



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas

Carrera de Derecho

TEMA:

El Contrato de Agenciamiento Marítimo

AUTOR:

Andrade Loor, Laura Estefanía

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE:**

**Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del
Ecuador**

TUTOR:

Vélez Coello, José Miguel

Guayaquil, Ecuador

15 de febrero del 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas
Carrera de Derecho

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente **Artículo Académico**, fue realizado en su totalidad por **Andrade Loor, Laura Estefanía**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR

f. _____

Vélez Coello, José Miguel

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. _____

Lynch Fernández, María Isabel

Guayaquil, a los 15 del mes de febrero del año 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas
Carrera de Derecho

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Andrade Loor, Laura Estefanía**

DECLARO QUE:

El **Artículo Académico, El Contrato de Agenciamiento Marítimo** previo a la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 15 del mes de febrero del año 2018

LA AUTORA

f. _____

Andrade Loor, Laura Estefanía



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas
Carrera de Derecho

AUTORIZACIÓN

Yo, **Andrade Loor, Laura Estefanía**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución el **Artículo Académico El Contrato Agenciamiento Marítimo**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 15 del mes de febrero del año 2018

LA AUTORA:

f. _____

Andrade Loor, Laura Estefanía

El Universo | Noticias de Ecu... X (9) no leídos - jrcwaly@yah... X 035658937 - Tesis Final Contrato de... X

← → ↻ 🏠 <https://secure.orkund.com/view/35078051-222676-704801#q1bKLVyjo7VUSrC7M/> 🔍 Buscar

URKUND

Documento [Tesis Final Contrato de Agenciamiento Marítimo 2019- Laura Andrade.doc](#) (035658937)

Presentado 2019-02-15 20:00 (-05:00)

Presentado por maritza.reynoso@ucsg@gmail.com

Recibido maritza.reynoso.ucsg@analysis.orkund.com

Mensaje Tesis Laura Andrade Loor Tutor Dr. José Miguel Vélez [Mostrar el mensaje completo](#)

0% de estas 16 páginas, se componen de texto presente en 0 fuentes.

Lista de fuentes **Bloques**

Categoría	Enlace/nombre de archivo
Fuentes alternativas	
Fuentes no usadas	

⏏ ⚙️ 🗑️ 📄 📂 ⏪ ⏩ ⚠️ Advertencias 🔄 Reiniciar 📤 Exportar 📄 Compartir

Ab. José Miguel Vélez Coello
Profesor Titular – Tutor

Srta. Laura Estefanía Andrade Loor
Estudiante.

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme sabiduría y las fuerzas que necesité para terminar esta etapa de mi vida.

A la reina de mis ojos, mi madre, por amarme, creer y confiar en mí hasta sus últimos días de vida.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas
Carrera de Derecho**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

JOSÉ MIGUEL, GARCÍA BAQUERIZO
DECANO

f. _____

MARITZA GINETTE, REYNOSO GAUTE
COORDINADORA DEL ÁREA

f. _____

JOSÉ MIGUEL, GARCÍA AUZ
OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad: Jurisprudencia
Carrera: Derecho
Periodo: UTE B-2017
Fecha: Febrero, 15 del 2018

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado “**El Contrato de Agenciamiento Marítimo**”, elaborado por la estudiante *Laura Estefanía Andrade Loor*, certifica que durante el proceso de acompañamiento, dicha estudiante ha obtenido la calificación DIEZ (10), lo cual lo califica como **APTO PARA LA SUSTENTACIÓN**.

Ab. JOSÉ MIGUEL VÉLEZ COELLO
PROFESOR TITULAR - TUTOR

ÍNDICE

RESUMEN	X
ABSTRACT	XI
CONCEPTOS.....	2
DEFINICIÓN	2
NATURALEZA JURÍDICA	3
Características	3
PARTES INTERVINIENTES	6
FUNCIONES	8
FUNCIONES Y LA RELACIÓN DEL AGENTE NAVIERO Y EL ARMADOR Y LOS SUJETOS DEL TRAFICO MARÍTIMO.....	8
EN CUANTO A LAS FUNCIONES PRIVADAS EN GENERAL SE ENCARGA DE LO SIGUIENTE:.....	8
FUNCIONES EN RELACIÓN AL BUQUE Y LA TRIPULACIÓN.....	9
FUNCIONES EN RELACION A LA MERCANCIA.....	9
OTRAS FUNCIONES PRINCIPALES	10
QUE TIPO DE CONTRATO ES?	10
UN MANDATO O COMISIÓN O AGENCIA OFICIOSA	10
ENTONCES QUE TIPO DE CONTRATO ES?	11
LA REPRESENTACIÓN.....	13
RESPECTO A LOS ORGANISMOS PÚBLICOS Y PRIVADOS	14
LA REPRESENTACIÓN PROCESAL	15
LA RESPONSABILIDAD	16
PUBLICIDAD.....	17
CONCLUSIONES.....	18
REFERENCIAS.....	19
DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN	21

RESUMEN

El presente trabajo versa principalmente respecto del contrato de agenciamiento marítimo y precisa lo que verdaderamente se debe comprender como un agenciamiento marítimo de los buques, así como las principales obligaciones, responsabilidades y funciones que tienen las compañías que se dedican a suscribir sendos contratos. De igual forma, se ocupa de desarrollar acerca de lo que representa la figura del Agente Marítimo propiamente dicho y también sus actividades, funciones, alcances y efectos de sus responsabilidades.

Adicionalmente, se incluye un análisis referente a la naturaleza jurídica del contrato de agenciamiento marítimo como tal, el mismo que al momento de estudiarlo profundamente, hace surgir varias dudas en cuanto a la característica jurídica propia que tiene este tipo de contrato a la luz de las actividades que se generan en el quehacer.

En todo el desarrollo del trabajo y en las conclusiones encontraremos propuestas referentes al tema tratado, para su mejor entendimiento.

PALABRAS CLAVES

Armador, Agente naviero o Marítimo, Puerto, Buque, Representación Ex Lege, Capitanía, contrato y Capitán.

ABSTRACT

This paper deals mainly with the shipping agency agreement, and it precises what really should be understood as a shipping agency of the vessels, as well as the main obligations, responsibilities and functions of the companies that devote their activity to subscribe such agreements. Likewise, it revolves around what the shipping agent figure represents, and also its activities, functions, scope and effects of its responsibilities.

Additionally, an analysis of the legal nature of the shipping agency agreement is included, which after a deep study, raises several questions regarding the peculiar legal characteristic of this type of contract, in regards to the activities that are generated along the task.

Along the development of this paper, and in the conclusions, we will find proposals related to the discussed matter, for its better understanding.

KEYWORDS

Shipowner, Shipping or Maritime Agent, Port, Vessel, Ex Lege Representation, Captaincy, contract and Captain.

CONCEPTOS

DEFINICIÓN

Es una persona física o jurídica (generalmente este último, una corporación o empresa comercial), que tiene a su cargo todo lo relativo a las gestiones de carácter administrativo y comercial, también, con las operaciones de carga y descarga de las mercaderías, del embarque y desembarque de pasajeros y las consecuencias ulteriores a tales acontecimientos (ya que cuando se formulan los reclamos por incumplimiento de los contratos de terceros, quedan los agentes marítimos para responder.) (Basaldua, 1990:14)

El Doctor Víctor Carrión Varas, quien señala que el Agente naviero son “Personas naturales o jurídicas que actúan en representación del armador, investidos de un poder general, que se extiende con la relación a todas las operaciones locales de carga y descarga, aprovisionamiento, prácticas y demás funciones relacionadas a la gestión naviera integral, según se designe en el poder”. (Váscones, 2016: 17)

Nuevamente, cito que es el agente marítimo en nuestro país ubicado en el Reglamento a la Actividad Marítima, por ser tan escasos los conceptos jurídicos sobre este tema.

“AGENTE NAVIERO O MARÍTIMO: Es la persona natural o Jurídica que representa al armador en las gestiones de Carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con la escala del buque, aceptando en nombre del armador, los derechos y obligaciones que le corresponden en dichas gestiones”. (Reglamento a la Actividad Marítima, 2015: 1)

“En el código de comercio colombiano nos dice lo siguiente artículo 1489. <DEFINICIÓN DE AGENTE MARÍTIMO>. Agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave”. (Código de Comercio Colombiano, 1971:358)

Concepto de Agente Naviero General en el ámbito del objeto de esta Enciclopedia Jurídica: (portuario). Es la Persona física o moral que

actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil, facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende. (Molina, 2014)

Entonces este Agente Marítimo actúa como un representante del Armador en todos los asuntos administrativos y comerciales que tenga que ver con el buque (carga y descarga, embarque y desembarque, así como todas las demás funciones relacionadas a dicha gestión).

NATURALEZA JURÍDICA

Características

Es un contrato bilateral, oneroso, sinaglamatico y solemne . “Articulo 1455.- El contrato es unilateral cuando una de las partes se obliga para con otra, que no contrae obligación alguna; y bilateral, cuando las partes contratantes se obligan recíprocamente”. (CÓDIGO CIVIL:263).

Por lo tanto una de las características del agencimiento Marítimo es que es un contrato Bilateral ya que tiene que haber un contrato de agencia y en ese contrato entre armador y agente Marítimo, se especifiquen todas las clausulas que imponen una actuación diligente del agente Marítimo en su cometido de representación de Armador. Esto en realidad es valido para empresas o servicios de navegación estables, lineas regulares de buques (buques de línea), pero si el buque es de los denominados buque suelto o tramp (Basaldua, 1990:17) la modalidad del tráfico Tramp tiene por característica el ser un tráfico libre por oposición al regular o conferenciado. Es la modalidad usual para el transporte de mercaderías a granel(Cereales), puede ser arrendamiento a casco desnudo, el fletamiento a tiempo y el fletamiento por viaje. (Transporte internacional de carga, n.d.) en ese caso la forma queda totalmente liberada a la espontaneidad y se suele concluir con una simple carta o por un telex (antiguamente) ahora correo, exigiendo un principio de prueba por escrito. Así despues de cursar y contestar un pedido de atención de un buque osea por ejemplo solicitando precio por estos servicios y ante la aceptación considerase nombrado el agente Marítimo. (Basaldua, 1990)

Este contrato es oneroso, el código civil nos indica que un contrato oneroso. “artículo 1456.-El contrato es gratuito o de beneficencia cuando sólo tiene por objeto la utilidad de una de las partes, sufriendo la otra el gravamen; y oneroso, cuando tiene por objeto la utilidad de ambos contratantes, gravandose cada uno a beneficio del otro.” (CÓDIGO CIVIL).

En 1980, entre Bélgica, Holanda y Luxemburgo (Benelux), y en forma conjunta, proyectaron un regimen uniforme que regulaba los derechos y obligaciones de las partes en los contratos de agencia Marítima, y hoy, en el seno de la Comunidad Económica Europea, rige ya imperativamente algo similar, aspirando a lograr la protección internacional de los agentes marítimos en el caso de que los armadores no cancelen las facturas o no restituyan los fondos empleados en la atención de los buques. (Basaldua, 1990:23).

Nosotros no contamos con alguna normativa de esa naturaleza.

Sinalagmatico, “es un término que procede de la lengua griega (signalama-obligaciones reciprocas) y que se vincula a un contrato (un acuerdo sobre un cierto asunto que debe ser respetado por todas las partes que lo suscriben)”. (Pérez, 2014)

“La idea de contrato sinalagmático refiere a un contrato bilateral, que es un convenio que genera obligaciones recíprocas para aquellos que firman el acuerdo. De este modo, el sinalagmático es un contrato que se diferencia del unilateral (que implica obligaciones para una única parte)”. (Pérez, 2014)

Se clasifica en dos tipos perfectos e imperfectos. Los perfectos obligaciones recíprocas iguales, de la misma naturaleza. El armador lo contrata al agente pagando un precio y el agente se encarga de que los buques del armador esten cargados y no tengan problemas en la entrada y salida de cada puerto. El imperfecto sobre la base que crea obligaciones recíprocas, una parte tiene mas obligaciones que la otra. Hay cosas que asume el agente marítimo y le genera mas responsabilidad de lo que representa a el ser armador.

“El Agente Naviero tiene la responsabilidad judicial, extrajudicial y legal, del armador; pero su perfil no se limita exclusivamente a dicha figura, o de un mandato. En caso de incumplimiento de algunas de sus obligaciones él debe responder personalmente, siempre que atañen a su trabajo particular”. (Váscones, 2016)

Solemne, “el artículo 1459.- El contrato es real cuando, para que sea perfecto, es necesaria la tradición de la cosa a que se refiere, es solemne cuando esta sujeto a la observancia de ciertas formalidades especiales, de manera que sin ellas no surte ningún efecto civil; y es consensual cuando se perfecciona por el solo consentimiento.”

Art. 372.- Todo buque, nacional o extranjero, del tráfico marítimo internacional que entre a los puertos de la República, debe tener un agente o representante para los efectos del artículo anterior. Puede ser agente o representante cualquiera persona, natural o jurídica, inclusive el dueño o armador, siempre que observe lo que para el caso prescribe el Código de Comercio, presente la matrícula mercantil y certificado de ser socio de la Cámara de Comercio correspondiente, y se haya inscrito en los registros de la respectiva Capitanía de Puerto. (CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA)

Artículo 130.- Los convenios o acuerdos de distribución de carga, de división de utilidades o de otra naturaleza, para que tenga validez en el país, deben registrarse en la Dirección General de la Marina Mercante dentro de los quince días hábiles siguientes a su firma.

La Dirección General de la Marina Mercante emitirá el respectivo certificado de registro y cuidará en todo momento que dichos convenios o acuerdos cumplan con las leyes y reglamentos vigentes en el Ecuador. En caso contrario se suspenderá su registro, lo que significará que la empresa naviera no podrá al amparo de los mismo. (Reglamento de la Actividad Marítima)

Por ello para operar una empresa naviera y que se de un contrato con el armador debe haber la formalidad de un registro como contar con “los certificados de inscripción en el Registro Mercantil, certificado de la autoridad competente, certificado de la capitania de Puertos”. (Hernandez, Flores, Padilla, & Ramirez, 2015)

PARTES INTERVINIENTES

La Agencia Naviera y el Armador.

ANTECEDENTES

Antes de empezar hablar de los antecedentes del Agente Marítimo, tenemos que tener muy claro tres personajes en esta historia, lo que es Armador, Capitán y el Agente Marítimo.

“ARMADOR: Es la persona natural o jurídica que como transportador, propietario o no de nave, ejerce la navegación por cuenta y riesgo propio.” (Reglamento a la Actividad Marítima, 2015: 1)

“AGENTE NAVIERO O MARÍTIMO: Es la persona natural o Jurídica que representa al armador en las gestiones de Carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con la escala del buque, aceptando en nombre del armador, los derechos y obligaciones que le corresponden en dichas gestiones”. (Reglamento a la Actividad Marítima, 2015: 1)

“CAPITÁN: Es el encargado del gobierno y la dirección de la nave, mediante una retribución. Es también factor del propietario de la nave y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga, y al resultado de la expedición”. (Código de Comercio, 2013: 65)

Ahora un poco de la historia, de cómo empiezan aparecer los agentes Marítimos en el mundo.

“En un principio, el capitán participaba no solo en la dirección del navío sino que tenía a su cargo un cumulo de funciones comerciales: por ejemplo, la contratación de fletamentos y la contratación de transportes de mercaderías y personas”. (Basaldua, 1990:12)

Quien se encargaba de la ejecución y disponía en los puertos ante la ausencia del armador todos los actos jurídicos y hechos materiales relacionados a las actividades administrativas y comerciales relacionadas a la escala del buque era el capitán, la necesidad imperiosa de liberar la carga administrativa recayó en empresas de navegación que a su vez designaban a personas naturales o jurídicas locales para el cumplimiento de aquellas tareas. (Váscones, 2016:16)

Hoy aún subsisten supletoriamente esas funciones para el capitán pero son excepcionales en la práctica. También los aprovisionamientos del buque y las

diligencias requeridas para el ingreso, permanencia y partida del buque de los puertos dependían del capitán. (Basaldua, 1990:12)

Todas estas funciones mencionadas anteriormente hoy en día son efectuadas por el Agente Marítimo. Para evitar las confusiones de que hace un Agente Marítimo y para que no existan problemas para identificarlo, al inicio de los antecedentes se define las figuras del Cápitán, así como al Agente Marítimo y al Armador para que no se confundan las mismas, de igual manera más adelante se aclarará más esta figura, ya que en la actualidad es un tema que tiende a una mala interpretación.

“Por lo que no le es posible actualmente al armador trasladarse con el buque, acompañándole en sus perigrinaciones”. (Basaldua, 1990:10), es por eso que el Agente Marítimo es el representante del Armador, “en todas aquellas plazas y puertos del mundo donde la empresa armadora no tiene su domicilio.” (Basaldua, 1990:10)

Para seguir un poco con la historia del Agente Marítimo el autor Luis Romero Basaldúa, nos indica que “en la ordenanza de Luis XIV Francia (Año 1681) se los denominaba Consejeros y Auxiliares del Capitán en tierra. (Coutiers – Conducteurs de maitres de navires). Asistiéndoles y sirviéndoles de intérpretes en tierra” (Basaldua, 1990:15).

El autor Javier Gutiérrez Soto afirmó que en Francia la figura del consignatario de buques fue ignorada por los redactores del Código de Comercio de 1807; dicha figura surgió en la práctica como en todos los países, quedando ligada su historia a la de los mandatarios comerciales. Desde el punto de vista jurídica, en Francia el consignatario es un mandatario, que queda sometido en principio a las normas de los arts. 1984 y ss. del Código Civil francés. (Lebrero, 1989:103)

Artículo 1984 nos dice “el mandato o procuración es un acto por el cual una persona da a otra el poder de hacer una cosa por el mandante y su nombre. El contrato no se forma sino por la aceptación del mandatario”. (Código de Napoleón, 1807:367).

Entonces los agentes Marítimos eran conocidos como simples mandatarios en esa época en Francia, de lo que tiene una gran similitud porque en la actualidad también se los podría decir que son mandantarios.

FUNCIONES

FUNCIONES Y LA RELACIÓN DEL AGENTE NAVIERO Y EL ARMADOR Y LOS SUJETOS DEL TRAFICO MARÍTIMO.

“Se puede definir que las funciones del Agente Naviero no son más que realizar actividades y gestiones en nombre de otro, es decir, de los propietarios, arrendadores, armadores o capitanes de buques.” (García, Jesse, Arauz, Reyes, & Duncan, n.d.)

“Estos sujetos actúan ante los organismos públicos y se les reconoce o impone una serie de funciones de carácter privado.” (Basaldua, 1990:16)

En los organismos públicos cumplen gestiones ante el SENA Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, ante la Capitanía de Puertos y Dirección General de la Marina Mercante del Ecuador.

EN CUANTO A LAS FUNCIONES PRIVADAS EN GENERAL SE ENCARGA DE LO SIGUIENTE:

- Operaciones de carga y descargas
- Cobro de los fletes por la mercancía transportada, cuando el mismo se contrata pagadero de destino, o en contra entrega de los consentimientos.
- La contratación del estibaje
- Intervienen en la emisión de los conocimientos de embarque
- En la firma de pólizas de fletamiento.
- Se encarga de contratar nuevos fletamentos y emitir billetes de pasajes.
- De la contratación de los serenos en puerto, el practicaje, los remolques y lanchaje necesarios o convenientes, los talleres y reparaciones del buque, los proveedores para su avituallamiento.
- De la atención médica de la tripulación en la tierra
- Pagar en nombre del armador sus sueldos y salarios.
- Tienen también una representación activa y pasiva, aun sin mandato especial del armador.
- Son consejeros del capitán del buque en ese puerto y suelen ser sus intérpretes.
- Vigilan, en suma los intereses del armador en ese puerto el o los de su actuación. (Basaldua, 1990:17)

FUNCIONES EN RELACIÓN AL BUQUE Y LA TRIPULACIÓN

Dichos servicios se dividen en dos: los implícitos y los requeridos como instrucciones precisas.

Los implícitos: son los que comprenden la gestión en las siguientes áreas:

- Atraque y destraque: pilotaje, remolque y amarre.
- Despacho ante los diferentes organismos y autoridades
- Liquidación de los derechos de entrada, estancia y salida del puerto
- Seguimiento de las operaciones portuarias (García, Jesse, Arauz, Reyes, & Duncan, s.f.)

Los requeridos como instrucciones precisas:

- Suministro de provisiones
- Suministro de combustible
- Designación de inspectores
- Contratación del personal o empresa para servicio de buques
- Apoyo al embarco o desembarco de la tripulación y otros tipos de gastos. (García, Jesse, Arauz, Reyes, & Duncan, s.f.)

FUNCIONES EN RELACION A LA MERCANCIA

- Envío de la información de la mercancía a la aduana, mediante el envío de manifiesto de descarga de la autoridad aduanera. Antes de ser cargada al puerto de origen.
- Contratación de empresas para las operaciones de carga y descarga y de estiba y desestiba de mercancía.
- Liberar la mercancía al consignatario previa autorización de su principal, para que el propietario o su agente de aduana pueda retirar del muelle la mercancía. (García, Jesse, Arauz, Reyes, & Duncan, s.f.)

OTRAS FUNCIONES PRINCIPALES

- Comercialización de los servicios del buque o cierre de contratos de transporte
- Realizar las gestiones relacionadas con la contratación o supervisión de las operaciones de manipulación portuaria de la mercancía.
- Gestionar la contratación o supervisión de los transportes terrestres de mercancías complementarias del transporte marítimo.
- Defender los intereses del armador por cuya cuenta actúe, cumpliendo además lo que este encomiende. (García, Jesse, Arauz, Reyes, & Duncan, s.f.)

QUE TIPO DE CONTRATO ES?

UN MANDATO O COMISIÓN O AGENCIA OFICIOSA

Para poder contestar bien esta pregunta que genera muchas dudas de que tipo de contrato es debemos remitirnos a la ley para poder tener una precisión más clara de estos conceptos.

Mandato: “artículo 2020.- Es un contrato en que una persona confía la gestión de uno o mas negocios a otra, que se hace cargo de ellos por cuenta y riesgo de la primera. La persona que confiere el encargo se llama comitente o mandante, y la que lo acepta apoderado, procurador y en general mandatario.” (CÓDIGO CIVIL)

Contrato de comisión: “Artículo 374.- Comisionista es el que ejerce actos de comercio, en su propio nombre, por cuenta de un comitente”. (Código de Comercio, 2013)

“Artículo 375.- El comisionista no está obligado a declarar a la persona con quien contrata, el nombre de su comitente; pero queda obligado directa y personalmente hacia aquél, como si el negocio fuera suyo propio”. (Código de Comercio, 2013)

“Artículo 376.- El comitente no tiene acción contra la persona con quien ha tratado el comisionista, y, recíprocamente, ésta no la tiene contra el comitente”. (Código de Comercio, 2013)

Agencia oficiosa: el artículo del código civil indica lo siguiente. Artículo 2186.- La agencia oficiosa o gestión de negocios ajenos, llamada comúnmente gestión de negocios, es un cuasicontrato por el cual el que administra sin mandato los negocios de alguna persona, se obliga para con este en ciertos casos.

Ahora que ya sabemos las definiciones legales del mandato y la comisión y la del agencia oficiosa ya se puede contestar la pregunta.

ENTONCES QUE TIPO DE CONTRATO ES?

Muchos autores se van con la opinión de que el contrato de agenciamiento marítimo es un contrato en donde existe la figura del mandato y no mencionan por ningún lado que sea de comisión o de agencia oficiosa.

Luis Romero el autor del libro Los Agentes Marítimos, explica porque piensa que es así. Primero comienza por una pregunta hay un mandato entre armador y agente marítimo?

Si lo hay, muchas veces explicitado por escrito en sus términos. Pero más allá de que exista o no ese contrato probable, lo que interesa es lo que la ley consagra: una representación ex lege del armador en ese puerto, para ese buque, para ese viaje. La representación así consagrada es muy amplia, para todo, y no solamente para el transporte, pero tiene la limitación de referirse para ese buque, para ese viaje. (Basaldua, 1990:26)

Y dice que así se logra una imagen de responsabilidad que presenta al consignatario de la mercadería y a los terceros, corporizada en el agente marítimo que parece así ser el "otro yo" del naviero extranjero, a quien no vemos, pero contratamos a través del agente marítimo. (Basaldua, 1990:26)

Luz Ramirez dice lo siguiente:

La figura del agente marítimo se encuentra enmarcada dentro de la figura del mandato, el agente actúa dentro de los lineamientos del poder que le delegue el principal. El agente es un empresario independiente del armador y de la empresa transportadora, es decir el agente actúa por cuenta de un tercero. Por esto es común en los documentos emitidos durante la ejecución del contrato de agencia encontrar las frases "As Agent Only" o "As Agent for Owners" y "As Agents on Behalf of Master" (Ramírez, 2008)

Existen muchas legislaciones donde la figura del agente marítimo no cuenta con una legislación específica y se rige entonces enteramente por las normas aplicables al mandato, que es esencialmente actuar por cuenta de un tercero, donde es el principal. (Ramírez, 2008)

Lo que dice la autora en el párrafo anterior tiene mucha razón, que existe muchas legislaciones donde la figura del agente marítimo no cuenta con una legislación específica, en el Ecuador no se encuentra algo completo de esta figura del agente marítimo y para saber de él tenemos que dirigirnos a varias legislaciones internacionales tratando de encontrar algo que nos pueda permitir entender bien esta figura, es por eso que no es claro si es que este contrato es un mandato, una comisión o agencia oficiosa porque específicamente no lo dice.

Otro autor ecuatoriano Luis Váscones nos dice también que este contrato es un mandato.

El objeto del mandato es el cumplimiento o celebración de uno o varios actos por cuenta del mandante (armador); por ejemplo, cuando el armador le encarga al Agente marítimo la obtención de permisos pertinentes ante la autoridad portuaria. Las partes definirán cuál es el alcance del mandato, la responsabilidad del agente naviero estará limitada a lo pactado. De igual manera, el mandato podrá ser especial o general. En caso de ser un mandato especial comprenderá, además de los actos para los cuales le fue conferido, todos los actos que conforme a la naturaleza se requieran para el cumplimiento de lo designado. (Váscones, 2016:20)

En mi opinión este contrato es un híbrido sabemos que este agente actúa a nombre del armador pero puede hacer cosas que no declare pero que beneficien al armador, o sino se podría aplicar el artículo siguiente del código de comercio.

“Artículo 375.- El comisionista no está obligado a declarar a la persona con quien contrata, el nombre de su comitente; pero queda obligado directa y personalmente hacia aquel, como si el negocio fuera suyo propio”. (Código de Comercio, 2013)

Eso quiere decir que si falla actuando por su propia cuenta sin declarar lo que hace, la responsabilidad se extiende a él y tendrá que responder por ello.

Se puede acomodar al contrato de agente marítimo en cualquier de esta dos figuras la del mandato o comision porque no hay una legislación específica que indique cual figura usar, pero la que comunmente usan es el mandato, por la historia que tiene desde un principio el agente marítimo.

Yo usaria cualquiera de las dos, pero no la de la agencia oficiosa. Porque en mi opinion al hablar de un contrato de agenciamiento marítimo deben existir estas dos partes principales el Armador y el Agente Marítimo, y la agencia oficiosa es un cuasicontrato no un contrato eso quiere decir que no hay convención de las partes, en este caso si el Agente marítimo quisiera realizar la gestion en representación del Armador sin su conocimiento, facilmente el Armador podria decidir no pagar ya que nadie le dio la orden al agente de ser su representante, por eso debe haber un contrato donde este le de esa calidad de representante y el otro con ello pueda cumplir con las debidas funciones.

Al no existir una figura específica en las legislaciones de nuestro país, por la cual se deba regir este contrato, si es por mandato o por comisión, nace un problema, ya que en base a eso no se puede determinar con claridad hasta donde llegaría la responsabilidad del agente marítimo, sobre el Armador.

Lo que se puede hacer es que en el mismo contrato sea de cualquier forma mandato o comisión, las clausulas sean bien explícitas o que en nuestro pais se creen artículos para que sirvan de guías de como se debe llevar un contrato de agenciamiento Marítimo, como existe en otros paises.

LA REPRESENTACIÓN

“Es el Agente marítimo el que ejerce la representación judicial y extrajudicial, del propietario de la embarcación o del armador, además es quien contrata distintos servicios”. (Váscones, 2016:18)

Por otro lado el autor Luís Romero indica sobre la representacion legal:

1. Es una representacion legal, sin necesidad de formalidad en su materialización. Sólo importa a partir de su actuación de hecho.
2. La extinción de la relación que el agente pueda tener con el armador, no implica la extinción de esa representación ex lege: puede pelearse el armador con su agente marítimo, pero este sigue como representante legal del armador a todos los efectos legales.

3. La representación legal es irrevocable, sólo puede ser reemplazo con expresa actuación del reemplazante y notificación del tercero reclamante.
4. La representación legal no requiere la aceptación del armador.
5. Sólo se extiende para las relaciones nacidas para el ingreso del buque, en un viaje. No a otros intereses del Armador en ese puerto.
6. El agente no resulta personalmente obligado hacia terceros, salvo en casos expresos.
7. Las notificaciones hechas al agente marítimo, producen efectos jurídicos contra el representado, aún cuando no las transmita al Armador. (Basaldua, 1990:27 y 28)

RESPECTO A LOS ORGANISMOS PÚBLICOS Y PRIVADOS

Dice el autor José Gomez Váscones lo siguiente:

El agente marítimo en representación y sustitución del armador actúa frente a organismo públicos y privados aunque el desempeño que él hace no es técnico. Respecto a los organismo públicos se hace ante las autoridades competentes en cada puerto el agente marítimo debe presentar el escrito donde va a constar la carga de cada lugar, donde se embarcara la mercancía incluyendo las escalas donde serán descargadas, tiene que tener la visa consular del certificado de lastre, también con la visa consular, en el caso de que el buque no tuviera nada que descargar en otras palabras si no transportara carga, se debe dar el listado de la tripulación de los pasajeros, equipajes declarados, los certificados de sanidad el listo de rancho (Váscones, 2016)., que es todo lo que el buque lleva a bordo destinado a su consumo a bordo por ejemplo los víveres, bebidas, combustible, agua potable, etc. (Basaldua, 1990) y de provisiones, también si hay una relación de mayor relieve que se haya dado dentro de la navegación denuncia y presentación de rectificaciones por medio de una carta de rectificaciones en elleo aun despues de la partida del buque ,etc. Se debe solicitar de igual forma el lugar del atraque del buque al muelle, pagar entrada del buque al puerto, sanidad, faros y esto también incluyen las multas. (Váscones, 2016: 18 y 19)

y respecto a las entidades privadas dice lo siguiente:

“El agente marítimo deberá contratar servicios de remolque de lanchaje, concretar y hacer las reservas de bodegas, embargar las mercancías si no se ha dado el pago

del flete y por la declaración de avería gruesa y gestionar y recibir las cartas de garantía en los casos de avería gruesa, etc.” (Váscones, 2016:19)

LA REPRESENTACIÓN PROCESAL

El autor Luís romero indica que “al Agente marítimo se le reconoce la representación procesal activa y pasiva del armador aún sin mandato especial; esto es el efecto de un principio de economía procesal, juzgado en miras de posibilitar la navegación, en base a la certeza e inmediatez representada por el agente en el problema o litigio planteado”. (Basaldua, 1990:28)

Así mismo nos dice que basta pensar en los viáticos a abonar en un exhorto hacia el extranjero, para citar a un armador en caso de un reclamo, es entonces para evitar tantos gastos, y para dar certidumbre a los terceros, cargadores, consignatarios, etc., que tenemos al Agente Marítimo con tan amplia representación procesal. (Basaldua, 1990:28 y 29)

Como por ejemplo, si se extravía la mercancía, más caro le sale a una persona demandar al Armador que al Agente Marítimo, ya que el Agente Marítimo siempre va estar mas cerca.

Con un simple informe de la autoridad, de quien se desempeña o desempeñó como Agente Marítimo para el caso, y contra el se dirige los reclamos, por ejemplo por daños sufridos por los pasajeros, etc. (Basaldua, 1990:29)

El autor además indica tres condiciones, para que el sistema funcione legalmente:

1. Que el Armador no tenga su domicilio legal en la jurisdicción del litigio.
2. Que el reclamo derive del viaje en que actuará el Agente Marítimo, con la llegada del buque al puerto.
3. Finalmente, que el reclamo pueda radicarse por cuestiones de competencia, en la jurisdicción de ese puerto. (Basaldua, 1990: 29 y 30)

LA RESPONSABILIDAD

Indica el autor Luis Romero que “en general el Derecho Marítimo, no le hace responsable con sus bienes, de la responsabilidad que incumbe a su armador. El actúa por su representado. Ello en principio, no afecta su patrimonio ante terceros”. (Basaldua, 1990:48)

“El Agente Marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales. Así mismo nos dice que el Agente responde por las causas que surgen de las Leyes, Reglamentos”. (Basaldua, 1990:48)

Aquí se indicará como ejemplo el artículo del Reglamento a La Actividad Marítima:

Artículo 133.- Las empresas navieras o extranjeras o sus agentes navieros son responsables de la veracidad y exactitud de la información que suministre en la Dirección General de la Marina mercante. En el caso de que la información sea inexacta o carente de veracidad serán sancionados de conformidad con la Ley. (Reglamento a la Actividad Marítima: 2015)

Otro caso por ejemplo de responsabilidad del Agente Marítimo es el de “la información del manifiesto de carga que se tiene que presentar a la aduana. Sobre el valor del flete correspondiente a cada conocimiento de embarque y el valor de los recargos correspondientes al flete si lo hubiere”. (Reglamento a la Actividad Marítima:2015)

Indica el autor José Gomez Vácones que “en lo que tiene que ver al armador, el agente marítimo, como todo representante, responderá por el incumplimiento de las obligaciones que se ciñen a las instrucciones expresadas o tácitas vinculadas a las gestiones delegadas. Por la posición de mandatario del armador es la razón por la cual se protege al Agente Marítimo.” (Váscones, 2016)

En nuestra legislaciones es muy escasa esta figura del Agente Marítimo pero encuentre algo en el que marca la responsabilidad del Agente Marítimo, lo podemos ver en el artículo 371 del Código de Policía marítima:

Artículo 371.- Salvo lo dispuesto por la Constitución de la República, en la letra nn) del Art. 185, los agentes, los armadores y el casco de la embarcación con su aparejo responderán solidariamente por el pago de las tasas e impuestos de ella, y por el de las multas impuestas al capitán u otros oficiales por infracciones de este Código, con preferencia a todos los demás créditos. (CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA:1960)

Ahora bien el autor José Gómez indica que en cuanto al límite de la responsabilidad del Agente Naviero, considera que está delimitado por el mandato otorgado, esto quiere decir que si su proceder está conforme a lo acordado con el Armador éste no será responsable de algún daño o perjuicio que se genere, en cambio si el Agente Marítimo se extralimita o no cumple con el Mandato será responsable y corresponderá cubra todo perjuicio que nazca por el incumplimiento. (Váscones, 2016:22)

El límite entonces de esta responsabilidad debe ser contractual es por ello que las clausulas deben ser explicita pero legales y que nada importante se escape del mismo contrato para que no genere esta duda hasta dónde es la reponsabilidad del Agente Marítimo.

PUBLICIDAD

Indica el autor Luis Romero “que en cuanto a esto, la previa publicidad de quien será Agente Marítimo de un buque, no se requiere, salvo la difusión y propaganda que pueda interesar hacer el agente para su mayor éxito comercial, como cualquier negocio, contratando fletes”. (Basaldua, 1990:47)

Eso quiere decir que no requiere el Agente de la publicidad salvo si quiere que sea con un aspecto comercial.

“En el Derecho Marítimo, legalmente se torna indispensable la publicidad con posterioridad a la entrada del buque a puerto, en resguardo de los terceros. Las autoridad aduanera debería publicar en sus oficinas la lista de los agentes maritimos y el nombre de los buques que representa, para que los consignatarios sepan ante quién reclamar.” (Basaldua, 1990:47 y 48)

CONCLUSIONES

- La agencias Maritimas son representantes del Armador en uno o mas puertos determinado; en tal virtud su funcion primordial es la de representar adecuadamente a su (s) cliente (s) en el ambito que corresponde.
- El Agente Marítimo, tambien denominado consignatarios de buques surgio de la necesidad de una ayuda los Capitanes y Armadores en puertos extranjeros.
- El rol del Agente Marítimo puede considerarse como un ente coordinador de servicios, en representacion de su (s) cliente (s) para la existencia del buque en puerto y de todas sus necesidades.
- En el desarrollo del presente trabajo se puso énfasis en el papel de las agencias naviera como representates del armador, asi como en las responsabilidades en las que pueden incurrir estas empresas.
- La naturaleza juridica del contrato de agenciamiento marítimo resulta ser verdaderamente muy especial, pues el estudio minucioso de las relaciones jurídicas y el ejercicio mismo de la labor del agenciamiento marítimo, se traduce en que este contrato goza de las cualidades de un contrato de mandato, de comisionista mercantil, de agente oficioso e incluso de una naturaleza jurídica hibrida pues reúne en sí mismo las funciones y responsabilidades propias de cada una de las modalidades contractuales referidas anteriormente.
- En virtud del desarrollo del negocio naviero, cada vez más vertiginoso en cuanto a la necesidad de una rapida atención a los usuarios y los clientes dentro de las actividades navieras, se vislumbra que el papel que desempeñan las agencias navieras, el servicio que prestan y la responsabilidad que asumen, hacen que su participación en la actividad navegatoria sea cada vez más necesaria y estrategica.
- Lamentablemente, en la legislación marítima ecuatoriana no existe un articulado o conjunto de normas jurídicas, lo suficiente amplio, profundo y suficiente, que traten adecuadamente acerca de la figura del Agente Marítimo y del contrato de agenciamiento marítimo como tal; por lo que, es de esperar que las autoridades competentes tomen conciencia de la importancia que tiene este sujeto marítimo y el contrato que se genera, por el ejercicio de sus funciones, para que se incluya las disposiciones jurídicas correspondientes, para tratar como corresponde a su importancia a esta figura y su respectiva vinculación jurídica.

REFERENCIAS

- Basaldua, L. C. (1990). *Los Agentes Marítimos*. Córdoba: Marco Lerner Editora Córdoba.
- Código Civil. (2005). 263. Guayaquil, Ecuador.
- Código de Comercio. (2013). 65. Ecuador. Obtenido de <http://www.desarrolloamazonico.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/05/CODIGO-DE-COMERCIO-act.pdf>
- Código de Comercio Colombiano. (1971). 358. COLOMBIA. Obtenido de <file:///C:/Users/laura%20andrade/Downloads/Codigo%20Comercio.pdf>
- Código de Napoleon. (1807). 366. Madrid: imprenta la hija de Ibarra. Obtenido de <http://fama2.us.es/fde/codigoNapoleon.pdf>
- CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA. (1960). ECUADOR.
- García, J., Jesse, J., Arauz, I., Reyes, J., & Duncan, A. (s.f.). *Scribd*. Obtenido de <https://www.scribd.com/doc/113652555/El-Agente-Naviero>
- Hernandez, F., Flores, D., Padilla, D., & Ramirez, M. (2015). *Slide Share*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/dugleys/agentes-martimos>
- Lebrero, R. G. (1989). *Consignatarios de Buques en España*. Espana. Obtenido de <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/18907/TFM000673.pdf?sequence=1>
- Molina, A. (2014). *Enciclopedia Jurídica Online Gratis: Española, Mexicana, Argentina, etc .* Obtenido de La Web de Referencia sobre Derecho. Biblioteca Virtual Legal. Diccionario Juridico Online: <http://leyderecho.org/agente-naviero-general/>
- Pérez, J. (2014). *Definición.DE*. Obtenido de <https://definicion.de/sinalagmatico/>
- Pérez, J., & Ana, G. (2009). *Definiciones.DE*. Obtenido de <https://definicion.de/puerto/>
- Pérez, J., & María, M. (2012). *Definiciones.DE*. Obtenido de <https://definicion.de/buque/>
- Ramírez, L. (2008). *Portafolio blog*. Obtenido de <http://blogs.portafolio.co/juridica/agente-maritimo/>
- Reglamento a la Actividad Marítima. (2015). 1. Ecuador. Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_REGLAMENTO-A-LA-ACTIVIDAD-MARITIMA.pdf

Reglamento de la Actividad Marítima. (s.f.). *Decreto 168*. Ecuador.

Transporte internacional de carga. (s.f.). Obtenido de
http://rafaelaforexport.com.ar/data/cursos_adjuntos/45-0000.pdf

Váscones, J. M. (2016). Artículo Académico Responsabilidad del Agente Naviero originada por el armador. 16. Guayaquil, Ecuador. Obtenido de
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/4913/3/T-UCSG-PRE-JUR-DER-5.pdf>

Vega, J. (s.f.). *Diccionario Enciclopedia Jurídica Online*. Obtenido de
<http://diccionario.leyderecho.org/ex-lege/>

Word reference. (2005). Obtenido de
<http://www.wordreference.com/definicion/capitania>



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Andrade Loor, Laura Estefanía**, con C.C: # 0929692598 autora del **Artículo Académico: El Contrato de Agenciamiento Marítimo** previo a la obtención del título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **15 de febrero de 2018**

f. _____

Nombre: **Andrade Loor, Laura Estefanía**

C.C: **0929692598**

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	El Contrato de Agenciamiento Marítimo		
AUTOR(ES)	Laura Estefanía, Andrade Loor		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	José Miguel, Vélez Coello		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	15 de febrero de 2018	No. DE PÁGINAS:	32
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Marítimo, Derecho Mercantil y Contrato Marítimo		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Armador, Agente Naviero o Marítimo, puerto, buque, representación ex lege, capitanía, contrato, capitán.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>El presente trabajo versa principalmente respecto del contrato de agenciamiento marítimo y precisa lo que verdaderamente se debe comprender como un agenciamiento marítimo de los buques, así como las principales obligaciones, responsabilidades y funciones que tienen las compañías que se dedican a suscribir sendos contratos. De igual forma, se ocupa de desarrollar acerca de lo que representa la figura del Agente Marítimo propiamente dicho y también sus actividades, funciones, alcances y efectos de sus responsabilidades.</p> <p>Adicionalmente, se incluye un análisis referente a la naturaleza jurídica del contrato de agenciamiento marítimo como tal, el mismo que al momento de estudiarlo profundamente, hace surgir varias dudas en cuanto a la característica jurídica propia que tiene este tipo de contrato a la luz de las actividades que se generan en el quehacer.</p> <p>En todo el desarrollo del trabajo y en las conclusiones encontraremos propuestas referentes al tema tratado, para su mejor entendimiento.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-2632456	E-mail: laurataek_1@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Reynoso Gaute, Maritza Ginette		
	Teléfono: +593-4-994602774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			