



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS**

**CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:**

**LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD DEL AGENTE NAVIERO EN EL  
EJERCICIO DE SUS FUNCIONES**

**AUTORAS:**

**CASTILLA GÓMEZ, ARIANNA RAFAELA**

**VILLAGRÁN LEÓN, ANDREA STEFANÍA**

**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**

**10 de febrero de 2020**



**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 **Castilla Gómez, Arianna Rafaela y Villagrán León, Andrea Stefanía**, 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 CARRERA**

f. \_\_\_\_\_

**Lynch Fernández, María Isabel**

**Guayaquil, 10 de febrero del 2020**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

**Carrera de Derecho**

**DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Nosotras: **Castilla Gómez, Arianna Rafaela y Villagrán León, Andrea Stefanía**

**DECLARAMOS QUE:**

El Trabajo de Titulación: **Límites de la responsabilidad del agente naviero en el ejercicio de sus funciones**, 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 nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

**Guayaquil, 10 de febrero del 2020**

**LAS AUTORAS**

f. \_\_\_\_\_

**Castilla Gómez, Arianna Rafaela**

f. \_\_\_\_\_

**Villagrán León, Andrea Stefanía**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

**Carrera de Derecho**

**AUTORIZACIÓN**

Nosotras: **Castilla Gómez, Arianna Rafaela y Villagrán León, Andrea Stefanía**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Límites de la responsabilidad del agente naviero en el ejercicio de sus funciones**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, 10 de febrero del 2020**

**LAS AUTORAS**

f. \_\_\_\_\_

**Castilla Gómez, Arianna Rafaela**

f. \_\_\_\_\_

**Villagrán León, Andrea Stefanía**

# REPORTE URKUND

**URKUND**

**Documento** [Tesis Arianna Castilla Andrea Villagran.docx](#) (D63752742)

**Presentado** 2020-02-11 10:26 (-05:00)

**Presentado por** maritzareynosodewright@gmail.com

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

**Mensaje** Tesis Arianna Castilla y Andrea Villagran Tutor Jose M. Velez [Mostrar el mensaje completo](#)

2% de estas 13 páginas, se componen de texto presente en 2 fuentes.

**Lista de fuentes** Bloques

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	<a href="https://revistas.usergoarboleda.edu.co/index.php/Cuadernos/article/download/1012/848/">https://revistas.usergoarboleda.edu.co/index.php/Cuadernos/article/download/1012/848/</a>
	PROYECTO (1).docx
<b>Fuentes alternativas</b>	
	<a href="https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/43781/TFM001309.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/43781/TFM001309.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>
	<a href="https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/43781/TFM001309.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/43781/TFM001309.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>
	<a href="http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/4913/3/IT-UCSG-PRE-JUR-DER-5.pdf">http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/4913/3/IT-UCSG-PRE-JUR-DER-5.pdf</a>
	<a href="https://revistas.unlp.edu.ar/RevistaAnalesJursoc/article/download/5110/5441/">https://revistas.unlp.edu.ar/RevistaAnalesJursoc/article/download/5110/5441/</a>

0 Advertencias. Reiniciar. Exportar. Compartir.

**Facultad: Jurisprudencia**

**Carrera: Derecho**

**Periodo: UTE B-2019**

**Fecha: 10 de febrero del 2020.**

### **ACTA DE INFORME PARCIAL**

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado: “**LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL AGENTE NAVIERO EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES**”, elaborado por las estudiantes **CASTILLA GÓMEZ ARIANNA RAFAELA Y VILLAGRÁN LEÓN ANDREA STEFANÍA**, certifica que durante el proceso de acompañamiento dichas estudiantes han obtenido la calificación de 10 (DIEZ), lo cual las califica como **APTAS PARA LA SUSTENTACIÓN**.

---

**Dr. José Miguel Vélez Coello**  
Tutor



## UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

### **AGRADECIMIENTO**

A Dios por ayudarme a ser perseverante a lo largo de esta maravillosa carrera y a mi familia por ser incondicionales siempre.

A mi amiga y compañera de trabajo de titulación y a nuestro tutor Dr. José Miguel Vélez por su trabajo, dedicación y compromiso para culminar esta etapa.

### **DEDICATORIA**

Este trabajo y mi trayectoria en la carrera de Derecho se la dedico especialmente a mi Papi, y a mi Familia.

Papi lo hicimos, seré Abogada.



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**AGRADECIMIENTO**

A mis padres por el apoyo incondicional y constante a lo largo de mi carrera.

A mi amiga y compañera de trabajo de titulación, por el apoyo para juntas culminar este trabajo y nuestra carrera profesional.

A mi tutor, guía y amigo Doctor José Miguel Vélez, quien me ilustró y apoyó para culminar con éxito este trabajo.

**DEDICATORIA**

A Dios por haberme permitido llegar a este punto y realizarme en el ámbito profesional.

A mi padre por siempre creer en mí, apoyarme y ser mi mejor escuela.

A la luz de mi vida y quien me inspiró al final de esta etapa, mi hija, Luciana.





**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

**Carrera de Derecho**

**TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

f. \_\_\_\_\_

**GARCÍA BAQUERIZO JOSÉ MIGUEL**

**DECANO**

f. \_\_\_\_\_

**REYNOSO DE WRIGHT, MARITZA GINETTE**

**COORDINADORA DEL ÁREA**

f. \_\_\_\_\_

**GARCÍA AUZ, JOSÉ MIGUEL MSG.**

**OPONENTE**

## ÍNDICE

### Contents

RESUMEN .....	XI
ABSTRACT .....	XII
Glosario .....	XIII
Capítulo I .....	3
Definiciones Derecho Marítimo y el agente naviero.....	3
Breve reseña histórica del Derecho Marítimo y agente naviero .....	5
Capítulo II .....	7
Naturaleza Jurídica.....	7
Relación del agente naviero con otras figuras importantes dentro del Derecho Marítimo ...	9
Funciones.....	11
Responsabilidades .....	12
Límites de responsabilidad.....	13
Análisis comparativo de legislaciones .....	14
Responsabilidad procesal del agente naviero en relación con el armador .....	16
Conclusiones .....	17
Bibliografía .....	18

## **RESUMEN**

El presente trabajo de titulación trata sobre los límites de la responsabilidad que tiene el agente naviero al ejercer sus funciones, esta figura fue incorporada en el Nuevo Código de Comercio del año 2019. Para el análisis respectivo debemos conocer claramente la figura del agente naviero, su relación con otras figuras importantes en el desarrollo de sus funciones, así como las responsabilidades del mismo, lo que nos llevarán a determinar los límites de su responsabilidad.

También se tratará brevemente sobre la responsabilidad procesal del agente naviero en relación con el armador.

Durante el desarrollo de nuestro trabajo también haremos comparación de nuestra legislación con la de otros países.

## **PALABRAS CLAVES:**

Agente naviero, mandato, armador, capitán, buque y contrato.

## **ABSTRACT**

This research is about limitation of liability of the shipping agent in the performance of his duties. The figure of shipping agent was incorporated in the Commercial Code in 2019. For the analysis we need to know about the shipping agent and the relationship with other entities that will become crucial in the development of his functions, the liability of the shipping agent and the limitation of it.

Also we will treat about the procedural responsibility of the shipping agent in relation to the ship owner.

In the development of our investigation we will also compare our legislation with other countries.

## **KEYWORDS**

Shipping agent, mandate, ship owner, captain, vessel and contract.

## **Glosario**

Para mejor comprensión sobre el trabajo a desarrollar a continuación, procederemos a proporcionar un glosario con ciertos términos que deben conocerse en ésta materia.

**Nave (o buque):** es toda construcción flotante, apta para navegar de un puerto a otro del país o del extranjero, conduciendo carga y/o pasajeros, dotada de sistemas de propulsión, gobierno o maniobra o que sin tenerlos sean susceptibles de ser remolcadas, comprendiéndose dentro de esta denominación todo el equipo de carácter permanente que sin formar parte de estructura se lo utilice para su operación normal.

**Armador o Naviero:** Es la persona natural o jurídica que, como transportador, propietario o no de una nave, ejerce la navegación por cuenta y riesgo propio

**Agente Naviero o agente 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.

**Abordaje:** Choque violento y directo entre buques, acaecido en espacios acuáticos, con un resultado dañoso.

**Estiba:** Colocación de las mercancías en forma ordenada en las bodegas del buque, almacenes y patios.

**Puerto:** Ámbito geográfico de un lugar de la costa o ribera cuya jurisdicción ha sido determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y que contiene un conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios que permiten efectuar las operaciones de transferencia de carga y pasajeros.

**Operador:** Es la persona que, sin tener la calidad de armador, en virtud de un contrato, ejecuta a nombre propio o en el del naviero los contratos de transporte u otros para la explotación de naves soportando las responsabilidades consiguientes.

**Varadura:** Acción y efecto de varar o encallar un barco.

## **Introducción**

El presente trabajo de titulación trata, como su nombre claramente lo indica, sobre los límites de la responsabilidad del agente naviero en el ejercicio de sus funciones. El agente naviero es la persona que en el puerto (en tierra) realiza todas las gestiones de carácter administrativo y comercial respecto del buque, es decir se va a encargar de acciones como la llegada de la nave, la salida y la misma permanencia de esta en el puerto de destino o de escala.

El agente naviero se va a encargar de las funciones que el armador, que es quien lo contrata, le encargue a través de un contrato de mandato y a falta de éste se deberá ceñir a lo que determina específicamente la ley en estos casos. La principal característica del agente naviero es que va a representar al armador o al naviero en los puertos donde no se encuentran domiciliados estos últimos, con la finalidad de encargarse de todo lo relativo a la nave.

Esta figura nace a partir de la incorporación del vapor durante la revolución industrial, pues permitió que se construyan buques que funcionan de manera más adecuada para la finalidad que buscaban los comerciantes, que era la de transportar de manera más rápida y en cantidades mayores la mercadería que era negociada en varias partes del mundo.

De esta manera procederemos a hablar de varios temas importantes dentro de este análisis.

## Capítulo I

### Definiciones Derecho Marítimo y el agente naviero

El Derecho Marítimo es una rama especial y única con cuatro características fundamentales que son la autonomía, internacionalidad, integralidad y reglamentarismo.

El siguiente concepto de Derecho Marítimo ha sido obtenido de la obra Curso de Derecho de la Navegación del maestro Luis Beltrán Montiel:

Cada autor ha acuñado su propio concepto, y si bien ellos son en gran medida similares o presentan puntos de identidad, evidencian en algunos casos las limitaciones propias de la forma como se encara el estudio de la materia. Así, en opinión de Ripert refiriéndose exclusivamente a la actividad navegatoria que tiene por escenario el mar, el Derecho Marítimo sería, en sentido lato, el conjunto de reglas jurídicas relativas a ese tipo particular de navegación, es decir, la esencialmente marítima. Para Brunetti la expresión Derecho Marítimo tiene un alcance muy amplio y comprendería, según el prestigioso maestro italiano, toda la fenomenología jurídica que gira alrededor de la navegación, de la industria y del tráfico marítimo. (1983, p.1)

Dentro de ésta materia, y más que nada usada en el ámbito comercial, vale destacar la figura del agente naviero, conocido también como agente marítimo en otras legislaciones como la argentina.

El autor Osvaldo Blas Simone, indica que todo lo relativo a la compra y venta de mercaderías, la entrada, permanencia y salida del buque en puerto de destino o de escala, de igual manera lo relacionado a la actividad comercial que se desarrolla la tiene a cargo el agente naviero.

El profesor Matías Barone citando a González Lebrero, define al agente naviero como:

(...)la persona física o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo, de carácter técnico y de carácter comercial relacionadas con la entrada, la permanencia y la salida de un buque en un puerto determinado, así como la supervisión o la realización de las

operaciones de recepción, carga, descarga y entrega de las mercaderías (y embarco y desembarco de los pasajeros si los hubiere), y sus consecuencias ulteriores y la contratación de dichas mercaderías (y pasajeros), para su transporte en los buques utilizados por quien lo ha designado, y en cuyo nombre y representación actúa. (2000, p.242)

Hasta el 28 de mayo del 2019, la legislación ecuatoriana no tenía incorporado en un cuerpo legal la regulación de esta figura, solo existía el concepto en el Reglamento a la Actividad Marítima y determina lo siguiente en el art. 1 numeral 7:

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. (1997, p. 1)

Como resumen, el profesor Osvaldo Blas Simone manifiesta que el agente naviero se define como lo siguiente:

...agente marítimo es quien realiza, en nombre del armador, los trámites administrativos necesarios para la admisión, permanencia y salida del buque del puerto de su actuación, extendiéndose su gestión como representante legal del armador en sede judicial y extrajudicial, activa y pasivamente, aún después de la partida del buque del puerto, por su sola actuación en aquellos trámites administrativos. Puede realizar, también, actos comerciales concurrentes al giro empresarial del armador. (1996, p. 137)

Nuestro Nuevo Código de Comercio desde el artículo 883 hasta el artículo 894 regula al agente naviero. Específicamente el artículo 883 determina:

Los agentes navieros se dividen en: agente de la nave y agente de la carga. a) Son agentes de la nave, las personas naturales o jurídicas que representan al armador en los actos y trámites relativos al arribo y zarpe de la nave en puertos ecuatorianos. b) Son agentes de la carga, las personas naturales o jurídicas que representan a los intereses de la



carga en las gestiones y trámites relativos al embarque o en el desembarque de la carga en puertos ecuatorianos. (2019, p. 138)

En nuestro estudio para el análisis de esta figura, verificamos que la legislación española de Navegación Marítima define lo siguiente

Art. 145. Concepto de armador y de naviero

2. Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales. (2014)

El armador o naviero son lo mismo, es decir, “es la persona natural o jurídica que, como transportador, propietario o no de una nave, ejerce la navegación por cuenta y riesgo propio”. El agente marítimo o consignatario es la persona que en tierra se encarga de todas las actividades comerciales o administrativas relativas al buque. Esta similitud en términos también la hace la doctrina, sin embargo, la ley española de manera equivocada trata de manera distinta al armador y naviero. Este error lo podemos ver incluso en jurisprudencia española.

### **Breve reseña histórica del Derecho Marítimo y agente naviero**

Como es conocido ampliamente, la actividad navegatoria viene de épocas muy antiguas. Existen dos épocas que se encuentra claramente definidas en el derecho de la navegación, que son: la época antigua, en la que se navegaba a vela; y la época moderna, en la que se empezó a navegar con las naves a vapor y eran a propulsión, esta última se volvió mucho más segura para navegar (Blas, 1996). Por lo tanto, las personas se sentían con más confianza para emprender viajes o realizar actividades en estas naves.

Blas Simone menciona a un jurista italiano en su obra, Francesco María Dominedó quien señaló tres épocas en el Derecho de la Navegación: la faz romana, la intermedia y la contemporánea (Blas, 1996).

La división de la historia también nos permite señalar una clasificación dentro de la materia. Tenemos la época antigua, época medieval, época de la codificación y la época actual.

a) En la época antigua, existió el Código de Hammurabi que tuvo origen en el 2100 a.C. y era el que regulaba a los babilonios. Encontramos también el Código de Manú vigente entre los siglos XIII y VIII a.C., también aparece la Lex Rhodia; además el derecho romano fue influenciado por el derecho griego en lo relativo a la navegación. El derecho romano en este ámbito no fue sistematizado, un ejemplo de aquello es la *nauticum foenus* que regulaba el que luego sería el préstamo a la gruesa (Blas, 1996). Todo esto fue el inicio del Derecho de la Navegación respecto a su regulación.

b) Tenemos la época medieval donde destaca la ley pseudorodia al inicio de la época, y acabó con los Roles d'Oleron y del Consulado del Mar, se acentúa aquí el derecho consuetudinario. La ley pseudorodia trataba sobre los usos y costumbres en la navegación del Mar Mediterráneo. Los Roles d'Oleron fueron producto de la recopilación de fallos que se originaron de la navegación en puertos franceses de la costa atlántica. Por otro lado, el Consulado del Mar fue conformado por *consulados* (fallos de tribunales), donde se reconocían usos y costumbres de la navegación en la cuenca occidental del Mediterráneo

Está también el derecho estatutario que era derecho consuetudinario. Este regía en comunas y corporaciones medievales y ocupaban en lugar de las facultades legislativas (Blas, 1996). En esta época se observa un poco más regulada la actividad navegatoria.

c) En la época de la codificación, tenemos entre lo más trascendente, la Ordenanza de Colbert de 1681, ésta reunía en un solo cuerpo legal instituciones de derecho privado, derecho procesal y derecho público, separando los temas marítimos de los comerciales.

Está también el Código de Comercio Francés, elaborado por Napoleón en 1807, que contenía en el Libro II las normas relativas a la actividad navegatoria en el agua. Existieron otras codificaciones, cuyas legislaciones marítimas tomaron como guía al Libro II del Código de Comercio Francés. El Código de Comercio español de 1889 fue influenciado en parte por el Código de Comercio francés de 1807. También podemos resaltar que éste Código de Comercio francés influenció indirectamente a nuestro Código de Comercio de 1882 (Blas, 1996). Aquí ya vemos lo que conocemos como códigos referentes a esta materia.

En la época actual, que es la contemporánea, la tendencia del derecho de la navegación es la uniformidad internacional. Lo que se busca es estructurar y sistematizar todo lo que ésta materia conforma mediante reglas internacionales (Blas,

1996). Es importante lo que acontece actualmente, pues a través de tratados internacionales se pueden resolver muchos temas sobre la actividad navegatoria.

Durante la historia de esta figura, el Ab. José Manuel Vásconez Gómez en su trabajo de investigación manifestó

Previo al surgimiento 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 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... (Vásconez, 2016, p.17)

Andrade, L., citando al autor Romero, B. manifiesta 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”

Podemos observar que esta figura no es nueva, sino que ya la desempeñaba alguien más, pero actualmente se le ha dado un nombre, funciones, atribuciones y responsabilidades distintas.

## **Capítulo II**

### **Naturaleza Jurídica**

La naturaleza jurídica del agente naviero es realizar en el puerto (en tierra), todo lo relativo al arribo, estadía y salida del buque, en representación del armador.

La ley, respecto de la relación que exista entre agente y mandante se va a regir siempre en base a lo que consta en los contratos que suscriban, pero si no existe contrato se aplicará lo que la legislación ha determinado para estos casos.

Podemos decir entonces que se identifica la naturaleza jurídica de la representación, del agente respecto del armador, en un contrato de mandato.

Para tener presentes los conceptos, el Código Civil define al mandato en el artículo 2020

Mandato es un contrato en que una persona confía la gestión de uno o más 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. (2019, p. 111)

Los requisitos mínimos, para que el agente marítimo pueda cumplir con sus gestiones son las siguientes: a) Recibir el mandato por parte del armador; b) Que los organismos del Estado acepten el mandato una vez que se cumpla con la reglamentación del país; c) Que el buque llegue al puerto (Blas, 1996). De esta manera, queda listo el agente para ejercer todas las funciones que le competen.

Debemos aclarar que, si bien es mediante un mandato que se ejercen las funciones por parte del agente naviero, este es de carácter mercantil, pues el apoderado tiene facultades para ejercer en nombre y cuenta del empresario o comerciante, todas las actividades relativas al giro y tráfico de la empresa sea de la totalidad o de ciertas actividades o establecimientos específicos. Para la ejecución de los actos comprendidos en el giro ordinario del negocio encomendado, el agente va a requerir un poder especial cuando la ley lo exija, especialmente si se trata de gravar o enajenar activos del empresario o comerciante (Código de Comercio, 2019). Es claro que en este caso el mandato mercantil, a diferencia del mandato civil, va a abarcar la realización de varios encargos pues se tratan de muchos negocios, mientras que el mandato civil es específicamente para una sola gestión.

Finalizamos determinando que la naturaleza jurídica del agente naviero proviene del mandato, confiriéndole la representación legal del armador, realizando en nombre de éste todas las gestiones que surjan del viaje que hace el buque.

Según la doctrina colombiana al agente marítimo se lo concibe como un representante del armador, siguiendo las reglas de la representación voluntaria o por el mandato comercial, teniendo en cuenta y para hacer el análisis de la naturaleza jurídica del agente marítimo se tiene en cuenta legislaciones como la argentina, la española y la de los países vecinos del Océano Atlántico como Venezuela que definen al agente naviero como la figura que está facultada dentro del ejercicio de su representación para dar y recibir sumas de dinero que estén relacionadas con el trámite de los reclamos que guarda relación con la explotación de la nave y con la suscripción de los conocimientos de embarque incluyendo los documentos de transporte.

Tomando como referencia las legislaciones analizadas, se puede llegar a la conclusión de que éstas guardan armonía con el derecho comparado de la figura del agente marítimo, y este se fundamenta en el mandato o la representación.

### **Relación del agente naviero con otras figuras importantes dentro del Derecho Marítimo**

Como primer punto abordaremos a una de las figuras más importantes que se involucran con el agente naviero, este es el Capitán, que es la autoridad máxima de una nave, es el jefe a bordo cuando el buque sale a navegar, se encarga del gobierno y la gestión del buque. El capitán es puesto en el cargo por el naviero. El capitán de la nave es el encargado del orden y de la disciplina a bordo, adoptando medidas para el logro de los objetivos. Es a su vez representante del propietario de la nave o también puede ser del armador en su respectivo caso, y para los efectos de aquellas acciones reales que se presenten en contra de la nave también la representa, por ende, es responsable del manejo, cuidado de la carga y el resultado de la expedición. De igual manera puede representar a los intereses de la carga para efectos de las averías, salvamentos y otros riesgos (Código de Comercio, 2019).

Las responsabilidades que son establecidas para el capitán también serán aplicadas para toda persona que asuma o desempeñe el mando de una nave, esto es sin perjuicio de que el capitán se libere de responsabilidades (Código de Comercio, 2019).

Se relaciona al capitán con el agente naviero porque puede tener representación del armador o del propietario del buque, la custodia de la carga, pero independientemente está obligado a la correcta manipulación de las operaciones de carga y descargas. Durante el viaje el capitán deberá tener contacto con el armador, para tenerlo informado a éste último de todos los acontecimientos relativos a la expedición y si es necesario requerir instrucciones en los casos que sean necesarios (Código de Comercio, 2019). El capitán siempre debe hacer conocer las situaciones importantes al armador.

Como segunda figura tenemos al armador, éste es la persona que tiene la disponibilidad del buque, realiza y aprovecha su navegación y resulta responsable de la misma. (Blas, O., 1996)

El primer inciso del artículo 862 del Código de Comercio determina que “El armador o naviero es la persona natural o jurídica, propietaria o no de una nave, que asume su gestión náutica y su operación comercial, ya sea directamente o a través de otra persona distinta a este” (Código de Comercio, 2019, p. 135) El último inciso de este artículo nos aclara que los términos armador y naviero son sinónimos, para efectos de esta ley.

El término de armador fue utilizado en función de la preparación del buque, esto quiere decir equipar, avituallar y tripular un buque para la expedición marítima, en otras palabras, es armar al buque. La regla general es que el propietario era el armador ya que este lo armaba para su explotación comercial, aunque existía la posibilidad de que quien armaba el buque no fuese el propietario, esto sucedía cuando el propietario arrendaba el buque a un tercero y este a su vez lo explotaba comercialmente ya que era quien lo preparaba, equipaba y tripulaba por su cuenta y no por cuenta del propietario.

El armador tiene dos funciones. La primera es dirigir la empresa marítima y la explotación comercial del buque, es decir tiene la función de armarlo. En el caso de que el propietario no es al mismo tiempo el naviero se encasilla en la figura de mandatario del propietario y sus funciones tendrán que estar de acuerdo con las facultades que se le hayan otorgado dentro del mandato.

La segunda función es una representación netamente del buque no de sus propietarios, ésta se la otorga la ley, lo fundamental es representar la propiedad.

Finalmente, como analizamos en la doctrina peruana, el agente naviero presenta relación con el propietario. A medida que la navegación se fue desarrollando se comenzó a exigir que los buques fueran más grandes y costosos, por lo cual fue necesario la participación de varias personas para reunir el capital necesario para la construcción y explotación del buque, lo cual da origen a la copropiedad, en donde sus participaciones se dividen de forma iguales, aunque estos copropietarios no dirigen ni explotan el buque se ven en la necesidad de designar a una persona que se encargue de su dirección y explotación. (Puede ser un copropietario o extraño)

## Funciones

Un requisito sine qua non para desempeñarse como agente es tener la matrícula de agencia naviera, la misma que la otorga la Autoridad Portuaria y del Transporte Marítimo y Fluvial. Está de más decir que sin este requisito sencillamente no se puede ser un agente, por lo que es importante que quien pretenda contratar un agente naviero, verifique que la persona elegida tenga la capacidad de desempeñarse como tal.

Entre las funciones del agente naviero, encontraremos las que a través del mandato mercantil le otorgue el mandante, que es el amador, al agente naviero. Se encuentran determinadas en el Código de Comercio ecuatoriano las siguientes:

- Recibir y asistir al arribo a un puerto, a la nave.
- Preparar alistamiento y expedición de la nave, proveyéndola y armándola adecuadamente.
- Practicar las diligencias necesarias para obtener despacho de la nave
- Practicar diligencias para cumplir con las disposiciones, resoluciones o instrucciones que provengan de autoridades del estado.
- Asistir al capitán de la nave en lo que requiera.
- Contratar al personal necesario para la atención y operación de la nave en un puerto.
- Recibir las mercancías para su desembarque, conforme a la documentación pertinente.
- Atender y supervigilar tareas de carga y descarga, incluyendo estiba y desestiba de las mercancías.
- Recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a quien corresponda.
- Firmar como representante del capitán o de quien opere comercialmente la nave, los conocimientos de embarque y toda documentación necesaria.

Es indispensable que el agente naviero conozca a cabalidad cuales son las labores que debe realizar en el ámbito comercial, legal, administrativo, de esta manera puede desempeñarse correctamente respecto a las responsabilidades que recaen sobre él.

Respecto a las funciones del agente marítimo, Romero Basaldúa resume las funciones del agente marítimo de la siguiente manera:

Si quisiéramos clasificarlas, podríamos distinguir las que se relacionan con A) El mantenimiento del buque: los problemas de mantenimiento y completamiento de tripulación, repatriación, combustible, víveres, etc. B) la explotación comercial del buque: conseguir carga y/o pasaje para el buque, contratar al efecto y atender reclamos. C) El manipuleo de mercaderías, etc (1990, p.42)

### **Responsabilidades**

La responsabilidad del agente naviero, según la naturaleza jurídica de esta figura, no lo lleva a hacerse responsable por ninguna de las actuaciones del armador, pues el agente realiza todo en nombre del armador, ya que lo que hacen estas dos personas es suscribir un contrato de mandato mercantil en donde van a constar detalladamente las funciones del agente. Esta es la responsabilidad contractual.

Es la misma estructura del mandato y del contrato de agenciamiento marítimo lo que no permite que los terceros pretendan hacer efectivo algún reclamo sobre el patrimonio del agente naviero, pues el mandato determina las funciones que puede ejercer el agente naviero y el contrato de agenciamiento marítimo en sus cláusulas establece la responsabilidad y obligaciones que contrae, existiendo sus excepciones como lo es la negligencia, y demás que determine la ley (Blas, 1996). En este último caso mencionado, el agente naviero tendrá que responder ante la autoridad marítima o portuaria por las obligaciones de su representado en todo lo relacionado al pago de tasas e impuestos portuarios. El agente se convierte en un deudor solidario respecto de obligaciones tributarias.

Uno de los casos por el cual responde el agente naviero, es cuando ante la llegada de un buque solicita la atención de una nave ante la autoridad del puerto donde llega la nave, donde debe indicar el domicilio del armador, ya que si no cumple con esta disposición, deberá hacerse responsable de todo lo que corresponda al armador, incluso si la información no corresponde a la realidad.

La responsabilidad del agente naviero persiste a pesar de existir renuncia de por medio, hasta que el armador nombre a un nuevo agente, esto se debe a que el agente



no puede renunciar y dejar los negocios que le habían sido encargados en manos de nadie, siempre alguien debe hacerse cargo ante la llegada, partida o estadía de un buque. El tiempo que deba extenderse para que el agente naviero no abandone sus funciones puede determinarse en el contrato, pero siempre debe ser prudente para que el armador designe un nuevo encargado.

El agente naviero es responsable de las actuaciones que se encuentren fuera de los límites del mandato conferido por el armador, es decir de aquellas que realiza a nombre y riesgo propio, y en ese caso sí deberá responder frente a terceros o del mismo armador. Es claro que, si realiza algo que no se encuentra fijado en el mandato y contrato de agenciamiento marítimo deberá responder por ello, a esto llamamos responsabilidad extracontractual. También dentro de esta responsabilidad encontramos como ejemplo la contaminación en el mar, aquí no existe un vínculo jurídico anterior sino que produce un daño a un sujeto protegido como lo es la naturaleza.

### **Límites de responsabilidad**

Dentro de la legislación ecuatoriana, específicamente el artículo 884 del Código de Comercio determina que los agentes de la nave o de la carga, no van a responder por los actos de sus mandantes, pues como el mismo contrato de mandato mercantil legisla esta situación, es sumamente claro que el representante del empresario o comerciante, no responderá ante situaciones que puedan resultar en daños o perjuicios a terceros, salvo que se haya excedido en sus funciones.

Los agentes navieros tampoco son responsables por las operaciones de la nave, ni de los accidentes, abordajes o varaduras que estas sufran. No existe responsabilidad por parte de los agentes cuando se dan pérdidas o mermas que sufran las mercancías cuando estén bajo custodia de la nave.

Se ve entonces limitada la responsabilidad del agente naviero en base a lo que se encuentra determinado en el contrato y a falta de este, como bien conocemos lo va a suplir la ley.

En la legislación española, como mencioné antes, la ley tomaba como dos personas distintas al armador y al naviero, lo que en ese país “llevó a cargar sobre empresarios

independientes que actuaban por cuenta y en nombre ajeno (consignatarios) con las consecuencias de los actos del naviero”. (Barahona, A., 2019)

España igualmente determina la responsabilidad del agente naviero y por ende sus límites por medio de un contrato en el que se ve la voluntad de las partes.

Para finalizar, Barahona (2019) afirma “El negocio marítimo no podría surgir sin la institución de la limitación de la responsabilidad, ésta institución acertadamente nace por referencias, no solo jurídicas, sino socioeconómicas e industriales. Específicamente en el contrato manipulación portuaria, se puede decir, que cabe la limitación de responsabilidad que, indudablemente, es prousuarios de los servicios de carga y descarga.” (p.61).

### **Análisis comparativo de legislaciones**

**Colombia:** En la actualidad quien representa en tierra el armador es el agente marítimo, supliendo todas las necesidades del buque en el puerto y su incidencia en la minimización del tiempo de permanencia de los buques en el puerto, la regulación del agente marítimo en Colombia tiene como función representar al armador para la celebración de contratos en asuntos de carácter administrativos que tengan que ver con la estadía del buque en el puerto, hacer entrega de la mercancía a las autoridades competentes al destinatario y otra de sus funciones es ser responsables solidariamente con el armador y el capitán, en este último se plantea la existencia de un exceso o desproporción frente a la responsabilidad porque se tiene en cuenta que está sujeto solo a un representante del armador.

Dentro del Código de Comercio colombiano Art 1489 define al agente marítimo como la persona que en tierra debe representar al armador en todo lo relacionado con la nave, se deduce que puede ser una persona natural o jurídica. Dentro de la doctrina Gabaldón & Ruiz (Gabaldon, 2006), El agente naviero es la persona jurídica o física por cuenta de un principal se encarga de manera profesional para atender las necesidades requeridas por el buque durante su estadía en puerto, actividad que requiere efectuar actos materiales y jurídicos. Esta figura conocida como agente marítimo, naviero o agente de naves en cualquier legislación tiene en común de que es un representante del armador ya sea en puerto o en tierra y que está dedicado a atender las necesidades de la nave durante la permanencia del buque en puerto.

El Artículo 1262 del Código de Comercio colombiano define al mandato como una manifestación de voluntades, en donde se delega a una persona un encargo, para esta por cuenta y en nombre de otra realice uno o más actos de comercio, donde resulta obligada la persona que se hace cargo, porque es como si ella los hubiese realizado, el contrato de mandato, es consensual, bilateral, remunerado, principal, aunque admite la delegación a un tercero por parte del mandatario por lo que se concluye que los elementos y características del contrato de mandato comercial antes referido.

Es común entonces que encontremos que, en Colombia se hace una identifica referencia entre naviero y un agente marítimo cuando en realidad no son lo mismo porque se afirma que Colombia es de los pocos ordenamientos que contiene este tipo de legislación la que se establece una responsabilidad solidaria al agente.

El agente marítimo tiene obligaciones de carácter administrativo con la nave y con la mercancía, de carácter operativo, en cuanto este facultado para celebrar en nombre y representación del armador del contrato de transporte respecto a la conservación y almacenamiento de mercancía transportada por nave agenciada de carácter judicial. En relación con los armadores extranjeros y la obligación de responder solidariamente con el armador y el capitán. Se hace una breve diferencia y semejanza entre el capitán y el agente marítimo y es que los dos representa al armador, el primero a bordo de la nave y segundo en tierra; el armador es quien alista y prepara la nave para la expedición marítima desde el punto de vista técnico y legal mientras que el capitán es el director de la expedición una vez que se emprende la navegación, y el agente marítimo es quien en representación del armador asiste al buque y satisface las necesidades de la nave durante su estancia en el puerto.

Con respecto a la responsabilidad del tipo solidario que el agente marítimo tiene con el capitán el Código Comercio colombiano en el artículo 1492 se refiere a la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías y con el armador nuevamente el capitán por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraiga con el país, este tema de responsabilidad del marítimo ha sido aceptado que este agente es persona o sujeto distinto del armador y del transportista, debido a que cada uno tiene obligaciones propias asignadas por la ley. Se puede llegar a la conclusión que en la legislación de Colombia la responsabilidad

en que se somete esta figura no va conforme a la realidad ni con la práctica del derecho marítimo, ya que el legislador lo que debió hacer es consagrar la solidaridad del agente con el armador por sus hechos personales, ya que se puede dar la situación que se puede exceder las reglas del mandato comercial.

### **Responsabilidad procesal del agente naviero en relación con el armador**

En la revisión del Código de Comercio, constatamos que el inciso primero del artículo 891 dice lo siguiente

El agente naviero podrá recibir a nombre del naviero, armador, explotador o capitán que tengan su domicilio en el extranjero, las notificaciones y citaciones emitidas dentro de un proceso judicial o administrativo, siempre que sean emitidas por autoridad competente. El agente estará en la obligación de hacerla llegar al naviero, armador, explotador o capitán, la respectiva notificación o citación que reciba, dentro del plazo máximo de treinta días. Una vez transcurrido dicho plazo el agente naviero, notificará al juez emisor de la notificación o citación, del esfuerzo realizado para notificar al demandado extranjero. Hecho lo cual, se entenderá que los demandados han sido debidamente notificados o citados y que el proceso en Ecuador podrá válidamente continuar (2019).

A nuestro criterio, el agente naviero no está facultado por la ley para poder intervenir en un proceso judicial, pues este artículo menciona únicamente la intervención del agente para recibir una notificación o citación; hacerle conocer al armador en el tiempo determinado sobre este acto procesal; y, notificar al juez las diligencias realizadas para poner en conocimiento del armador la notificación o citación expedida. Sin embargo, como se trata de un mandato bien puede el armador conferirle al agente la atribución de comparecer a juicio en nombre de éste.

Va a primar el principio "Pacta Sunt Servanda", es decir el contrato es ley para los contratantes. Pero la figura misma del mandato lo que hace es conceder la facultad de representar al mandante, por lo tanto, el agente naviero si puede comparecer a un proceso judicial por el armador siempre y cuando se determine en el contrato que el mandatario tendrá la facultad de actuar procesalmente a nombre del mandante.

No resultaría tan útil ésta figura si no pudiera representar judicialmente a un armador, pues se supone que éste no se encuentra en el territorio donde sí está el agente naviero, pues sería oneroso y causaría muchos gastos tener que buscar en el exterior al armador para que comparezca a un proceso judicial.

## **Conclusiones**

Una vez analizada la figura del agente naviero, sus funciones, responsabilidades y limitaciones de la responsabilidad, llegamos a la conclusión de que los límites de responsabilidad del agente naviero se encuentra regida por la voluntad de las partes, la misma que se encuentra plasmada en el contrato que suscriben en el momento que el armador le encarga la explotación comercial de la nave al agente naviero, estableciendo sus funciones de manera detallada para que logre realizar todo lo concerniente al giro del negocio del comerciante o empresario. Por otro lado, también debe quedar claro que, en caso de no existir un contrato suscrito con el agente, los límites de su responsabilidad sobre los actos realizados serán regidos por la ley o la jurisprudencia.

Finalmente, respecto a la parte procesal el agente naviero según la ley, solo debe cumplir con hacerle conocer al armador sobre la notificación o citación que recibe sobre un proceso judicial iniciado contra el armador o propietario, y solo comparece ante el juez de la causa para dar aviso de haber cumplido con esa responsabilidad impuesta por la ley, salvo que en el contrato conste entre sus facultades comparecer al proceso representando al armador o propietario, entonces en ese caso si debe representar judicialmente a su mandante.

## Bibliografía

- Andrade Loor, L. (2018). *Repositorio de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/10750/1/T-UCSG-PRE-JUR-DER-270.pdf>
- Barahona González, A. (julio de 2019). *Repositorio Universidad Pontificia Comillas de Madrid*. Obtenido de <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/43781/TFM001309.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Barone, M. (2018). El agente marítimo, sus funciones y la responsabilidad en los reclamos de índole laboral. *Revistas Anuales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de La Plata*.
- Beltrán Montiel, L., & Dolce, M. (1983). *Curso de derecho de la navegación*. Buenos Aires: Astrea.
- Blas Simone, O. (1996). *Compendio de derecho de la navegación*. Buenos Aires: Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma.
- Código de Policía Marítima*. (1960). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/CODIGO-DE-POLICIA-MARITIMA.pdf>
- Ecuador, A. N. (2019). *Nuevo Código de Comercio*. Quito.
- Ecuador, A. N. (s.f.). *Código Civil*.
- Enciclopedia Jurídica*. (2020). Obtenido de <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/abordaje/abordaje.htm>
- Gabaldon, J. &. (2006). *Manual de derecho de la navegación marítimo*. Madrid, España: Ediciones Jurídicas y Sociales S.A.
- Gallardo Cabrera, R. (26 de agosto de 2018). *Linked In*. Obtenido de <https://www.linkedin.com/pulse/el-agente-naviero-definici%C3%B3n-funciones-e-importancia-ramon>
- Ley de Navegación Marítima*. (2014). Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14/con>
- Méndez Álvarez, P. E. (2018). *Universidad Sergio Arboleda*. Obtenido de <https://revistas.usergioarboleda.edu.ec>
- Reglamento a la Actividad Marítima*. (21 de marzo de 1997). Obtenido de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015\\_REGLAMENTO-A-LA-ACTIVIDAD-MARITIMA.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_REGLAMENTO-A-LA-ACTIVIDAD-MARITIMA.pdf)
- Romero Basaldúa, L. (1991). *Los Agentes Marítimos*. Córdoba: Marcos Lerner Editora Córdoba.
- Urday, P. (2017). *Manual de derecho marítimo*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica de Perú.
- Vásconez Gómez, J. M. (2016). *Repositorio Universidad Católica de Santiago de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/4913/3/T-UCSG-PRE-JUR-DER-5.pdf>.

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Castilla Gómez, Arianna Rafaela**, con C.C: # **0919806505** **Villagrán León, Andrea Stefanía**, con C.C: # **0919699967** autoras del trabajo de titulación: **Límites de la responsabilidad del agente naviero en el ejercicio de sus funciones**, previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República** 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, 10 de **febrero** del **2020**

f. \_\_\_\_\_

**Castilla Gómez, Arianna Rafaela**

**C.C: 0919806505**

f. \_\_\_\_\_

**Villagrán León, Andrea Stefanía**

**C.C: 0919699967**

<b>REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA</b>		
<b>FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN</b>		
<b>TEMA Y SUBTEMA:</b>	Límites de la responsabilidad del agente naviero en el ejercicio de sus funciones.	
<b>AUTOR</b>	Castilla Gómez, Arianna Rafaela - Villagrán León, Andrea Stefania	
<b>TUTOR</b>	Vélez Coello, José Miguel	
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil	
<b>FACULTAD:</b>	Jurisprudencia Ciencias Sociales y Políticas	
<b>CARRERA:</b>	Derecho	
<b>TITULO OBTENIDO:</b>	Abogado de los tribunales y Juzgados de la República del Ecuador.	
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	10 de febrero del 2020	<b>No. DE PÁGINAS:</b> 30
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Derecho Marítimo, Derecho Mercantil y Derecho Civil.	
<b>PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:</b>	Agente naviero, mandato, armador, capitán, buque y contrato.	
<b>RESUMEN/ABSTRACT:</b>	<p>El presente trabajo de titulación trata sobre los límites de la responsabilidad que tiene el agente naviero al ejercer sus funciones, esta figura fue incorporada en el Nuevo Código de Comercio del año 2019. Para el análisis respectivo debemos conocer claramente la figura del agente naviero, su relación con otras figuras importantes en el desarrollo de sus funciones, así como las responsabilidades del mismo, lo que nos llevarán a determinar los límites de su responsabilidad.</p> <p>También se tratará brevemente sobre la responsabilidad procesal del agente naviero en relación con el armador.</p> <p>Durante el desarrollo de nuestro trabajo también haremos comparación de nuestra legislación con la de otros países.</p>	
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	<b>Teléfono:</b> 0990602970 - 0987588790	E-mail: <a href="mailto:arianna.castilla@hotmail.com">arianna.castilla@hotmail.com</a> E-mail: <a href="mailto:andreavillagran93@gmail.com">andreavillagran93@gmail.com</a>
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):::</b>	<b>Nombre:</b> Ab. Maritza Ginette Reynoso Gaute	
	<b>Teléfono:</b> +593-994602774	
	<b>E-mail:</b> <a href="mailto:maritzareynosodewright@gmail.com">maritzareynosodewright@gmail.com</a>	
<b>SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA</b>		
<b>Nº. DE REGISTRO (en base a datos):</b>		
<b>Nº. DE CLASIFICACIÓN:</b>		
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>		