FAS, esta es usada con regularidad en la importación y exportación de mercancía a nivel internacional, cuyos términos tienen la finalidad de llenar lagunas jurídicas que puedan encontrarse en las legislaciones nacionales, dada la celebración de contratos como el de compraventa entre empresas de distintos Estados. Además, estas se añaden al documento contractual de la misma manera en la que se agregaría otra cláusula, y las partes manifiestan su voluntad de aceptarla cuando firman el contrato.

La cláusula FAS, como ya se mencionó antes, es conocida como “franco al costado del buque” y de ella nace una serie de obligaciones. Para el vendedor, las obligaciones contractuales derivadas de la cláusula FAS implican:

[...] siendo por cuenta del vendedor todos los gastos y riesgos a los que se somete la mercancía, hasta el momento en el que la sitúe al costado del buque, sobre el muelle o en barcazas en el puerto de embarque concertado [...] (Alvaranga et al, 2009: 21)

Tal como se percibió, dentro de las obligaciones del vendedor se encuentra el trámite correspondiente de los documentos y aduanas, así como los gastos que los procedimientos previos a la entrega de la mercancía generan. Sin embargo, la obligación del vendedor termina tan pronto la mercancía ha sido entregada al costado del buque. De ahí surge, el nombre de la cláusula FAS. Ahora bien, la doctrina ha especificado que dentro de las responsabilidades del comprador derivadas de la cláusula FAS se encuentran:

[...] El comprador elige el medio de transporte, siendo por su cuenta el pago del flete, asumiendo la responsabilidad de los costes y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento de la entrega, así como los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino. (Alvarenga et al, 2009: 21)

En otras palabras, el comprador elige el medio de transporte, lo que necesariamente significa que puede decidir qué clase de buque va a transportarlo, es decir, puede elegir tanto un buque comercial, como una barcaza debido a existencia de la variedad de medios de transportes en el comercio marítimo internacional. No obstante,

debe tenerse presente que no todos cuentan con las condiciones necesarias para cargar todo tipo de mercancía, por lo que el comprador tiene que considerar aspectos como los de la navegabilidad y capacidad del medio que elija.

Es relevante resaltar que el comprador, quien, además, es el interesado en transportar el objeto de su compra, asume los riesgos que pueda sufrir la mercancía desde el momento en el que, el vendedor la deja en el puerto acordado. Por eso, la elección del medio de transporte influye significativamente la estimación de daños, dado que, los contratantes no tiene manera de calcular los daños que pueda sufrir la mercancía, por lo que, es relevante realizar una elección conforme a las descripciones regulatorias que atienden los mejores transporte marítimos.

En ese orden de ideas, se reconoce, que el comprador es responsable de pagar los gastos que ocasione el traslado de la mercancía desde el puerto de destino, hasta el lugar en el que debe entregarse. Esto es una obligación propia del contrato de compraventa, considerando que el tiene la responsabilidad de asumir costos de traslado. Por último, debe pagar el flete: está obligado a solventar los gastos que generen la manipulación y la entrega de la mercancía en el puerto de destino.

En definitiva, el INCOTERMS FAS nace como una manera de agilizar la distribución de las responsabilidades entre el comprador y el vendedor, cuando la mercancía debe transportarse de forma marítima. No obstante, la falta de apreciación de situaciones objetivas más particulares, como aquellas en las que la pérdida o daño de la mercancía no pueda atribuirse al comprador o al vendedor, ni pueda exigirse el resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos al porteador, crea un vacío legal cuya existencia deja al comprador sin protección jurídica.

Otra situación que puede presentarse, es la del daño de la mercancía sufrido antes de la entrega en el puerto acordado para su traslado. En ese escenario, el comprador no tiene forma de probar que la mercancía fue dañada en ese traslado y no puede exigir ninguna indemnización, ni puede ejercer ninguna acción en contra del vendedor responsable.

3. Responsabilidad derivada del contrato de transporte marítimo.

En primer lugar, es necesario tener en cuenta que el contrato de transporte marítimo puede definirse como aquel mediante el cual dos sujetos se obligan en función del transporte de una carga mediante el agua. Sánchez indica que es: “aquel por el cual un sujeto (el porteador) se obliga frente a otro (el cargador) a transportar a una persona o cosa de un lugar a otro a cambio de un precio denominado flete” (Sánchez, 2010: 128).

El porteador es la persona responsable de realizar el transporte y que celebra el contrato con el cargador, mientras que el último es el sujeto que tiene intención de transportar la carga por medios marítimos, como buques o barcasas. Así lo establece la legislación nacional venezolana:

Porteador: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua, con un cargador.

Cargador: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado con un porteador un contrato de transporte de mercancías por agua. Así mismo, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al porteador. (Ley de Comercio Marítimo, 2006: Art. 197)

Una de las características principales del contrato de transporte marítimo, es que se trata de una *locatio operis* debido a que el porteador se compromete a realizar una obra específica, sobre la que tendrá que alcanzar un determinado resultado. De esta manera, asume una prestación de un hacer, por la cual debe llevar la carga, de un lugar a otro, y, entregarla al destinatario con las condiciones en que ésta le fue entregada, constituyéndose éste como el resultado prometido.

El porteador, al ejecutar su obligación de trasladar las mercancías, lleva consigo la promesa de alcanzar el resultado y asume el riesgo derivado del transporte por vía marítima, tanto si lo realiza directamente él, como cuando lo hace con ayuda de otros porteadores que subcontrata (Cusman-Barriga, 2016). Se puede afirmar, que el resultado de este contrato es fungible e indivisible. Dado que es ejecutado, tanto por el porteador como por

terceros subcontratados por él mismo, el resultado deviene en fungible; en cambio, la indivisibilidad del resultado se observó en la exigencia de que la mercancía llegue a su destino en las condiciones en las que se entregó al porteador.

El contrato de transporte por sí mismo, y al margen de la cláusula FAS, porta una serie de responsabilidades que determinan la efectividad de la entrega de la mercancía. Para el porteador, se encuentran la de cuidar la navegabilidad del buque en la forma estipulada en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, en lo sucesivo Reglas de la Haya, (1924), cuidar la forma de carga y la estiba de mercancía, y emitir un conocimiento del buque (Cusman-Barriga, 2016). En cuanto a la investigación, la responsabilidad en la que se hizo hincapié fue la de cuidar la navegabilidad del buque.

En cuanto a la navegabilidad, se ha establecido que la capacidad de navegabilidad no debe ser entendida como una mera condición de flotabilidad, sino que además deberá cumplir con la “capacidad de transporte” (Cusman-Barriga, 2016). En efecto, debería entenderse a la navegabilidad como la disponibilidad para realizar la expedición marítima contratada, lo cual implica que el buque esté en la capacidad de afrontar los riesgos y peligros que la nave deba afrontar en el mar, pero también conlleva necesariamente a la aptitud del buque para realizar el transporte convenido cuidando la seguridad de las mercancías.

En las Reglas de la Haya se establece que:

1. El transportador estará obligado, antes y al comienzo del viaje, a ejercer una diligencia razonable para:
 - a. Poner el buque en condiciones de navegabilidad;
 - b. Dotar de tripulación, equipar y abastecer al buque adecuadamente;
 - c. Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frías y frigoríficas, y todos los demás lugares del buque en las que se transportan mercancías, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación. (Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, 1924: Art. 3)

De la norma se desprende la obligación de navegabilidad que tiene el porteador antes de realizar el transporte. En consecuencia, carga con la responsabilidad del daño de la mercancía por causas de negligencia o impericia. Ramírez hace referencia a la obligación de navegabilidad es considerada como personal e indelegable del transportador, de modo que no podrá trasladarla o excusarse por faltas de terceros a quienes haya encargado la ejecución de este cometido (Ramírez, 2020). De esta manera, aunque el porteador acredite una diligencia razonable al momento de realizar la elección del técnico de primera línea para realizar la verificación de navegabilidad del buque o para ponerlo en tal condición, no pierde responsabilidad por los fallos o incumplimientos del tercero.

Sobre la imposibilidad de desligarse de la obligación, en las Reglas de la Haya se establece:

8. Cualquier cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que libere al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño a, o en conexión con, las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo, o que atenúen esa responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en estas reglas, será nula y sin valor e ineficaz. (Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, 1924: Art. 3)

De la nulidad resulta, que la obligación de navegabilidad del buque es natural del contrato de transporte marítimo, es decir, es parte inherente que permite el despliegue de la responsabilidad de movilizar la mercancía. Puede equipararse al transporte terrestre, en el que el transportista tiene la obligación de mantener en buen estado el medio de transporte, pues la pérdida de la carga por razones vinculadas al cuidado o estado del medio es responsabilidad del transportista.

La doctrina asegura que las carga de las mercancías bien llevadas, y, actuadas con la diligencia según las normas debe existir acciones por parte del cargador (Cusman-Barriga, 2016). Por eso, el procedimiento habitual comienza con el cargador poniéndose en contacto con el porteador o sus agentes para reservar espacio en el buque, y con anterioridad al inicio de las operaciones de embarque deberá entregar al transportista una declaración con todos los detalles de la carga, como su naturaleza, volumen, cantidad, etc.

En resumen, la cláusula FAS responsabiliza al comprador sobre los daños que pueda sufrir la mercancía desde el momento en el que el vendedor la deja en el puerto acordado, por lo que, hasta ese punto, el responsable es el comprador. Es decir, no puede exigirle ninguna acción de indemnización al vendedor. Sin embargo, el contrato de transporte marítimo lleva consigo una serie de cargas y obligaciones para el porteador, quien responde por los daños que pueda sufrir la carga durante el viaje por agua, siempre y cuando no se trate de daños por casos fortuitos o fuerza mayor, derivados, por ejemplo, de una tormenta en alta mar.

Esta situación generara la necesidad de incluir la responsabilidad dentro de la cláusula FAS de manera directa y explícita, pues la tarea de acudir a las responsabilidades del contrato marítimo puede acarrear un conflicto de intereses entre leyes de diferentes Estados, considerando que los INCOTERM son los términos internacionales que sólo regulan la relación de comercio marítimo hasta que la mercancía ha sido entregada por el vendedor en el puerto acordado.

En ese sentido, queda claro que existe una notable falta de regulación, a pesar de que los INCOTERM fueron creados para unificar soluciones a situaciones jurídicas suscitadas del comercio y el transporte internacional. Al final, la cláusula FAS resulta una cláusula insuficiente que deja al comprador en un estado de desprotección, por cuanto no resuelve un problema básico que puede surgir en muchas relaciones propiciadas por el transporte marítimo.

Conclusiones

El comercio ha evolucionado a lo largo de la historia, lo suficiente como para ameritar términos y condiciones internacionales, debido a la cantidad de transacciones y contratos que se cerraban entre empresas de distintos Estados. Dado el incremento de esa actividad, se suscitaron una serie de problemas relacionados con la falta de regulación de las legislaciones nacionales y, a su vez, el choque de las normas de los Estados entre sí. Es por ello que surgen los INCOTERMS, con la finalidad de unificar los contratos en términos claros para los sujetos.

La cláusula *Free Alongside Ship* se encuentra dentro del marco de los INCOTERMS y hace referencia a la obligación del vendedor en el contrato a entregar la mercancía en el puerto acordado para el transporte marítimo. En ese sentido, el vendedor tiene la obligación de responder por los riesgos que pueda correr la mercancía, únicamente hasta el momento en el que es entregada en el puerto.

A su vez, el comprador tiene la responsabilidad por los riesgos que pueda sufrir la mercancía desde que es cargada al transporte marítimo, hasta que la recibe en el puerto de destino. La suerte de la carga corre a su nombre, de modo que según la FAS, el vendedor no debe responder al comprador de ninguna manera, si la mercancía ha sufrido el daño durante el transporte marítimo. De esa situación nace el problema de la acción que puede tomar el comprador por la pérdida o daño de la mercancía, cuando ha sido producto de negligencia durante el traslado.

La respuesta se encuentra en las responsabilidades asumidas por el porteador en el contrato de transporte marítimo que debe celebrarse al momento de transportar la carga de un Estado a otro, mediante el agua. El porteador, quien se desempeña como la persona que celebra el contrato de transporte marítimo, tiene entre sus responsabilidades, la de entregar la carga en buen estado, exceptuando los daños producidos por los riesgos inherentes a la modalidad de transporte. Es decir que, a todo evento, es el porteador quien asume la obligación y en contra de quien el comprador puede ejecutar alguna acción.

Referencias

ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2006. **Ley de Comercio Marítimo**. Publicada en Gaceta Oficial 38.351.

ALVARENGA, Kalixto. CORTEZ, Rafael. ROSALES, Jessica. 2009. Términos internacionales de comercio y su relación en los contratos de compraventa para importar o internar mercancías a el salvador que apliquen al sector ferretero del área metropolitana de san salvador. En <http://ri.ues.edu.sv/11219/> Fecha de consulta 20 de Noviembre del 2021.

BOETSCH, Christian. 2009. Teoría del acto jurídico. Universidad de Chile.

CALLER. 2019. El valor jurídico de los Incoterms en el contrato de compraventa internacional de mercancías: ley aplicable y competencia judicial internacional. Universitat de Barcelona

CONTRATOS INTERNACIONALES, 2020. Free Alongside Ship. En <https://internationalcontracts.net/contrato/incoterms-fas-es> Fecha de consulta 20 de Noviembre del 2021.

CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS. 1924. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. En <file:///C:/Users/MIRIAN/Downloads/Documents/REGLASDEHAYA1924.pdf> Fecha de consulta 09 de Diciembre del 2021.

CUSMAN-BARRIGA. 2016. Lecciones de derecho civil, Tomo II. Universitat Jaume.

KOZIKOWSKI, 2007. Bienes y derechos reales. McGraw-Hill Editorial.

RAMÍREZ, ALEJANDRO. 2020. La aplicación de los Incoterms 2020 en el comercio internacional. SOVEDEM, Revista de Derecho Mercantil.

VARELA, Jesús. VICUÑA, Claudio. 2014. Influencia de los Incoterms en los contratos mercantiles de comercio marítimo internacional en Venezuela.

WITKER, Jorge. 2011. Derecho del Comercio Exterior. Universidad Nacional Autónoma de México.