



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y  
POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:**

**Responsabilidad civil de las Agencias Navieras por actos de las Líneas Navieras  
Reclamos por daños a mercancías en un transporte de carga**

**AUTORA:**

**Unda Saldivia, Denisse Estefania**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de  
ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA**

**TUTOR:**

**Peralta Díaz, Fabrizio Roberto**

**Guayaquil, Ecuador**

**31 de agosto de 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 **Unda Saldivia Denisse Estefania**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República**.

**TUTOR**

f. \_\_\_\_\_  
**Peralta Díaz, Fabrizio Roberto**

**DIRECTORA DE LA CARRERA**

f. \_\_\_\_\_  
**Lynch De Nath, María Isabel**

**Guayaquil, a los 31 días del mes de agosto del año 2016**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

**DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

**Yo, Unda Saldivia, Denisse Estefania**

**DECLARO QUE:**

El Trabajo de Titulación, **Responsabilidad civil de las Agencias Navieras por actos de las Líneas Navieras, reclamos por daños a mercancías en un transporte de carga** previo a la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República**, 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 31 días del mes de agosto del año 2016**

**LA AUTORA**

f. \_\_\_\_\_  
**Unda Saldivia, Denisse Estefania**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

**AUTORIZACIÓN**

**Yo, Unda Saldivia, Denisse Estefania**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Responsabilidad civil de las Agencias Navieras por actos de las Líneas Navieras, reclamos por daños a mercancías en un transporte de carga**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, a los 31 días del mes de agosto del año 2016**

**LA AUTORA:**

f. \_\_\_\_\_  
**Unda Saldivia, Denisse Estefania**

Documento [Denisse Unda- tesis final.doc](#) (D21527929)

Presentado 2016-08-28 17:25 (-05:00)

Presentado  
por [maritzareynosodewright@gmail.com](mailto:maritzareynosodewright@gmail.com)

Recibido [maritza.reynoso.ucsg@analysis.orkund.com](mailto:maritza.reynoso.ucsg@analysis.orkund.com)

Mensaje Tesis Denisse Unda [Mostrar el mensaje completo](#)

1%

de esta aprox., 17 páginas de documentos largos se componen de texto presente en 2 fuentes.

## **AGRADECIMIENTO**

A los que están y siguen estando en cada uno de los pasos que he dado; los que han sido constancia en mi vida: Dios, mis amigos, mis amigas, mis familiares, mi tutor que más que eso es mi amigo, profesores y cada uno de mis compañeros con los que he compartido esta aventura de la que hoy vemos y gozamos el fruto de nuestro esfuerzo y cariño por nuestra amada profesión.

Gracias.

## **DEDICATORIA**

*“Todo lo que se hace con amor es perdurable”*

Para mamá y papá.

Esto es por y para ustedes.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

**CARRERA DE DERECHO.**

**TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

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

**PERALTA DÍAZ, FABRIZIO ROBERTO**  
TUTOR

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

**JOSÉ MIGUEL GARCÍA BAQUERIZO**  
DECANO

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

**MARITZA REYNOSO GAUTE DE WRIGHT**  
COORDINADORA DEL ÁREA





UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**Facultad:** Jurisprudencia  
**Carrera:** Derecho  
**Periodo:** UTE A-2016  
**Fecha:** Agosto 30, 2016

### **ACTA DE INFORME PARCIAL**

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado *“Responsabilidad Civil de las Agencias Navieras por Actos de las Líneas Navieras: Reclamos a Mercancías en un Transporte de Carga”*, elaborado por la estudiante ***DENISSE ESTEFANÍA UNDA SALDIVIA***, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicha estudiante ha obtenido la calificación de ***DIEZ SOBRE DIEZ (10/10)*** lo cual le califica como ***APTA PARA LA SUSTENTACIÓN***.

---

**Fabrizio Peralta Díaz, Ab.**

## ÍNDICE

### Contenido

RESUMEN.....	XI
INTRODUCCIÓN.....	12
DESARROLLO .....	16
1.1 LA LÍNEA NAVIERA: DEFINICIÓN, CARACTERÍSTICAS Y CLASIFICACIÓN .....	16
1.2 LA AGENCIA NAVIERA: DEFINICIÓN, NATURALEZA, FUNCIONES Y REQUISITOS NECESARIOS PARA OPERAR.....	17
1.2.1 RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA AGENCIA NAVIERA.....	20
1.2.2 DEL MANDATO COMO RELACIÓN JURÍDICA ENTRE LA AGENCIA NAVIERA Y LA LÍNEA NAVIERA.....	24
1.3 RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA LÍNEA NAVIERA: EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTISTA .....	27
CONCLUSIONES.....	30
BIBLIOGRAFÍA.....	33

## **RESUMEN**

Nuestro Código de Comercio data del año 1906, originando una serie de falencias y vacíos legales por no adaptarse a la realidad actual. En tal sentido, hay una situación fáctica que se presta a discusión: el rol y responsabilidad de las agencias navieras. Este sujeto se encarga muchas veces de tramitar la celebración del contrato de transporte de mercancías, actuando como intermediario entre el solicitante del servicio de transporte y el transportista, siendo el transportista la línea naviera. Sin embargo, la persona con la que el cliente mantiene contacto directo al momento de contratar el servicio es la agencia naviera, aun cuando la persona que presta el servicio de transporte sea la línea naviera. De tal manera que, cuando la mercadería sufre algún tipo de daño o pérdida, nos preguntamos: ¿quién es responsable de este hecho frente al cliente, la línea naviera o la agencia naviera? Para contestar esta pregunta, dentro del desarrollo de mi tesis abordaré cuales son las obligaciones de estos sujetos de la actividad navegatoria; cual es la relación jurídica que existe entre la línea y la agencia, eligiendo para tal efecto al mandato; y, estableceremos por qué esta figura exime de responsabilidad a la agencia naviera.

**Palabras Claves:** Agencia naviera; línea naviera; transportista; actividad navegatoria; conocimiento de embarque; mercancías transportadas; buque.

## INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo de bienes ha sido una práctica importante en las sociedades humanas desde la antigüedad. Tenemos, por ejemplo, la civilización egipcia, la cual utilizaba este medio de transporte para trasladar los materiales necesarios para la construcción de ciudades, tales como grandes piedras y en general cualquier material que no se podía transportar por tierra. Vemos también que, las grandes civilizaciones que dominaron al mundo fueron precisamente aquellas que desarrollaron la actividad marítima. Los romanos con el control del Mediterráneo o los fenicios y su especialización en el comercio, son algunos de los ejemplos. (Pulido Begines, 2009)

El transporte marítimo de bienes o mercaderías, además de ser importante para el desarrollo social de la humanidad, es también fundamental para el desarrollo comercial global. La capacidad de carga que tienen los buques, integrando cantidad de mercancías y tipos de mercancías, no la tienen otros medios de transporte, permitiendo que el transporte por vía marítima predomine por ser un medio más económico y eficiente para la movilización de bienes. El desarrollo de la sociedad, su evolución respecto a la regulación de prácticas nacidas consuetudinarias, ha traído consigo la evolución de la actividad navegatoria.

Es así, que las prácticas y costumbres respecto de la actividad marítima, las mismas que solo se veía encamadas en la habitualidad sin ningún tipo de control o medida, poco a poco se vieron inmersas en regulaciones y contratos. Al principio, por ejemplo, eran los propios comerciantes quienes establecían las reglas que regirían los contratos de transporte, en particular respecto a los riesgos de la aventura marítima y el pago del flete. La repetición de estos acuerdos individuales permitió la aparición de acuerdos estándar que a su vez dieron lugar a principios consuetudinarios recogidos por la ley y la jurisprudencia.

Esta evolución también trajo la integración de varios sujetos participantes en la actividad marítima. Vemos así que anteriormente una sola persona se encargaba de casi todas las actividades que conllevaba la propia actividad navegatoria tales como la compra y venta de las mercancías que transportaba, así como las operaciones mínimas requeridas para la entrada y salida de su buque y el transporte del mismo,

haciendo que las figuras contempladas en esta actividad aparezcan configuradas en una sola persona encargada de realizar cada una de ellas.

Podíamos observar que una misma persona buscaba sus clientes, armaba su buque dejándolo listo para asegurar su navegabilidad, era propietario del buque así como transportista del mismo, gestionaba el contrato de fletamento por sí solo, es decir, se encargaba del mismo, así como de procurar realizar todos los trámites necesarios para la salida del buque y de la misma forma, una vez llegado al puerto de destino, encargarse de la legalización y toda la parte administrativa necesaria para la entrada del buque a la denominada zona primaria del puerto de destino. Esto daba como resultado que una misma persona, es decir el naviero o armador, sea quien responda por las pérdidas o daños en las mercancías, así como ser el único que goce de los beneficios obtenidos por la comercialización marítima realizada.

Respecto a la ubicación en la historia de este tema, tenemos aspectos destacados desde la edad media, donde básicamente podemos visualizar dos instituciones: la *Colonna* y la *Commenda*. La *Colonna* era una institución, nacida de la práctica marítima, que consistía en el registro, por parte de un sujeto llamado *patronus*, quien era el Jefe de la *Colonna* propietario del buque, mediante una lista, de todos los interesados en la actividad específica a realizar. Entonces, por cada vez que el barco zarpaba, el *patronus* se encargaba de anotar a cada una de las personas que subían al barco, entendiéndose estos como el navegante, cargadores y la tripulación total. Esta lista configuraba un contrato multilateral cuyo objeto era la realización de un viaje por mar para el comercio de mercancías. Cabe señalar que en este tipo de contratos, los beneficios eran de todos, pero las pérdidas solo las asumían el navegante y los cargadores (Gabaldón García & Ruiz Soroa, 2002)

Por otro lado, tenemos a la *Commenda*, cuya institución da origen a las ahora conocidas compañías en comanditas. Esta institución básicamente reflejaba 2 supuestos: por un lado, el encargo que hace una persona que se queda en tierra, a otra que es una persona que va a bordo del buque, para que esta última se encargue de la compra o venta de mercancías en otros puertos. Por otro lado, también figura el supuesto en el que el *patronus* cedía la tenencia del buque para realizar un viaje específico por mar. En esta institución tenemos entonces dos sujetos, el llamado “*encomendero*” que es la persona encargada de realizar lo encomendado, y el

“encomendante” quien es el que establece el encargo al encomendadero. En este caso, el riesgo de la cosa encomendada cae sobre el encomendante cuando la cosa perece por fuerza mayor, y sobre el encomendadero cuando la cosa perece por su propia culpa. (Gabaldón García & Ruiz Soroa, 2002)

La institución de la Comenda tiene relevancia histórica en el derecho marítimo puesto que su configuración explica una significativa evolución en la actividad navegatoria. Antes de existir esta institución jurídica, los mercantes o dueños de las mercancías viajaban en el buque con el objetivo de llegar al puerto de destino a comercializar las mismas; sin embargo, con el tiempo esta práctica fue evolucionando logrando así que los mercantes no viajen con sus mercancías, sino que encargaban a un tercero la comercialización de ellas al llegar al puerto de destino, depositando su confianza en éste.

Pronto, los sujetos intervinientes de la actividad navegatoria fueron incrementando por cuestiones de practicidad y agilidad para operar. Así, se fueron desprendiendo de cada una de las labores que desempeñaba una sola persona, delegándolas o encargándolas en otras personas, como por ejemplo el propietario del buque y el armador, o el armador y el naviero, cuyas calidades se desligaron con miras a contemplar posibilidades de comercialización en personas que estaban facultadas para ser comerciantes o propiamente navieros. Para explicarlo mejor, ponemos a manera de ejemplo lo siguiente: muchas veces los propietarios de buques no son personas aptas para ejercer la actividad navegatoria, entonces lo idóneo era buscar una persona que sí tenga dichas facultades y poder así otorgarles el uso del buque para que, a su cuenta propia, lo explote logrando así configurar la actividad de navegación.

Con el desprendimiento de las calidades de transportista y gestor nos vamos acercando a nuestro tema de análisis. Así, mientras que una persona se encarga del transporte de mercancías o de personas, puesto que son personas facultadas para poder ejercerlo, se depende en otra la necesidad de encontrar un método más eficiente que asegure el ágil funcionamiento de la actividad marítima. Esta necesidad da nacimiento a la figura del agente naviero, cuyo sujeto tiene como objetivo hacer de facilitador para agilizar la actividad navegatoria encargándose de actos que,

aunque son necesarios por sus formalidades, minimizan la operatividad de la actividad.

Así, el agente suple la urgencia de que el naviero que es la persona encargada del transporte del buque, gestione, por ejemplo, todos esos requisitos formales para la legalización de su buque en el puerto de destino, siendo este tipo de trámites ahora realizados por el agente del naviero, asegurando que éste último cumpla su verdadero rol que es el de transporte y procurando la estancia del buque en el mínimo de tiempo necesario, lo que permite que el buque sea explotado de una forma más eficaz. La agilidad de la actividad navegatoria de la que hablábamos se evidencia entonces, respecto al ejemplo señalado, cuando el naviero no se detiene a pasar horas, a veces semanas, en la obtención y realización de estos requisitos, necesarios además para el embarque o desembarque de mercaderías, y una serie de actos más que analizamos en su momento.

Por ahora, ya teniendo clara la historia de cómo se manejaba la actividad navegatoria, y las complicaciones que ella traía consigo, pasaremos a analizar y definir a dos sujetos importantes de la actividad navegatoria: El empresario naviero o línea naviera; y, el agente naviero o la agencia naviera; esto con el propósito de puntualizar cada uno de ellos, de tal forma que logremos comprender las diferencias entre los dos, separándolos completamente, para luego lograr establecer cuáles son las responsabilidades de cada uno frente a terceros, y ya en el caso respectivo, por reclamos en daños a las mercancías.

## **DESARROLLO**

### **1.1 LA LÍNEA NAVIERA: DEFINICIÓN, CARACTERÍSTICAS Y CLASIFICACIÓN**

La línea naviera es el sujeto de la actividad navegatoria encargada del transporte o servicio de transporte por mar, ya sea de mercancías o pasajeros, o cualquier exigencia solicitada de tal servicio. Logramos entender entonces, que las líneas navieras son quienes explotan y disponen del buque como tal, sean o no sean éstas propietarias del buque. Es preciso señalar que la línea naviera es conocida también como empresario naviero, empresario marítimo o simplemente naviero, además de conocerse doctrinariamente como el porteador. Estos empresarios marítimos pueden tener como objetivo el transporte de mercancías, la pesca, el deporte, etcétera, pero siempre tendrán como actividad principal la explotación del buque de una forma habitual y en nombre y cuenta propia.

De la definición señalada, debemos atender a las características propias de las líneas navieras en cuanto a lo que se entiende sobre la disponibilidad del buque. Su característica esencial no radica en ser o no ser propietaria del buque, sino más bien de la disponibilidad que tiene del buque como tal, haciendo posible que ejerza su propio fin o actividad dentro de la navegación, que sería la de brindar el servicio de transporte por medio marítimo, atendiendo a que, sea o no propietaria del buque, la línea naviera siempre ha de tener algún título que le garantice la utilización del buque como podría ser un contrato de arrendamiento, fletamento, usufructo, etcétera, entendiendo como fletamento aquel contrato mediante el cual el naviero denominado fletante, entrega una nave o parte de ella a otra persona llamada fletador, para que este use la nave, a cambio de una remuneración convenida llamada flete. (Contreras Strauch, 2006)

Partiendo de lo antedicho, debemos puntualizar que en el caso de que la línea naviera sea propietaria del buque, sobre ella recaerá tanto la relación jurídica dominal como la de armamento, es decir armar el buque con el propósito de hacerlo apto para la explotación comercial, y el transporte. En tal sentido, cuando la línea naviera no sea propietaria del buque, sobre ella recaerá solo la responsabilidad por la realización de



la actividad de navegación (transporte) extendiéndose a esta situación la responsabilidad sobre los daños ocasionados en terceros, sea por daños a mercancías o por la propia tripulación. (Gabaldón García & Ruiz Soroa, 2002)

Entonces, en conclusión, podríamos decir que la línea naviera siempre será titular del buque, pero no necesariamente propietaria, aunque no obsta que haya ocasiones en que también sea propietaria. Por lo ya explicado, podemos dar una clasificación respecto a los tipos de navieros que existen, teniendo así a la línea naviera propietaria del buque; y, a la línea naviera gestora de un propietario o copropietarios.

Respecto a la primera clasificación, no hay mayor dificultad. El naviero propietario es el empresario, dueño del buque, que hace uso, goce y disposición de él, así como de todos los beneficios que su explotación origine, además de ser el responsable neto por las consecuencias que emanen de las actividades navegatorias realizadas. Por otra parte, la segunda clasificación resulta un poco más compleja, ya que este tipo de empresario es un comerciante que actúa en nombre del propietario o copropietarios de la nave quienes por uno u otro motivo no pueden hacer uso o explotación del buque, y designan a una persona para que lo realice. Esta figura se la puede enmarcar en una comisión mercantil. Establecemos que su responsabilidad frente a terceros dependerá siempre de si actúa a nombre propio (como puede ser en los casos de arrendamiento, usufructo o comodato del buque) o de los propietarios del buque.

## **1.2 LA AGENCIA NAVIERA: DEFINICIÓN, NATURALEZA, FUNCIONES Y REQUISITOS NECESARIOS PARA OPERAR**

La alta demanda del servicio de buques, ha dado origen a la necesidad de tener a alguien destinado a la representación continua de este servicio, en puertos, ante exportadores o importadores y demás personas que requieren estos servicios. Por su parte, por el mismo sentido que toma la propia actividad, ha dado origen también a la necesidad de la representación en casos de tramitología, como sería la legalización en puerto de las mercancías traídas, e incluso de la entrada del mismo buque a la denominada zona primaria, cuya estadía se busca que sea lo justamente necesario respecto al tiempo. Es así que nace este sujeto de la actividad marítima.

Por lo que, en palabras de Oswaldo Blas, decimos que la agencia naviera, conocida también como agente marítimo o agente naviero, se encarga de gestionar la entrada, permanencia y salida de los buques, así como de las gestiones comerciales como “aprovisionamiento del buque, contratación y cobro de fletes, etc.”. Cabe señalar que estas actividades no son exclusivamente realizadas por una agencia naviera, ya que hay ocasiones en que las realiza el propio capitán quien es la máxima autoridad de la nave encargado de su gobierno y gestión, aunque en la práctica es mucho más habitual la presencia de una agencia naviera para este tipo de actividades. (Blas Simone, 1987)

Para entender los aspectos antes puntualizados, debemos saber como primer aspecto importante, que no estamos hablando del naviero o empresario marítimo que hemos estudiado con anterioridad, ni siquiera se llega a asimilar a la naviera gestora. Cuando nos referimos a una agencia naviera, estamos hablando de un sujeto independiente, reconocido como un colaborador del empresario naviero. Así, en efectos prácticos, decimos que las agencias navieras son empresarios independientes, contratados por las líneas navieras, para que se hagan cargo de aquellos aspectos necesarios para perfeccionar la comercialización marítima. Hay que tener en claro, que un mismo agente puede representar a uno o más navieros o armadores.

Como es lógico, los empresarios navieros o líneas navieras, no pueden tener oficinas en todos los puertos donde sus buques arriben, ya que esto no sería ni práctico, ni estrictamente necesario, ni económicamente plausible. Sin embargo, no cabe duda de que hay ciertas actividades que se necesitan atender en los puertos de destino (o de salida, conforme sea el caso) y es ahí donde entra la figura de los agentes navieros, los cuales están facultados por las líneas navieras para que, a nombre de las propias líneas, realicen todo lo necesario para que la actividad comercial marítima se concrete.

La gestión comercial que han de desempeñar se ajusta a lo dispuesto por el empresario naviero. Por otro lado, sin perjuicio de lo previamente señalado, podemos clasificar en dos grandes ramas las funciones que pueden desempeñar los agentes navieros. Tenemos por un lado los agentes de la nave, facultados para representar al armador en los actos y trámites necesarios para asegurar la llegada o salida de la nave

en los puertos. Y, por otro lado, tenemos a los agentes de la carga, destinados a la representación en cuestiones de embarque y desembarque de la carga en los puertos.

Respecto a los requisitos que debe cumplir una agencia naviera para operar como tal, esta debe estar inscrita ante la Autoridad Marítima competente, en la forma que determina la ley o reglamentos de la materia en cuestión. Por otra parte, los requisitos que se deben cumplir para que una agencia naviera pueda ser agente de una línea naviera, está en que se debe contar con un mandato o una simple orden por parte del armador o naviero mediante la cual se conceda dichas gestiones. Respecto a lo antes señalado, es importante decir que, en la práctica, como toda la actividad navegatoria, no se necesita de tanto formalismo para dejar constancia de las cuestiones pactadas entre los sujetos de actividad marítima, por lo que bastaría una simple autorización o correo electrónico encomendándole esta tarea, o cualquier otro medio escrito eficaz. Y, como un requisito esencialmente lógico, se necesita que el buque arribe al puerto donde opera la agencia, ya que su propia naturaleza lo demanda. Recordemos que la agencia es representante del armador en el puerto determinado, de un país determinado.

Lamentablemente esta figura no ha sido desarrollada con mayor profundidad en nuestra normativa, y más aún por ser un sujeto de la actividad navegatoria relativamente nuevo, ha dado paso a las confusiones entre sus actividades o servicios que prestan, el alcance de la representación a las líneas navieras que las contratan, así como de la responsabilidad que los agentes pueden tener frente a terceros por los actos cometidos por las líneas navieras. Cabe señalar que en el Ecuador se está analizando un proyecto de reforma al Código del Comercio que tiene como uno de sus principales objetivos, implementar la figura de los agentes en el Ecuador. Aspectos como la clasificación de los agentes, la responsabilidad de éstos, facultades de los agentes, su participación en frente a demandas judiciales en contra de las líneas que representan, etcétera, son algunos de los temas a desarrollar, los cuales ayudarán a la determinación de las obligaciones, derechos y desenvolvimiento de las agencias.

### **1.2.1 RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA AGENCIA NAVIERA**

Como ya quedó establecido, la agencia naviera tiene un papel de representante de la línea naviera, frente al puerto donde el buque desembarcará, por lo que la agencia naviera actúa en nombre y representación de la línea naviera para realizar los trámites administrativos en el puerto de su llegada, así como los trámites necesarios para su permanencia, ante autoridades portuarias, aduaneras, sanitarias, etcétera.

Originariamente, cuando surgía algún tipo de reclamo respecto a alguna afectación sufrida en las mercancías durante el transporte de las mismas, los afectados reclamaban al armador (transportista), cuyas reglas procesales implican que la competencia sea ejercida en el domicilio principal de él; sin embargo, con la aparición de la agencia marítima esto ya no es necesario, ya que la representación que ejerce la agencia en nombre de la línea naviera, suple este tipo de inconvenientes, en vista de que por lo general en cada puerto en donde desembarque el buque, se encontrará una agencia naviera que lo represente, por lo que el tercero afectado podrá acudir a una propia jurisdicción para hacer reclamos formales en contra del armador.

Establecemos entonces que la agencia naviera tiene la representación de las líneas navieras en operaciones administrativas e incluso se encuentran facultados para representarlos en contratos de transporte de mercancías; empero, no quiere decir que dicha reclamación sea en contra de la agencia marítima, sino más bien en contra del propio transportista, cuyo agente marítimo actuará judicialmente a su nombre y representación, en el caso de estar facultado para hacerlo. Esto ha sido objeto de muchas confusiones al momento de reclamaciones por, en el caso que nos compete, daños en la mercancía ya que el tercero afectado, al momento de demandar, en lugar de demandar a la línea naviera, demanda a la agencia naviera. Esta confusión nace también porque, al menos las líneas grandes que operan en el país, tiene sus propias agencias que señalan incluso el nombre de la línea. Sin embargo, no deja de ser agencia y con ello no deja de ser un simple mandatario.

Solo para ilustrar lo antedicho, proponemos el siguiente ejemplo: la Línea Naviera DDD Chile, contrata con una Agencia denominada Agencia Naviera FFF S.A., para que la represente en el país con el objetivo de facilitación de las operaciones necesarias de las que ya hemos hablado. Con el tiempo la Línea Naviera DDD Chile,

propone a la Agencia Naviera que sea agente exclusivo de ella, es decir que ya no represente más líneas navieras. La Agencia, por ser beneficioso para la compañía, acepta la propuesta de la Línea, incluso llegando a cambiar su razón social a Agencia Naviera DDD del Ecuador S.A. Esta, por ser propio de sus funciones, concreta contratos de transporte de mercancías con clientes que llegan hasta las oficinas de la Agencia para contratar el servicio. La Agencia Naviera DDD del Ecuador S.A., emite el conocimiento de embarque, que es nombre dado al contrato de transporte, cuyas partes son Línea Naviera DDD Chile y el cliente que requiere el servicio.

Eventualmente, hubo un problema con la mercadería entregada, en cuyo caso el cliente plantea una demanda por daños y perjuicios ocasionados. El cliente, demanda a la Agencia Naviera DDD del Ecuador S.A., quien realmente no es el transportista y, por lo tanto, no es quien responde por daños ocasionados a las mercancías. Vemos que la Línea Naviera DDD Chile, es una compañía constituida en otro país, con domicilio en Chile; y, tenemos a la Agencia Naviera DDD del Ecuador S.A., cuya sociedad mercantil ha sido constituida en la República del Ecuador, con domicilio en nuestro país. Como vemos, la Agencia fue constituida con el mismo sentido de la denominación de la transportista, lo que crea confusión en el momento de señalar al demandado en los casos de los terceros perjudicados que intentan demandar a la línea naviera.

Por supuesto, es destacable también indicar que la confusión no solo se da por lo mencionado, sino también porque muchas veces el cliente perfecciona el contrato de transporte de sus mercancías a través de las agencias, quienes prestan sus servicios a las líneas para la emisión del conocimiento de embarque por lo que, el cliente al tener contacto directo con la agencia, alude que esta es la persona con la que está contratando, sin notar que ésta es simplemente un mediador para concretar el contrato con la línea naviera.

Este caso se lo explicará más adelante. Para un mayor entendimiento señalamos que el conocimiento de embarque es el documento emitido por el capitán, armador o agente naviero, mediante el cual se “acredita la recepción a bordo de las mercancías especificadas en el mismo, para ser transportadas al puerto de destino, conforme a las condiciones estipuladas y entregadas al titular de dicho documento”. Mediante el conocimiento de embarque, el capitán se compromete a restituir dichas mercancías a

su legítimo tenedor una vez finalizado el transporte por mar. El conocimiento de embarque aparece entonces como prueba o “conocimiento” del recibo de la carga y acreditación de aquello que se “embarcaba” en el buque. (Salgado y Salgado, 1977)

Por otro lado, hay una teoría que sostiene la existencia del principio jurídico de la apariencia, teoría que por cierto aún está en duda respecto de su utilidad o relevancia jurídica, a efectos de ser considerada como una norma que pueda ser acogida en la práctica, pues no deja de ser algo doctrinal. Básicamente lo que sostiene esta teoría es que, en algunos casos hay de por medio una situación de hecho que manifiesta como real una situación jurídica que en realidad no es tal, pero que, al encontrar tal consideración, podría tener efectos jurídicos, o como hemos dicho, relevancia jurídica. (Falzea, 2006)

Al respecto del caso ejemplificado, creemos que no sería un caso aplicable a este principio jurídico de la apariencia, en el sentido de que esta teoría sostiene que, para que sea aplicable, no debe existir únicamente una buena fe por parte del tercero que adquiere una obligación, pues esta obedecería a una cuestión de apreciación del tercero que contrata, sino más bien debe cumplir una serie de circunstancias que deben ser consideradas de manera global que lleven todas, de manera uniforme, a ser consideradas en ese sentido. Así, debería coincidir algunas características, entre ellas, que exista circunstancias univocas a demostrar el hecho de una manera objetiva.

En este caso podríamos decir que la única similitud que podría encontrar una persona para incurrir en este error que sustenta la teoría de la apariencia, es el contacto directo que mantiene con la agencia naviera al momento de contratar, y no con la línea naviera, y por esto el tercero solicitante del servicio, podría entender que con el que adquiere la obligación de transporte de mercancías es la agencia naviera. No obstante, esto no necesariamente es así, puesto que sería un caso de apreciación del tercero que contrata el servicio, pues no hay circunstancias univocas que ayuden a demostrar aquello.

Dentro del ejemplo lo fundamentamos con que se trata de una compañía distinta de aquella que se encuentra en el extranjero, con la cual se establece un contrato de mandato con la agencia, está debidamente regulado tanto en el Código de Comercio como en el Código Civil donde de manera expresa, como hemos analizado, se dice que quien adquiere las obligaciones y por ende quien es responsable será el

mandante, que en el caso en concreto es la línea naviera, la misma que incluso es quien tiene la disponibilidad del buque, los conocimientos necesarios para ser transportista de un buque, los permisos necesarios para el transporte de buques, etcétera, más no la agencia naviera.

La propia actividad que desempeña el agente naviero hace que la responsabilidad que pueda tener este, sea bastante limitada; desencadena en sí misma la responsabilidad patrimonial excluyente del armador, lo que quiere decir que el agente no debe ni tendrá que responder con su propio patrimonio por actos que cometan las líneas navieras, salvo en los casos en que la responsabilidad se derive de las propias actividades realizadas por la agencia naviera. Lo antedicho, se ve justificado por las propias cualidades de la figura del mandato, en donde podemos excluir algún acto de negligencia o culpabilidad.

Para explicarlo mejor, partamos del hecho que los agentes navieros, ya sean de la nave/marítimo o de la carga/comercial, no responden por los actos de las líneas navieras, quienes serían sus mandantes. Lo que equivale a decir que la relación jurídica entre la agencia naviera y la línea naviera es configurada en la institución del mandato. Cabe señalar que como en todo acto jurídico privado, el principio dispositivo predomina haciendo que la relación entre estos dos sujetos se rija, principalmente, en lo establecido en los contratos que estos celebren, y a falta de contrato expreso, le es aplicable las reglas que la Ley prevé del mandato.

Ahora bien, aun cuando la posición que he tomado en mi trabajo respecto de la relación jurídica que existe entre agente y línea naviera, es importante decir que en la doctrina hay tres tendencias respecto a esto. La primera apoya la posición de simple agente por parte de la agencia frente a la línea, apoyado en un negocio representativo el cual consiste en aquel acto que se celebra por cuenta y nombre de una persona diferente al que la realiza. Respecto a este tipo de negocio, hay 3 tipos de posturas doctrinales que, siguiendo la línea del trabajo, en donde encontramos entre ellas la teoría de la ficción que consiste en que el negocio lo realiza el representado por medio del representante, lo que hace que el representante no asuma responsabilidades por las consecuencias que puedan derivarse del negocio. (Albaladejo, 1997)

La segunda doctrina, respecto a la relación jurídica entre agente y naviero, es la del mandato, cuya figura analizaremos más adelante con profundidad. Por ahora decimos que esta teoría apoya que el agente actúa como mandatario de la línea naviera, lo que equivale a decir que actúa motivado por un encargo hecho por su mandante. Y como tercer y última teoría, tenemos que la relación jurídica entre el agente y el naviero es una especie de híbrido entre estas dos instituciones previamente señaladas, constituyendo una nueva figura jurídica llamada “agenciamiento marítimo”, la cual tiene sus propias reglas, fines y requisitos. Aun cuando la última teoría señalada es muy atractiva para poder desarrollar el tema, lamentablemente por la falta de estudio o disposiciones de nuestras leyes respecto al agente naviero, una figura innovadora no resulta factible de ser estudiada, por lo que tratamos de encuadrar nuestro estudio a la realidad jurídica ecuatoriana.

### **1.2.2 DEL MANDATO COMO RELACIÓN JURÍDICA ENTRE LA AGENCIA NAVIERA Y LA LÍNEA NAVIERA**

Partiendo de la definición del contrato de mandato, dispuesto en el artículo 2020 de nuestro Código Civil, el mandato es un contrato mediante el cual una persona, llamada mandante, encarga a otra llamada mandatario, un negocio para que este lo gestione a cuenta y riesgo del mandante. Este artículo precisa la naturaleza del agente naviero, quien actúa a nombre de su mandante, es decir de la línea naviera a quien representa, lo que implica que los actos o contratos que realizare siempre serán a nombre de la línea.

A manera de ejemplo tenemos los casos de la emisión de los conocimientos de embarque en donde la agencia realiza la gestión de la formalización o la emisión del conocimiento de embarque, pero siempre lo hace a nombre de la línea. Lo que quiere decir que las partes contratantes son definitiva y solamente la línea naviera y el cliente o tercero que solicita el servicio. La agencia en el caso precisado, ha actuado como un simple gestor o mediador para la emisión o materialización del conocimiento de embarque, con el fin de ponerlo en conocimiento del tercero solicitante del servicio.

Lo previamente analizado, también lo podemos encuadrar con lo dispuesto en el artículo 375 del Código de Comercio establece que la empresa como “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”.

El artículo antedicho podría denotar dos líneas de interpretación: la primera, que en el caso de no revelar el nombre de su comitente, sea la comisionista –entendida en nuestro análisis como la agencia naviera- quien se obligaría frente a al comitente (línea naviera), partiendo de una interpretación netamente de orden gramatical, toda vez que si la responsabilidad recayera sobre la comisionista frente a la persona con quien contrata, la aludiría bajo el término aquella (femenino) y no aquel como ha quedado expresado. No obstante, una segunda forma de interpretación bajo la óptica de la sintaxis, deriva en un sentido contrario, esto es, que en el supuesto que hemos planteado, la obligación recae frente a la persona con quien se contrata; esto, considerando que el término aquél como pronombre demostrativo denota distancia de lo señalado respecto al emisor y el receptor; es decir, que dicho pronombre se refiere a la persona con quien contrata frente a comitente por ser éste último más próximo al redactor.

En cualquiera de los casos, y lejos de las posibles líneas de interpretación analizadas, lo cierto es que, es optativo para la agencia naviera revelar el nombre de la línea naviera, pero parecería que no es necesario siquiera elegir una de las vías de interpretación analizadas, toda vez que en el ejercicio diario, las agencias navieras señalan –como se ha insistido- dentro del conocimiento de embarque el nombre de la persona jurídica (línea naviera) que será quien finalmente se encargue del traslado de la mercadería, lo que daría lugar a que el responsable de la obligación de transporte y de cuidado de las mercancías es finalmente la línea naviera.

Ahora bien, según nuestra legislación, en el Código de Comercio en su artículo 377, en los casos en que el negocio encargado se realizara a nombre del que encarga el negocio, se debe remitir a lo dispuesto en el Código Civil respecto al contrato de mandato, por lo que nos remitiremos al Código Civil para estudiar qué clase de culpa o responsabilidad tiene la agencia en los casos en que esta deba responder. Así, nos dirigimos al artículo 2033 de la norma previamente señalada, en la cual dispone que en el caso del incumplimiento de su encargo (entiéndase también el ejemplo antes planteado) la agencia responde hasta la culpa leve ante terceros y ante su mandante.

Aun cuando las facultades de la agencia naviera son limitadas, respecto a la representación que ejerce a nombre de la línea naviera que representa, es preciso señalar cuales son los aspectos más importantes que realiza y que debería realizar una agencia naviera. De esta manera podríamos decir que la obligación que debería tener la agencia naviera respecto a recibir a nombre de la línea naviera que representa, siempre y cuando esta tenga su domicilio en el extranjero, las notificaciones y citaciones que emanen de procesos judiciales y administrativos. De esta forma, quedaría obligado también a poner en conocimiento de la línea naviera sobre la notificación o citación recibida.

Este acto, por ejemplo, no se encuentra regulado en nuestra normativa legal, por lo que, aun cuando en la práctica se dé, sigue sin ser obligatorio, sin siquiera prever un plazo dentro del cual la agencia esté obligada a notificar a la línea sobre el hecho, algo que vuelve inútil el sistema judicial de nuestro país, lo que deja en un estado de indefensión a quienes sufren los daños o las pérdidas de sus mercaderías. Debemos tomar en cuenta que lo previamente analizado, como bien se señaló, no es algo que esté contemplado en nuestras leyes por lo que actualmente, para validar algún proceso judicial o administrativo que se origine en el Ecuador en contra de alguna línea extranjera, debe necesariamente realizarse un exhorto, lo que evidentemente quita agilidad al proceso, atentando contra los principios de celeridad y economía procesal.

Por otro lado, queda claro que el proyecto de reforma al Código de Comercio que actualmente se encuentra en análisis y preparación en nuestro país, tendrá que definir cuáles son los servicios que debe prestar la agencia, en lo relativo a la atención de la nave en el puerto que le compete, en donde podrá señalar aspectos como la gestión del arribo del buque al puerto; la gestión de las diligencias necesarias para armar y cargar el buque para que este se encuentre apto para comercializar y emprender la expedición navegatoria; practicar todas las diligencias necesarias para cumplir con todos los requisitos y disposiciones señaladas por cualquier autoridad del Estado, en lo que compete a sus funciones; asistir al capitán si este lo requiere; disponer del personal necesario para atender todo lo necesario para la operación de la nave en puerto; entiéndase como tal el embarque y desembarque de mercancías, así como preparar la nave para zarpar; verificar el correcto desembarque de las mercancías, conforme a lo dispuesto en la documentación pertinente; recibir, así como emitir los

conocimientos de embarque; asegurar la entrega de la mercancía a sus destinatarios, o depositarios conforme sea el caso; entre otros.

Es importante señalar que todo lo estudiado y las afirmaciones que hemos hecho de la responsabilidad que tendría el agente, no dispensa ni dispensará nunca las reglas comunes a la responsabilidad que se derivan de los casos en que las actuaciones, en este caso de la agencia, se extralimiten o excedan de lo encargado por el mandante en dos sentidos: que haga más allá de lo que se encargó o pactó como por ejemplo que se haya encargado la gestión de un contrato de transporte señalando el tipo o la cantidad de mercaderías que se deba contratar para ser transportadas, y que la línea varíe estas especificaciones, contratando una cantidad mayor o una mercadería de naturaleza diferente a la encargada. Por ejemplo, que se encargue la contratación de mercaderías no perecibles, y la agencia contrate con un exportador bananero. Evidentemente el daño que sufra el banano por no contar, por ejemplo, con los medios necesarios como un container refrigerado, no será responsabilidad de la Línea, sino de la agencia, por no atender las indicaciones del encargo.

Por otra parte, la agencia responderá cuando a nombre de la línea, contrata el servicio sin que sea, esta contratación, encargada por la línea. Así, a manera de ejemplo, si la agencia contrata con un tercero el transporte de mercancías un día determinado, y ese día el buque de la línea no se encontraba apto para zarpar, el responsable será la agencia.

### **1.3 RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA LÍNEA NAVIERA: EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTISTA**

Una vez estudiada la responsabilidad de la agencia naviera, es necesario estudiar la responsabilidad de la línea naviera, esto es, quien en principio asume la responsabilidad por los daños ocasionados por motivo de la actividad de transporte, en especial atención a los daños de las mercaderías. Es importante empezar ratificando que el contrato de transporte de mercaderías por agua se materializa mediante el instrumento denominado conocimiento de embarque. Como se ha señalado antes, este documento evidencia el contrato de transporte y es el medio de prueba para probar su existencia. Originalmente este documento solo probaba la

realización del embarque de mercaderías, pero poco a poco fue evolucionando hasta adquirir una triple función: ser un documento contractual; ser un medio de prueba de la realización del embarque, con las especificaciones de las mercancías recibidas a bordo; y, hacer posible la reclamación de la mercadería en el puerto de destino. (Chami, 2010)

Las disposiciones relativas al conocimiento de embarque se encuentran recogidas en los artículos 816 y siguientes del Código de Comercio, especialmente el artículo 821 que señala que este instrumento da fe de la relación jurídica entre las partes interesadas con el cargamento y con los aseguradores; consecuentemente, el conocimiento de embarque efectivamente constituye prueba suficiente de la existencia de un vínculo contractual de donde emanan las obligaciones del pago del servicio de transporte o propiamente denominado flete (por parte del usuario o cliente) y del transporte, cuidado, conservación y oportuna entrega de las mercaderías por parte del transportista.

Las responsabilidades del transportista, previamente señaladas, se fundamentan en los artículos 228 del Código de Comercio el cual prevé que el porteador está obligado a recibir y cargar las mercaderías, así como realizar y finalizar el viaje, es decir, realizar la actividad del transporte de las mercaderías. Señala además que este transporte debe cumplir el plazo y la ruta establecida en el contrato de transporte, es decir en el conocimiento de embarque, haciendo responsable al transportista por todos los daños y perjuicios causados, que emerjan por el incumplimiento de estas obligaciones.

En este mismo sentido, podemos citar al tratadista Ignacio Arroyo Martínez, quien señala que la obligación principal del porteador es el del traslado o el transporte de las mercaderías, y que de esta obligación principal se derivan 3 obligaciones más de carácter esencial, que son “*la puntualidad, cuidado de las mercancías y devolución en el puerto de destino...*”. En el mismo sentido el artículo 236 del Código de Comercio nos señala que la responsabilidad del transportista inicia desde que dispone de las mercaderías personalmente o por medio de sus dependientes, y culmina con la entrega de la mercadería en el lugar de destino al consignatario, que es la persona a favor de quien se dispone la entrega de la mercancía. (Arroyo, 2012)

Siguiendo la misma línea de análisis, encontramos también lo dispuesto en el artículo 747 respecto a la responsabilidad del transportista frente al deterioro pérdida de la mercadería, así como de la nave, salvo que los mismos provengan de un vicio propio de la cosa, por culpa del embarcador, por caso fortuito o fuerza mayor. De igual forma el artículo 235 del mismo cuerpo legal establece que el transportista tiene la obligación de custodiar y conservar la mercadería. En tal sentido, encontramos en el artículo 243 de la norma *ibídem*, que el transportista responde siempre por culpa leve frente a las obligaciones nacidas del transporte, haciendo posible además que las pérdidas, daños o retardos de las mercaderías se presuman como culpa del transportista. Esta presunción se basa en las teorías de las obligaciones, donde sabemos que el incumplimiento de las obligaciones contractuales, cuando son de resultado como en el caso del transportista, permite suponer la existencia de culpa. (Rave, 1998)

Es uniforme la doctrina respecto a la responsabilidad del porteador marítimo, el cual debe responder por la pérdida, daños y retardos ocasionados por su culpa o dolo. Siendo lo previamente señalado la regla general, no deja a un lado la excepción a aquella: el transportista responderá siempre, salvo que pruebe caso fortuito o que el daño, pérdida y retraso de la mercadería sea un hecho ajeno a él. (Valpuesta Gastaminza, 2012)

Cabe recalcar que la carga de la prueba recae sobre el transportista. Él será quien deba probar lo contrario, puesto que la responsabilidad que sobre él pueda recaer se basa en presunción. Es importante anotar, que dicha prueba debe librar de culpa a él, sus dependientes o agentes, demostrando que éstos adoptaron todas las medidas necesarias y razonables exigibles para evitar el mal causado. (Contreras Strauch, 2006)

En normativa internacional, encontramos desarrollado este tema en las reglas de la Haya Visby de 1968 con su posterior reforma en 1979, cuya adhesión del Ecuador fue en el año 1978, 10 años después de su creación. Este es el único convenio que desarrolla temas marítimos, al cual se haya adherido el Ecuador. Dicho convenio regla algunos aspectos importantes respecto a la responsabilidad del porteador por el transporte de las mercancías por mar. Así tenemos que en el artículo 3 del cuerpo normativo mencionado, señala que el transportista es el encargado de asegurar, antes

y durante el viaje y en la descarga de las mercancías transportadas, todas las condiciones necesarias para el debido cuidado y conservación de las mercancías. Queda claro entonces que la custodia de las mercancías transportadas debe ser asegurada, incluso, antes de emprender el viaje, ya que evidentemente es antes del viaje que el transportista toma su cargo las mercancías hasta la entrega de las mismas al consignatario. Entonces, la obligación de cuidado de las mercancías es uno de los deberes fundamentales del transportista. (Sánchez Calero, 2010)

Por su parte, en la jurisprudencia ecuatoriana, ya vemos sentencias en donde analizan todas estas consideraciones respecto a la responsabilidad del transportista. Un ejemplo de esto es la sentencia de Tercera Instancia de la Gaceta Judicial #2 del 14 de febrero de 1978 donde efectivamente se afirma que se presume la culpa leve del cargador, siempre y cuando este no pruebe que su falta se originó de un caso fortuito, así como establecer la debida custodia de las mercaderías por parte del porteador, desde el momento que estas están bajo su poder, independientemente si el buque ha zarpado o no. E el mismo sentido, tenemos a la sentencia dictada en tercera instancia, Gaceta Judicial #12, de fecha 2 de julio de 1976, agregando además que dicha responsabilidad de custodia termina en el momento en que el porteador hace la entrega de las mercancías al consignatario

## **CONCLUSIONES**

Como hemos analizado, la agencia naviera se dedica a hacer labores exclusivamente operativas y por tanto no realiza de manera real una operación relacionada con el traslado de mercancías o bienes. Su actividad, incluso de manera histórica como en la actualidad, es netamente operativa en cuanto a la tramitología. Partiendo de cuál es la función de la agencia naviera, entonces buscamos cuál es su relación jurídica con aquella persona que efectivamente se encarga del transporte de mercancías, que como hemos visto hay tres concepciones distintas al respecto. La primera que sostiene la figura pura del agente; la segunda que sostiene que la agencia es un mandatario de la línea, y la tercera que señala que se trata de una nueva figura jurídica denominada agenciamiento marítimo, la cual es independiente de las demás.

Desde mi punto vista, si bien es cierto la figura del agenciamiento marítimo es una figura novedosa que representa la forma más fácil para buscar respuestas a todas las

dudas que surgen y que hemos analizado en este trabajo, por no existir la suficiente base legal en la realidad ecuatoriana, hemos partido de la consideración de que se trataría de un mandato. Nuestra postura se debe a que, por una parte, tenemos las disposiciones, ya analizadas en su momento, que son claras al momento de perfilar al comisionista, cuya figura se encuadra en la naturaleza del agente naviero, señalando que éste actúa a nombre y por cuenta de ésta, sabiendo que la agencia cumple, como comisionista, una especie de intermediación entre el cliente y el transportista. En este sentido, al estar embarcados dentro de una figura de comisionista o mandatario, todas las disposiciones legales que hemos comentado aquí, que incluso el propio código de comercio dice que se aplica las normas del Código Civil respecto al mandato, el mandatario no es responsable sino el comitente o mandante, que en este caso es la línea naviera ya que es ésta quien realmente se obliga frente al cliente o tercero que solicita el servicio de transporte.

Y la agencia naviera, eventualmente, aun cuando existiera una discusión en cuanto a la interpretación del artículo 375 del Código de Comercio, solo podría verse involucrada cuando no revele el nombre de la línea naviera. Sin embargo, como hemos señalado, en la costumbre y en práctica como se ha venido haciendo siempre, quedan individualmente establecidas las partes que contratan, por medio del conocimiento de embarque donde rotundamente se señala la persona que efectivamente realizará el transporte o traslado de mercancías, revelándose el nombre del mandante. En consecuencia, esta posibilidad de poder interpretar este artículo de una u otra manera no cabría en los casos de la práctica común.

Sin embargo, aunque hay teorías contrapuestas en ese sentido, como la teoría de la apariencia, como hemos analizado no existirían los fundamentos necesarios para entender que ésta teoría, que no deja de ser tal, tenga validez o respaldo, más allá de guardar una opinión doctrinal que en éste caso no la compartimos, conforme a los motivos ya explicados.

Toda esta discusión obedece a un vacío legal, originado quizás por la antigüedad de nuestro Código de Comercio que data de 1906 lo que evidencia que nuestro código no obedece a la realidad actual. Aun así, hay normas que pueden ser aplicadas como el tema de las obligaciones del porteador, de la comisión mercantil y del mandato. Por otra parte, sabemos que, a falta de ley, se recurren a otras fuentes del derecho

como la jurisprudencia y la costumbre, que en el caso de la practica mercantil tiene especial importancia ya que la costumbre en el derecho mercantil sí es una fuente de derecho.

Concluimos entonces con que la agencia naviera en ninguno de los casos debe responder, en cuanto esta no es la encargada del transporte ni del cuidado de las mercancías, ni figura como tal en el contrato de transporte, por ende, no es la responsable de ello.



## **BIBLIOGRAFÍA**

Albaladejo, M. (1997). *Derecho Civil II Derecho de las Obligaciones. Volumen Segundo. Los contratos en particular y las obligaciones no contractuales*. Barcelona: Cometa S.A.

Arroyo, I. (2012). *Compendio de Derecho Marítimo*. Madrid: Tecnos.

Blas Simone, O. (1987). *Compendio de Derecho de la navegación*. Buenos Aires: Depalma.

Chami, D. E. (2010). *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

*Código Civil*. (2005). Ecuador.

*Código de Comercio*. (1906). Ecuador.

Contreras Strauch, O. (2006). *Derecho Marítimo*. Santiago de Chile: Lexis Nexis.

Falzea, A. (2006). *Dialnet*. Obtenido de file:///C:/Users/Harry/Downloads/Dialnet-ElPrincipioJuridicoDeLaApariencia-5085109.pdf

Gabaldón García, J. L., & Ruiz Soroa, J. M. (2002). *Manual de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales S.A.

Pérez Montero Gotusso, S., & Pérez Montero Gotusso, G. (s.f.). *Derecho Marítimo*. Montevideo: Ediciones Jurídicas Amalio M. Fernández.

Pulido Begines, J. L. (2009). *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos.

Rave, G. M. (1998). *Responsabilidad civil extracontractual*. Santa Fé de Bogotá: Temis S.A.

Salgado y Salgado, J. E. (1977). *El arbitraje y el Conocimiento de Embarque marítimo: Memoria del IV Simposio de Arbitraje Mercantil Internacional; Cámara de Comercio de la Ciudad de México*. Ciudad de México.

Sánchez Calero, F. (2010). *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías: Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam*. Pamplona: Aranzadi.

Valpuesta Gastaminza, E. (2012). El fundamento de la Responsabilidad del porteador marítimo y la carga de la prueba. *Estudios de Derecho Marítimo*, 674.



## **DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN**

Yo, **Unda Saldivia, Denisse Estefania** con C.C: # **092478998-5** autora del trabajo de titulación: **Responsabilidad civil de las Agencias Navieras por actos de las Líneas Navieras. Reclamos por daños a mercancías en un transporte de carga**, previo a la obtención del título de **Abogada 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, al 31 de agosto de 2016**

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

Nombre: **Unda Saldivia, Denisse Estefania**

C.C: **092478998-5**



<b>REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA</b>			
<b>FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN</b>			
<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>	<b>Responsabilidad civil de las Agencias Navieras por actos de las Líneas Navieras. Reclamos por daños a mercancías en un transporte de carga.</b>		
<b>AUTORA</b>	<b>Denisse Estefania Unda Saldivia</b>		
<b>REVISOR/TUTOR</b>	<b>Fabrizio Roberto Peralta Díaz</b>		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
<b>FACULTAD:</b>	<b>Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas</b>		
<b>CARRERA:</b>	<b>Derecho</b>		
<b>TITULO OBTENIDO:</b>	<b>Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República</b>		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	<b>31 de agosto de 2016</b>	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	<b>36</b>
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	<b>Obligaciones de las líneas navieras y agencias navieras; relación jurídica entre línea naviera y agencia naviera, responsabilidad de la agencia naviera</b>		
<b>PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:</b>	<b>Agencia naviera; línea naviera; transportista; actividad navegatoria; conocimiento de embarque; mercancías transportadas; buque</b>		
<b>RESUMEN/ABSTRACT:</b> Nuestro Código de Comercio data del año 1906, originando una serie de falencias y vacíos legales por no adaptarse a la realidad actual. En tal sentido, hay una situación fáctica que se presta a discusión: el rol y responsabilidad de las agencias navieras. Este sujeto se encarga muchas veces de tramitar la celebración del contrato de transporte de mercancías, actuando como intermediario entre el solicitante del servicio de transporte y el transportista, siendo el transportista la línea naviera. Sin embargo, la persona con la que el cliente mantiene contacto directo al momento de contratar el servicio es la agencia naviera, aun cuando la persona que presta el servicio de transporte sea la línea naviera. De tal manera que, cuando la mercadería sufre algún tipo de daño o pérdida, nos preguntamos: ¿quién es responsable de este hecho frente al cliente, la línea naviera o la agencia naviera? Para contestar esta pregunta, dentro del desarrollo de mi tesis abordaré cuales son las obligaciones de estos sujetos de la actividad navegatoria; cual es la relación jurídica que existe entre la línea y la agencia, eligiendo para tal efecto al mandato; y, estableceremos por qué esta figura exime de responsabilidad a la agencia naviera.			
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	<b>Teléfono: +593-982388494</b>	<b>E-mail: denisseunda@hotmail.com</b>	
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::</b>	<b>Nombre: Maritza, Reynoso Gaute de Wriugh</b>		
	<b>Teléfono: +593-994602774</b>		
	<b>E-mail: maritzareynosodewriugh@gmail.com</b>		
<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>			