



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

TEMA: Responsabilidad del Agente Naviero originada por el
mandato otorgado por el Armador

AUTOR:

Gómez Váscones José Manuel

Artículo Académico

Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador

TUTOR:

Ab. Maritza Reynoso Gaute

Guayaquil, Ecuador

2 de Marzo del 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas
Carrera de Derecho

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **José Manuel Gómez Váscones**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR:

Reynoso Gaute Maritza Abg.

DIRECTOR DE LA CARRERA (E)

Briones Velasteguí Marena Abg.

Guayaquil, a los 2 del mes de Marzo del año 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas
Carrera de Derecho

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Gómez Váscones José Manuel**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **Responsabilidad del Agente Naviero originada por el mandato otorgado por el Armador** previo a la obtención del Título **de Abogado 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 2 del mes de Marzo del año 2016

EL AUTOR

Gómez Váscones José Manuel



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas
Carrera de Derecho

AUTORIZACIÓN

Yo, **Gómez Váscones José Manuel**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación **Responsabilidad del Agente Naviero originada por el mandato otorgado por el Armador**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 2 del mes de Marzo del año 2016

EL AUTOR

Gómez Váscones José Manuel

ÍNDICE

Resumen.....	VI
Palabras claves.....	VII
Objetivo general.....	IX
Objetivo específico.....	IX
Introducción.....	10
El Derecho Marítimo.....	12
Definición.....	12
Características.....	12
El Tráfico por Mar.....	13
Definición.....	13
Clase de Tramite.....	14
Objeto del contrato de fletamento.....	14
Del Agente Naviero.....	16
Concepto.....	16
Desempeño.....	18
Frente a las entidades Privadas.....	19
Publicidad.....	19
Del Mandato del Agente Naviero.....	20
Definición.....	20
Sujetos.....	20
Objetivos.....	20
Responsabilidad del Mandatario.....	21
De la responsabilidad del Agente Naviero.....	21
Responsabilidad Procesal.....	23
Conclusiones.....	25
Bibliografías.....	26
Declaración y Autorización.....	27
Ficha de Registro de la Senescyt.....	28

RESUMEN

El presente trabajo trata principalmente sobre la responsabilidad del Agente Naviero originada por el mandato otorgado por el Armador, realizando análisis jurídicos e interdisciplinarios dentro del Derecho Marítimo que nos permitan comprender a cabalidad el tema escogido.

Para entender mejor la actividad, se realiza brevemente un repaso por temas relevantes dentro del Derecho Marítimo, como por ejemplo el tráfico de mar, contrato de fletamento y las clases de transporte. Adicionalmente a los temas mencionados, uno de los principales que revisaremos en el presente ensayo es el contrato de mandato, puesto que esta institución jurídica delimita el alcance de los actos que están bajo la responsabilidad del Agente Marítimo.

Sin embargo, se analizan también los límites de la responsabilidad, el tipo de diligencia que debe emplear el Agente Marítimo cuando cumple con las funciones acordadas con el Armador.

En las conclusiones encontraremos innovadoras propuestas referentes al tema tratado, encaminadas a mejorar la actividad y al perfil del Agente Naviero.

Palabras Claves:

Armador:

“Persona que arma o dota un barco para su explotación comercial.”¹

Buque Trasatlántico:

“Buque de grandes dimensiones destinado a hacer la travesía del Atlántico, o de otro gran mar.”²

Time Charter:

“Entrega de un navío, por cierto tiempo, a un fletador, que lo explotará por sí mismo.”³

Fletamento:

“Contrato mercantil en que se estipula el flete.”⁴

Pólizas:

“Instrumento en el que se hace constar la totalidad de las condiciones y formalidades de un contrato. Suele, preferentemente, designarse así la póliza de fletamento, de seguro y de empeño.”⁵

Exhorto internacional:

“Despacho que libra un juez o tribunal a otro de su misma categoría, para que mande dar cumplimiento a lo que se pide, practicando las diligencias en el mismo interesado. Se denomina exhorto por cuanto se exhorta ruego o pide.”⁶

¹ <http://dle.rae.es/?id=3aKWEfi>

² <http://dle.rae.es/?id=Dn3VM1z|DnCIBKL>

³ Enciclopedia jurídica, 2014, P. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/time-charter/time-charter.htm>

⁴ <http://dle.rae.es/?id=I4yeOLM>

⁵ Enciclopedia jurídica, 2014, P. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/p%C3%B3liza/p%C3%B3liza.htm>

⁶ Enciclopedia jurídica, 2014, P. <http://es.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres#scribd>

Voluntas Legis:

Voluntad de la ley.

Representatio Ex Lege:

La representación contenida en la ley.

Legitimatío Ad Processum:

Legitimidad al proceso.

OBJETIVO GENERAL

La importancia del Derecho Marítimo en el ejercicio del comercio y la relación jurídica que se origina entre miembros vinculados a la actividad naviera, es lo que me motiva a desarrollar el presente estudio académico. Como objetivo general me he planteado determinar la responsabilidad del Agente Naviero originada por el mandato otorgado por el Armador, por la importancia se revisará los distintos aspectos jurídicos e interdisciplinarios vinculados a dicha relación, que me permita desarrollar una propuesta concreta para mejorar el marco normativo ecuatoriano asociado a la actividad naviera de nuestro país.

Objetivo Específico.-

Un grupo importante de tratadistas especializados a nivel nacional como extranjeros han mantenido un debate de alto contenido académico en relación a la responsabilidad del Agente Naviero, en este aspecto procederé también a transmitir un criterio personal apegado a la academia.

Objetivo Especifico.-

Realizar un análisis de los aspectos jurídicos e interdisciplinarios vinculados a la relación del Agente Naviero y el Armador, que me permitan tanto profundizar el derecho marítimo y, así poder encauzar criterios para el cumplimiento de; objetivo general.

INTRODUCCIÓN

La economía ecuatoriana, dentro de su dinamismo, cuenta con el comercio como uno de sus principales sustentos, actividad que nace y se mantiene por los importantes puertos con los que contamos en las costas ecuatorianas. Para que los productos lleguen a las perchas de los distintos locales comerciales del país, existen procesos logísticos considerables, en el que se encuentra inmersa la navegación como medio de transporte.

Es menester considerar que este criterio nos permitirá contextualizar la importancia del trabajo de grado que se va a desarrollar en lo posterior.

La navegación en el Ecuador cuenta con muchos años que avalan la vasta experiencia de quienes están inmersos en la actividad, razón principal para desarrollar el tema objeto de la presente investigación. Dentro de la actividad existen muchos sujetos activos que de manera sinérgica cumplen con sus funciones para llevar a cabo los fletamentos que forma parte elemental del comercio.

Me atrajo analizar la responsabilidad del agente naviero originada por el mandato ordenado por el armador, tanto porque me permite realizar estudios profundos vinculados a la materia derecho mercantil y del derecho marítimo, aparte que nuestro marco normativo ecuatoriano está en deuda en la regularización de las conductas vinculadas al tema antes mencionado.

El agente marítimo es un sujeto jurídico que se encuentra inmerso a la actividad marítima y que esta normada por el derecho, su importancia tiene relación a las gestiones que debe de realizar para la obtención de permisos ante las autoridades rectoras de la navegación, si bien es cierto que la legislación ecuatoriana carece de una codificación marítima que englobe a la actividad con cada uno de sus elementos, a lo largo del ensayo encontraremos propuestas

precisas y claras que nos permitan tener un horizonte claro para la evolución normativa.

DEL DERECHO MARÍTIMO

Definición.-

El Derecho marítimo se lo ha definido a lo largo del tiempo como el Derecho relativo a la navegación, lo cual ha resultado ser un concepto vago ya que abarca ordenes jurídicos que no son propiamente actividades de la navegación y se ha logrado dar un enfoque de lo que sería el concepto del derecho marítimo y se lo define diciendo que es la rama jurídica que trata de las relaciones e instituciones a que da lugar a la utilización del mar y a la navegación ya que hay numerosas regulaciones de carácter nacional e internacional marítimo sobre zonas marítimas, sobre puertos, etc.

El termino navegación en algunas ocasiones solo alude a la navegación marítima se dice que en algunas naciones como en Holanda y Bélgica la legislación marítima comprende también la fluvial.

Característica.-

La característica más importante del derecho marítimo es la tendencia de la constante a la internacionalización de sus normas por esto la navegación marítima sirve de puente entre todas las regiones ya que existe la necesidad de la unificación internacional del derecho marítimo es esta necesidad que se hace más grande en la época moderna ya que hay un gran incremento dentro de la navegación.

El derecho marítimo moderno descansa en normas internacionales obtenidas porque se trata del interés mutuo de todas las naciones al aventurar sus buques fuera del alcance de la jurisdicción territorial como existe un cierto riesgo en la navegación da lugar a que exista una cooperación internacional para evadir los efectos que esto ocasione.

EL TRÁFICO POR MAR

Definición.-

El tráfico por mar se ocasiona en un constante y dinámico movimiento sobre un volumen enorme de intereses que afecten a súbditos, empresas y entidades, el de pasajeros por mar, el transporte remolque y el transporte por correspondencia y paquetes postales.

Dentro de la clase de transporte que es el fletamento se distinguen el fletamento – transporte por viaje también el denominado por algunos tratadistas fletamento-arrendamiento o fletamento por tiempo, más conocido por la locución británica generalmente adoptada de time charter.

Recientemente, lo que ha predominado es la teoría de la consideración del fletamento total del buque como un arrendamiento, la figura jurídica era ahí la de un arrendatario en la misma forma que quien dispone de un inmueble alquilado, pero la concepción moderna se opone rotundamente a esa interpretación y no se reconoce que las reglas del arrendamiento sean aplicables al fletamento total.

Es de carácter consensual, quiere decir que la única manera en que se va a perfeccionar es por el consentimiento aunque para su formalización si se requiera la forma escrita, es oneroso y siempre de naturaleza mercantil aparte que en el contrato entra los elementos reales y personales.

El buque y las mercancías representan a los elementos reales mientras que los elementos personales es el fletante el armador o el capitán que en representación suya pone el buque a disposiciones un tercero y fletador o cargador, la persona a quien va destinada es destinatario, receptor o consignatario de la carga.

Clase de transporte.-

El fletamento por viaje es el que se contrata unas veces para un puerto de destino y otras para destinos alternativos, reservándose el fletador el derecho de indicar la ruta del puerto o donde ha de rendir viaje el buque, el fletador también puede reservarse completar el cargamento en otros puertos de escala, el fletador aparte tiene la facultad para recibir cargamentos diversos en varios puertos para un destino determinado conviniéndose generalmente la cláusula de rescisión si no se encuentran esos cargamentos en plazo fijado, aunque suele admitirse que tiene validez si se logra las tres cuartas partes del pleno del buque, si no se establece la cláusula de rescisión queda firme el contrato como un fletamento parcial

Objeto el contrato del fletamento.-

El objeto del contrato puede ser diversos embarques de cargamentos sucesivos, estipulados por fracciones mensuales. Dentro de las estipulaciones las partes determinan en cada caso como interpretarse las modalidades de estos contratos solo que a veces aparecen combinadas.

Hay pólizas para todo los tráficos importantes fijando en ellas uniformemente las condiciones para cada tráfico para cerrar un contrato se tiene que referir a la denominación específica de cada póliza.

En Londres que es centro principal de contratación de estos fletamentos esta tradicionalmente, publicación y disponibilidad para ser fletador de busque de todos los pabellones

Los índices de los fletes fluctúan con arreglo a los cambios en el volumen del trafico mayor o menor disponibilidad del tonelaje. No se puede cargar por azar

cualquier mercancía es por ello que en el buque de carga se debe de tener factores que son:

- La cantidad de peso que pueda transportar que es el llamado “peso muerto” de su cargamento y el volumen de bodegas necesarias para almacenarlo.
- Hay cargamentos de escaso peso que ocupan mucho espacio y otros al revés de gran peso y necesitando poco espacio.
- Dentro de las contrataciones de buques tramps no es únicamente este aspecto el importante ya que intervienen numerosos factores como es el conocimiento de la estiva de cada cargamento también están las características y facilidades existentes en cada puerto también lo son los puertos de destino, etc.

En el fletamento por viajes el buque se entrega el fletador equipado y tripulado el flete se fija para un determinado o por una cantidad diaria o mensual se estipula una cantidad por tonelada y por viaje entre los puertos que previamente se determinan en la póliza también se señala la fecha en el que buque es puesto a disposiciones del fletador bajo la pena de poder rescindir el contrato aunque da un plazo entre dos fechas. El armador y en su nombre el capitán tiene como obligación de poner el buque previsto de todo lo necesario para una buena navegación quiere decir darle la condiciones para que esto se cumpla, a disposición del fletador, en el puerto y en la fecha que fijen con las bodegas con dos requisitos son que tiene que estar limpias y vacías.

Los fletes se pagaran al entregar el cargamento y generalmente se estipula que el armador tiene derecho al anticipo de la cantidad que suele constituir al tercio del flete para hacer frente los gastos del puerto cantidad cargada con un tanto por ciento de interés y seguro que suele ser de un dos por ciento.

Mientras que el fletamento – arrendamiento es conocido con la denominación time-charter que es muy frecuente y es muy diferente al que se menciona en el párrafo anterior; En el time-charter figura el fletante propietario efectivo o arrendatario del buque o bien un fletador – armador dando o cediendo el usufructo o explotación comercial del buque por un cierto tiempo al que figura como fletador por un precio que se estipula en un tiempo determinado.

Es llamado fletamento de arrendamiento ya que puede llegar a resolver las dificultades de tonelaje propio también porque se puede disponer de los buques directamente una persona que no es propietario del, si se lo alquila la persona puede disponer por un periodo de tiempo y con toda la libertad, el fletador puede emplear el buque para transportar sus propias mercancías que otras ajenas.

DEL AGENTE NAVIERO

Concepto.-

Previo al resurgimiento de la figura jurídica que estudiamos en el presente texto, 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. La necesidad de reducir las permanencias de los buques en los puertos y así poder generar ahorro, sumándole la cantidad de trámites burocráticos, por último la competitividad comercial para la obtención de mejorar el volumen y la calidad de la carga fue lo que le permitió evolucionar y crear a la figura jurídica del Agente Naviero.

Para efectos explicativos considero importante compartir conceptos que nos permitan comprender la figura del agente naviero, razón por la que traigo a colación la definición propuesta por el Dr. Luis Beltrán Montiel, en su libro Curso de Derecho de la Navegación, dice así “Es la persona que, no obstante su denominación, realiza en tierra diversas tareas y diligencias vinculadas a la atención de los buques que llegan o salen de nuestros puertos”, siendo más preciso, rescato lo que nos comparte 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”.

Actualmente, la profesión del Agente Naviero es de suma importancia en el derecho marítimo. No podríamos concebir la escala de un buque trasatlántico, sin la atención debida en tierra. 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, como por ejemplo: inobservancia de normativa administrativa vinculada a tramites portuarios, migratorios, aduaneros, como también de normas laborales, cuando se realizan procesos de selección de personal y se finaliza con la contratación de colaboradores que trabajan a bordo durante las estadías de los buques.

A simple título ejemplificativo, procederé a detallar funciones del agente naviero:

- a) Ante la autoridad aduanera, la documentación correspondiente al ingreso de los buques, como manifiestos, rectificaciones, inventario de carga, permanencia, solicitudes de transbordo, etc., serian presentadas por el agente marítimo asumiendo frente a ella responsabilidades directas y personales, en

caso de incurrir en infracciones ante la autoridad antes mencionada. b) Ante la autoridad naval en todo a lo referente a problemas de seguridad, permisos de salida y demás presentación de documentos; c) Ante la Autoridad Portuaria en todo a lo que concierne al régimen de descarga, remisión de mercaderías, depósitos, constancias sobre el estado de la carga, giro del buque; etc.; d) ante la autoridad migratoria en lo que respecta el embarque de tripulantes en buques extranjeros, presentación de listados de pasajeros y tripulantes, atención ante el llamado al control migratorio, etc., asumiendo también responsabilidad a título personal, por transgresiones al sistema migratorio.

En relación al agente naviero que ejerce sus funciones dentro de una esfera privada, no podríamos decir que son menores. Es el Agente marítimo que ejerce la representación judicial y extrajudicial, del propietario de la embarcación o del armador, además es quien contrata distintos servicios como por ejemplo, de remolque, encarga la tareas de carga y descarga de mercaderías, contrata el amarre, reservas de bodegas, contacta a importadores y exportadores para efectos de carga y descarga, de manera directa participa en la verificación de estas cuando se producen reclamaciones a la descarga, emite documentos, tramita el cobro del flete, gestiona la firma de los compromisos, etc.

Desempeño.-

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 y de provisiones también si hay una relación de mayor relieve que se haya dado dentro de la navegación denuncia y presentación de rectificaciones ,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.

Frente a las entidades privadas.-

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.

Publicidad.-

Quién ejerza la representación del armador no necesita la previa publicidad salvo en el aspecto que sea puramente comercial por ejemplo la contratación de fletes. Se hace indispensable la posterioridad de su ejercicio de la entrada de cada buque para que los terceros puedan conocer quién representó a su armador en sus distintos viajes y así podrían realizar reclamos y por ejercer sus derechos de esta manera la autoridad marítima toma bajo su responsabilidad una publicidad.

DEL MANDATO DEL AGENTE NAVIERO

Definición.-

Es un contrato por el cual el mandatario se obliga a celebrar o realizar uno o más actos por cuenta de otra persona, en este caso de lo denomina mandante.

Sujetos.-

Mandante es el armador que por su cuenta se realizara los actos pertinentes ante las autoridades de control naviero, aduanero y demás.

Mandatario Agente naviero es quien se obliga a celebrar o ejecutar actos jurídicos por cuenta del armador.

Objeto.-

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.

Responsabilidad del Mandatario.-

La doctrina señala que la responsabilidad del mandatario será ilimitada por los perjuicios que por dolo o culpa ocasione al mandante en la ejecución del cargo. Para determinar el grado de responsabilidad del mandatario, yo considero que en el desarrollo de las funciones del mandatario debe emplear la misma diligencia de un buen padre de familia, puesto que al recibir un honorario por la ejecución de un acto encargado debe ser diligente al proceder, estando consiente que su descuido o negligencia acarrearía un perjuicio al mandante. En el caso referente al agente naviero, el deberá hacer las veces de armador y por la finalidad comercial de su actividad, deberá perseguir con su mayor esfuerzo la utilidad o beneficio a favor del negocio, precautelando con diligencia el debido cumplimiento de su mandato ante la autoridad competente de conformidad a sus limitaciones.

De la Responsabilidad del Agente Naviero.-

Después de realizar un breve repaso del derecho marítimo y algunas figuras jurídicas vinculadas a la materia, corresponde tratar con detenimiento la responsabilidad del Agente Naviero, coincidiendo a lo redactado por el Dr. Víctor Carrión Varas en su libro Transporte Marítimo y Actividad Portuaria, la legislación marítima ecuatoriana escasamente trata sobre el Agente naviero e inclusive me atrevería a aseverar que en cuanto a la responsabilidad del Agente Naviero la legislación nada señala. A lo largo del trabajo iré planteando recomendaciones oportunas que nos permitan normar de mejor manera esta figura jurídica.

Dado que el Agente Naviero representa al armador, cuando este cumpla con las obligaciones del armador que lo faculta el mandato otorgado no será responsable ante terceros, pero si lo será de aquellas obligaciones contraídas a

nombre propio o en aquellos casos que algún incumplimiento sea generado por actos o hechos personales.

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 tacitas vinculadas a las gestiones delegadas. Por la posición de mandatario del armador es la razón por la cual se protege al Agente Marítimo.

El marco normativo nacional, en escasos textos tratan sobre la figura objeto del presente ensayo, uno de estos es el Código de Policía Marítima en el que expresamente responsabiliza al Agente Naviero solidariamente por el cumplimiento de lo dispuesto en la sección IV-A que trata sobre “El control y prevención de la contaminación de las costas y aguas nacionales producida por hidrocarburos”⁷.

De igual manera, la norma mencionada en el inciso anterior, en su artículo 371 responsabiliza solidariamente a los agentes, armadores y el casco de la embarcación por el pago de tasas, impuestos y multas impuestas.

En cuanto al límite de la responsabilidad del Agente Naviero, personalmente considero que está delimitado por el mandato otorgado, esto quiere decir que si su proceder está conforme a lo acordado con el Armador este 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. El límite de la responsabilidad es puramente contractual, razón por la cual recalco que el

⁷ Código de Policía Marítima, 1980, P.
http://www.silec.com.ec/webtools/esilecpro/DocumentVisualizer/DocumentVisualizer.aspx?id=FFAA-CODIGO_DE_POLICIA_MARITIMA&query=C%C3%B3digo%20de%20Polic%C3%ADa%20Mar%C3%ADtima#I_DXDataRow115

Mandato debe ser válido, donde prime la voluntad de las partes y cumpliendo con los parámetros legales.

Representación procesal.-

Con respecto al mandato no solo el voluntario mandato se le da al armador ya que la voluntas legis también le otorga al agente marítimo la representación procesal de este. Es a representatio ex lege que se extiende en la representación procesal del armado ya que será el agente marítimo que actué en su nombre de forma activa o pasiva es decir será actor o será demandado. El derecho objetivo lo reconoce una legitimatio ad processum equivale al mandato judicial expreso.

En esta representación el capitán requiere ciertos requisitos que son:

- El armador no debe de tener su domicilio legal en la jurisdicción judicial donde se radique el litigio
- El reclamo judicial deriva del viaje en el que actuara el agente marítimo con la llegada del buque al puerto
- Que el reclamo judicial pueda radicarse por competencia, jurisdicción judicial que corresponda al puerto donde actuara el agente marítimo.

Con un simple informe de la autoridad de aplicación sobre la actuación del agente marítimo en el viaje de un buque, este viaje debe ser determinado y deberá ser tenido como legítimo representante de juicio del armador ya sea como actor o como demandado porque esto crea relaciones jurídicas que nacen dentro de ese viaje.

El precepto al que me he referido se basa en una sólida corriente jurisprudencial, que se generó para agilizar el encauzamiento de las demandas judiciales contra embarcaciones extranjeras, pues, de no admitirse la personería procesal del agente naviero, correspondería en cada caso recurrir el

expediente de un exhorto internacional, considerando los gastos propios de gestiones por notificación. Recalco la importancia a considerar que la representación aquí expuesta no funcionaría si el armador o propietario del buque están domiciliados en el lugar donde se interpone la acción.

Mediando contrato de fletamento y al ser designado el agente naviero aduanero por el armador, capitán propietario o fletador podrán designar a otra persona distinta de dicho agente, quien tendrá la representación judicial activa y pasiva de estos.

Considero importante adicionar jurisprudencia nacional al análisis, razón por la cual procederé a transcribir un breve extracto, que dice así: "SEXTO.- Si bien Grace y Cia (Ecuador) aparece como agente de naves de "Prudential Grace Lines Inc." ante la Dirección General de la Marina Mercante, tal intervención es para los efectos puntualizados en los Arts. 371 y 372 del Código de Policía Marítima; efectos y objetivos expresamente determinados en dicho Cuerpo de Leyes, sin que, sólo por tal hecho pueda constituirse en apoderado o representante legal de "Prudential Grace Lines Inc." frente a terceros, ni asumir la representación del Capitán del Buque, hecho este último que tampoco ha sido invocado y menos justificado por la parte actora..."⁸ Claramente podemos observar la posición de quienes dictaron el fallo, limitaron la intervención del agente marítimo a la representatividad ante la Dirección General de la Marina Mercante, objeto puro del mandato que responde ante el Armador.

⁸ Gaceta Judicial. Año LXXIV. Serie XII. No. 4. Pág. 803.
(Quito, 26 de Septiembre de 1973)

CONCLUSIONES.-

Desarrollar un tema ligado al Derecho Marítimo me ha permitido conocer el espectro de la actividad, su importancia para el sector comercial y el conjunto de teorías doctrinales vinculadas a la materia en estudio. Oriundo de una ciudad porteña, vinculado a la actividad negatoria de manera indirecta y considerando el alto grado de importancia, me lleva a consultarme ¿Por qué no contamos en el Ecuador con una norma primaria que regule la conducta de quienes interactúan en la actividad marítima? Ante lo planteado con anterioridad y considerando lo legalmente inédito concluyo principalmente en que nuestro órgano legislativo ecuatoriano debería estudiar un proyecto de ley que regule la actividad marítima del Ecuador, que abarque definiciones deberes y obligaciones de los distintos personajes de la actividad, recoja a las autoridades vinculadas al derecho marítimo, etc.

En cuanto a la responsabilidad propia que recae sobre el Agente Naviero, concluyo que se limita a la contractual, puesto que existe un Mandato que lo vincula al Armador y que a nombre de este realiza las gestiones en tierra para cumplir ante las autoridades competentes todas las obligaciones propias de la actividad.

Para finalizar, la doctrina no habla de la diligencia que le corresponde al Agente Naviero emplear a la hora de desempeñar sus actos encomendados por el Armador, por esta razón concluyo que el grado de cuidado debe ser similar a la que un hombre juicioso empleada cuando se trata de sus negocios importantes. En consecuencia a esto y en caso de no cumplir con sus funciones con esmerada diligencia estaríamos hablando de una culpa levísima. Sustento mi criterio en el alto grado de importancia y principalmente en las repercusiones pecuniarias que un acto negligente puede causarle al negocio y las medidas administrativas, judiciales y extrajudiciales que se pueden seguir en contra.

BIBLIOGRAFÍA

Blas Simone, O. (1987). Compendio de Derecho de la Navegación. En O. Blas Simone, *Compendio de Derecho de la Navegacion* (pág. 87). Buenos Aires: Ediciones Depalma.

Fariña, F. (1955). Derecho y Legislación Marítima. En F. Fariña, *Derecho y Legislación Marítima* (pág. 171). Barcelona: Bosch.

Carrión Varas, V. (1997). Transporte Marítimo y Actividad Portuaria. En V. Carrión Varas, *Transporte Marítimo y Actividad Portuaria* (pág. 22). Guayaquil: Asesora Mercantil.

Beltran Montiel, L. (1983). Curso de Derecho de la Navegación. En L. Beltran Montiel, *Curso de Derecho de la Navegación* (pág. 166). Buenos Aires: Ediciones Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma.

Broseta Pont, M. (1972). Manual de Derecho de la Navegación. En M. Broseta Pont, *Manual de Derecho de la Navegación* (pág. 172). Buenos Aires: Ediciones Depalma.

Peña Nossa, L. (2012). Contratos Mercantiles Nacionales e Internacionales. En L. Peña Nossa, *Contratos Mercantiles Nacionales e Internacionales* (pág. 280). Bogotá: Editorial Temis S.A..



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Gómez Váscones José Manuel**, con C.C: # 0919163162 autor/a del trabajo de titulación: **Responsabilidad del Agente Naviero originada por el mandato otorgado por el Armador** previo a la obtención del título de **Abogado 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, 22 de marzo de 2016

f. _____

Nombre: **Gómez Váscones José Manuel**

C.C: 0919163162



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Responsabilidad del Agente Naviero originada por el mandato otorgado por el Armador		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Gómez Váscones José Manuel		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Reynoso Gaute Maritza Abg.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	22 de Marzo de 2016	No. DE PÁGINAS:	26
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Marítimo, Responsabilidad Civil y Derecho Mercantil.		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Pólizas, Fletamento, Armador, Voluntas Legis, Time Charter y Buque Trasatlántico.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	<p>El presente trabajo trata principalmente sobre la responsabilidad del Agente Naviero originada por el mandato otorgado por el Armador, realizando análisis jurídicos e interdisciplinarios dentro del Derecho Marítimo que nos permitan comprender a cabalidad el tema escogido.</p> <p>Para entender mejor la actividad, se realiza brevemente un repaso por temas relevantes dentro del Derecho Marítimo, como por ejemplo el tráfico de mar, contrato de fletamento y las clases de transporte. Adicionalmente a los temas mencionados, uno de los principales que revisaremos en el presente ensayo es el contrato de mandato, puesto que esta institución jurídica delimita el alcance de los actos que están bajo la responsabilidad del Agente Marítimo.</p> <p>Sin embargo, se analizan también los límites de la responsabilidad, el tipo de diligencia que debe emplear el Agente Marítimo cuando cumple con las funciones acordadas con el Armador. En las conclusiones encontraremos innovadoras propuestas referentes al tema tratado, encaminadas a mejorar la actividad y al perfil del Agente Naviero.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-503-0597	E-mail: josem_gomez123@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Abg. Maritza Reynoso Gaute		
	Teléfono: +593-4-0994602774		
	E-mail: maritza.reynoso@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			

