

# Responsabilidad patrimonial solidaria del agente marítimo en Colombia

## Solidarity responsibility of the maritime agent in Colombia

*Patricia Elena Méndez Álvarez*

### Resumen

Dentro del marco de la instrumentación normativa, acerca de las reglas de agenciamiento marítimo, es válido mencionar como eje central, las características del ordenamiento jurídico colombiano, en el cual concurre la responsabilidad patrimonial solidaria del agente marítimo con el armador y el capitán, ello objeto de debate y comparación internacional normativa, entre otras cosas no está contemplada en el ordenamiento jurídico marítimo en los demás países.

Con base en lo antes expuesto, cabe destacar la existencia de un exceso de responsabilidad patrimonial que se le atribuye por ley al agente marítimo en Colombia, si se tiene en cuenta que el fundamento legal de la figura del agente es el mandato comercial y la representación.

Cabe resaltar, a partir de la esencia metodológica, que el presente documento de carácter científico aplicado a las relaciones jurídicas negócias en la navegación marítima comprende de forma integral el estudio del agente marítimo como figura primordial dentro de la actividad marítima en Colombia.

---

\* Abogada, especialista en Derecho Comercial y Marítimo, docente Universidad del Atlántico, magíster en Derecho de la Universidad Sergio Arboleda. Correo electrónico: patymendez@hotmail.com

En síntesis, para ahondar en el esquema de tensiones y contradicciones se hace loable hacer apreciaciones a partir del derecho comparado, con el propósito de realizar un símil o paralelo conceptual teórico, entre las diferentes legislaciones y la colombiana, y de esta manera establecer si esta última se encuentra armonizada con la tendencia normativa internacional y, finalmente, se analizará, si se requiere de un cambio legislativo para esta figura en Colombia.

**Palabras clave:** mandato comercial, responsabilidad solidaria, agente marítimo, tendencia normativa internacional, actualización normativa.

### Abstract

Within the framework of the implementation regulations, about rules of maritime agency, is valid to mention as the core, the characteristics of the Colombian legal system, which attends the joint liability of the shipping agent for the ship owner and captain, this object debate and international comparison standards, among other things there is no provision in the maritime law in other countries.

Based on the foregoing, it should be noted that there is an excess of liability that is attributed by law to the shipping agent in Colombia, if you consider that the legal basis for the figure of the agent is the commercial mandate and representation.

Be excluded from the methodological essence herein scientific negotiable applied to legal relations in maritime navigation, comprises integrally studying the shipping agent as a primary figure in the maritime activity in Colombia.

In short to delve into the scheme of tensions and contradictions it is commendable to findings from comparative law, in order to make a comparison or theoretical conceptual parallel between the various laws and the Colombian, and thus determining whether the latter is harmonized with international standards trend and eventually be analyzed, if required for legal change to this figure in Colombia.

**Keywords:** mandate commercial liability partnership, maritime agent, trend international law, legislation update.

---

### Introducción

En principio, el capitán además de representar al armador a bordo de la nave también era su representante en tierra, pero debi-

do a que en el transcurrir del tiempo cada vez se exige mayor celeridad en el tráfico marítimo, surgió la figura del agente marítimo, como un auxiliar de los capitanes en puertos del exterior. Hoy en día, quien representa en tierra al armador es el agente marítimo, siendo la persona cuya representación abarca todos los efectos relacionados con la nave, es decir, se convirtió en una figura importante dada su labor de suplir todas las necesidades del buque en el puerto y de su incidencia en la minimización del tiempo de permanencia de los buques en el puerto.

En Colombia, la regulación del agente marítimo le asigna funciones, tales como: *i)* 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 (incluyendo el aprovisionamiento de este), *ii)* hacer entrega de la mercancía a las autoridades competentes y al destinatario, y *iii)* ser responsable solidariamente con el armador y el capitán. Sobre este último aspecto, se plantea la existencia de un exceso o desproporción frente al tema de la responsabilidad, teniendo en cuenta que este sujeto es solo un representante del armador.

Frente a la observancia del derecho comparado, en la regulación jurídico normativa de todo el contenido de compromisos y actividades ejercidas por el agente marítimo es posible plantearse el siguiente interrogante: ¿es proporcional la responsabilidad patrimonial solidaria que legalmente existe en Colombia entre agente marítimo, armador y capitán con respecto a la naturaleza de las responsabilidades del agente?

Es importante precisar que, aunque este interrogante abarca una vasta respuesta, lo pretendido es plasmar los elementos necesarios para su entendimiento y correcta aplicación a los cambios internos que se presenten.

## Metodología

El presente estudio es de carácter descriptivo-reflexivo, toda vez que busca realizar un análisis crítico a partir de un examen documental referente a la responsabilidad patrimonial solidaria

del agente marítimo en Colombia. El aludido análisis documental parte de la comparación de la legislación colombiana con la regulación de esta figura en países como España, Venezuela, Argentina y Chile; con el objeto de determinar si la legislación colombiana sigue la misma línea del derecho comparado o si, por el contrario, se aparta de la tendencia internacional.

Posteriormente, se analizan las responsabilidades del armador y del capitán, a fin de determinar, si las hay, las diferencias existentes entre estos y el agente marítimo. Por último, se entra a establecer si existe o no la necesidad de un cambio de legislación y, en caso afirmativo, establecer si el proyecto de Ley 211 de 2012 (Cámara) – 169 de 2014 (Senado), satisface esa necesidad de cambio. El análisis crítico realizado tiene como finalidad determinar los planteamientos de un exceso de responsabilidad patrimonial que se le atribuye por ley al agente marítimo en Colombia, si se tiene en cuenta que el fundamento legal de la figura del agente es el mandato comercial y la representación.

## **Concepto, naturaleza jurídica y funciones del agente marítimo**

### ***Concepto***

El Código de Comercio (1971) colombiano en su libro quinto, artículo 1489, especifica que el agente marítimo es la persona que en tierra debe representar al armador en todo lo relacionado con la nave. La norma en comento no dice de manera expresa si el agente es persona natural o jurídica, pero de la lectura del artículo 1490 del Código de Comercio se deduce que puede ser persona natural o jurídica.

Para continuar con las estructuras jurídicas que regulan la materia, es oportuno presentar el aparte pertinente de la ley de la navegación de Argentina, la cual en el artículo 193 establece que el armador, el propietario del buque o el capitán designan al agente marítimo y que este último es un representante del armador (Ley 20094, 1973, art. 193).

Siguiendo con la comparación desde lo jurídico normativo, vale traer a colación dentro del bloque de los estados latinoamericanos, a partir de la geografía física con costa en el océano Pacífico, a la legislación chilena en la materia, dado que en el Código de Comercio de Chile se estatuye en el artículo 917 que los agentes de naves o consignatarios de naves pueden ser personas naturales o jurídicas, que representan al armador, al dueño o al capitán de un buque; la representación de estos los lleva a que sus gestiones o actos sean los relacionados con los necesarios o requeridos por la nave mientras se encuentran en puerto.

A su turno, continuando con el paralelo teórico normativo, la Ley de Comercio Marítimo (LCM) de Venezuela no define la figura del agente naviero, pero por la vía doctrinal se puede afirmar que el agente naviero “es la persona individual o colectiva que tiene a su cargo las gestiones en tierra, necesarias o convenientes, relacionadas con la llegada, permanencia o salida de puerto de los buques mercantes” (Ray,1993, p. 48).

Por su parte, siendo España un referente histórico en la actividad navegatoria, se hace necesario traer a colación el Código de Comercio español, que no define ni regula la figura del agente consignatario de buques, pues solo la menciona y hace algunas precisiones aisladas; el concepto de esta figura se encuentra en el numeral 30 del artículo único de la Ley 62 de 1997, que modificó parcialmente el artículo 73.1 de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante de 1992, el cual indica que el agente consignatario de buques puede ser una persona jurídica o natural que representa al propietario o naviero del buque.

Así mismo, la doctrina se ha encargado de darle una definición al agente consignatario de buque. Según Gabaldon & Ruiz (2006, p. 433), es la persona jurídica o física que, por cuenta de un principal –el naviero–, se encarga de manera profesional de atender de forma idónea las necesidades requeridas por el buque durante su estadía en puerto, actividad que requiere efectuar actos materiales y jurídicos.

Del concepto que cada legislación tiene de la figura del agente marítimo, agente naviero, agente de naves o consignatario de buques como se denomina en otras legislaciones, se observa que todos coinciden en que es el representante del armador, en puerto o en tierra, dedicado a atender las necesidades de la nave durante la permanencia del buque en puerto.

### ***Naturaleza jurídica***

Con respecto a la naturaleza jurídica del agente marítimo, tal y como se manifestó en el párrafo anterior, todas las legislaciones coinciden en que es un representante del armador, calidad que ejerce siguiendo las reglas de la representación voluntaria o el mandato comercial, aún en los países que regulan en forma específica esta figura. Seguidamente para hacer el análisis de preceptos judiciales referentes a las obligaciones y responsabilidades del agente marítimo en Colombia, la honorable Corte Suprema de Justicia ha sostenido con relación a su regulación y a su aplicación en hechos, fenómenos y situaciones de choque o conflictos, que el agenciamiento marítimo se rige por las reglas generales de la representación legal o voluntaria (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, SCA5212, 2000).

Ahora bien, volviendo a la dimensión jurídica internacional, haciendo uso del derecho comparado, es menester decir que en España la doctrina, la Audiencia Provincial de Barcelona, entre otras; y posteriormente el Tribunal Supremo, consideran que el consignatario de buques es un mandatario del armador, toda vez que actúa en nombre y por cuenta de este último, tal posición la fundamentan en lo prescrito en el Código Civil con respecto al mandato, y del Código de Comercio con respecto a la Comisión Mercantil (Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15, EDJ 32043,1998; EDJ32050,1999; EDJ51297, 1999).

En España, las normas que de manera más precisa se refieren a la figura del consignatario son el artículo 578 del Código de Comercio, la Ley de Contratos de fletamentos de fecha 22 de diciembre de 1949, en sus artículos 13 y siguientes, y el artículo 43 y siguientes de las ordenanzas generales de aduanas.

Al respecto, en el derecho argentino la jurisprudencia (Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo, Sala VI, S19013, 2007) se ha pronunciado sobre trabajadores marítimos, puntualizando, en el caso específico del agente marítimo, que este es un sujeto designado por el armador, el propietario o el capitán para que lo represente. Por tanto, para desestimar cualquier acción legal que busque indilgar responsabilidad al agente marítimo, es suficiente con la exhibición del contrato que demuestra que la acción cumplida por él está acorde con las reglas generales sobre los contratos, consagradas en los artículos 1195 y ss.; sobre el mandato en el artículo 1930 del Código Civil.

Para seguir con el análisis de la naturaleza jurídica del agente marítimo, es conveniente tener en cuenta la legislación de los países vecinos en el océano Atlántico, con los cuales se sostienen relaciones de comercio exterior, como lo es Venezuela, que en la LCM de 2006 en el artículo 28 reglamenta específicamente que el agente naviero está facultado, en el ejercicio de su representación, para dar y recibir sumas de dinero que se relacionen con las operaciones que realiza, dar trámite a los reclamos emanados de la explotación de la nave y suscribir los conocimientos de embarque y otros documentos de transporte.

De igual forma, el Código de Comercio de Chile es claro y preciso con respecto a la naturaleza jurídica de esta institución, al establecer que las relaciones entre el agente marítimo y sus mandantes seguirán lo convenido en los respectivos contratos y, a falta de este, se le aplicará lo reglado para el mandato mercantil. Así mismo, la norma que define el agente de naves reafirma tal naturaleza al determinar que su actuar es en nombre y representación del armador, del propietario del buque y del capitán (Ley de Comercio Marítimo, 2006, art. 917).

Así las cosas, tomando como referente la tendencia legislativa internacional sobre la naturaleza jurídica del agente marítimo, se evidencia que Colombia guarda armonía con el derecho comparado, toda vez que la figura del agente marítimo se fundamenta en lo normado para el mandato y/o la representación. No obstante lo anterior, lo prescrito en los numerales 5 y 8 del artículo 1492

del Código de Comercio colombiano no guarda correspondencia con la esencia de la figura del agente y se aparta de la tendencia normativa internacional, dado que la norma en mención le asigna al agente marítimo una responsabilidad solidaria y en el derecho comparado tal situación no ocurre. Sin embargo, los operadores de justicia, siendo exegéticos, aplican la responsabilidad solidaria bajo el argumento de que tales numerales constituyen una excepción a la regla de la representación legal.

A nivel internacional, son pocos los pronunciamientos o legislaciones en este tema, en España se dio eventualmente el abordaje de esta discusión, en la cual han habido algunas decisiones judiciales donde se atribuyó algún tipo de responsabilidad solidaria al agente. El tema fue clarificado por una sentencia del Tribunal Supremo Español, donde se afirmó la no solidaridad del agente o consignatario de buques (Tribunal Supremo, Sala Primera de lo Civil, SC266; SC1316, 2006).

Se tiene claro que el naviero es el transportista y el que está a cargo de la mercancía que la recibe en el puerto de carga, hasta su entrega en el lugar establecido en el contrato. El agente no es parte del contrato de transporte, de hecho, es el encargado en el puerto de carga finaliza sus funciones antes de que se dé comienzo al contrato de transporte.

Las funciones del agente están supeditadas a las gestiones de tipo administrativas en el puerto, ello significa que no interviene para nada en la ejecución del transporte, ni tampoco tiene el control de las mercancías durante este, ni directamente ni a través de empleados, no tiene poder de decisión alguno en cuanto a la ruta a efectuar, el tipo de mercancía a transportar, tripulación a emplear, ni de los términos de transporte o tipo de operación portuaria requerida, entre otros aspectos (Ramírez, 2008).

Siguiendo la temática de este artículo, se hace necesario determinar el elemento principal que une al agente marítimo con el armador, ya que, como se expresó en las líneas que anteceden, el primero es el representante del segundo, es por esto que aparece el contrato de mandato como elemento vinculante entre estos dos



actores del derecho marítimo, por lo que se hace necesario analizar lo referente al contrato de mandato comercial, su definición y características, a fin de determinar más adelante si la responsabilidad patrimonial solidaria consagrada en la normativa colombiana que regula la figura del agente marítimo está acorde con lo establecido por el mandato comercial con respecto a las funciones que realiza el agente.

El artículo 1262 del Código de Comercio instituye que el mandato es una manifestación de voluntades, en donde se delega a una persona el encargo para que, por cuenta y en nombre de la otra, efectúe uno a más actos de comercio, resultando obligada la persona que hace el encargo como si ella los hubiese realizado. El mandato puede ser con representación o sin representación; existiendo la representación, se aplica el artículo antes mencionado. De igual forma, este también puede conferirse para un acto determinado o en forma general para la realización de una actividad continua o sucesiva. El contrato de mandato es consensual, es bilateral, es remunerado, es principal, en principio, es *intuitu personae*, pero admite la delegación a un tercero por parte del mandatario.

Con base en las precisiones anteriores, se puede establecer que en la relación que existe entre el armador y el agente marítimo, la cual se encuentra reglada en el artículo 1492 del Código de Comercio, se cumplen a cabalidad los elementos y características del contrato de mandato comercial antes referido.

### ***Funciones del agente marítimo***

El ordenamiento español le atribuye funciones con relación al buque y a la tripulación, las cuales pueden variar dependiendo del buque que se esté agenciando, por ello se han clasificado en dos grandes grupos: uno tiene que ver con los servicios implícitos del agente consignatario y comprende las gestiones de atraque y desatraque (practicaje, remolque y amarre) y de despacho ante los diferentes organismos y autoridades competentes. El otro grupo lo componen aquellos servicios que son requeridos a través de instrucciones precisas, dentro de los cuales se destacan el suministro

de provisiones y de combustibles, la designación de los inspectores y peritos y la contratación de personal o empresas para reparar el buque.

Igualmente, ejerce funciones en relación a la mercancía: despacha la mercancía y contrata empresas para que realicen las operaciones de estiba y/o desestiba de la mercancía.

Así mismo, se encarga de las operaciones sobre la manipulación en el puerto de la mercancía, efectuando contratos para tal fin, ya que celebra contratos de transporte de mercancía complementarios al marítimo y los supervisa. En la legislación chilena, a través del artículo 923 del Código de Comercio, establece además de la representación que este hace al armador, los servicios que puede prestar relativos a la atención de la nave en puerto y también de la mercancía, por sí mismo o a través de terceros, entre ellos servicios como: las actividades que tienen que ver con el recibimiento y la asistencia de la nave encargada, esto es, alistamiento y provisión de la nave para la expedición y posterior zarpe, estar al tanto del cargue y descargue de la mercancía, recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a sus destinatarios.

Son las funciones arriba anotadas las que desarrolla esta figura en todos los países donde hay puertos que atienden el tráfico marítimo internacional, concluyendo con respecto a este tema que existe una identidad en el tratamiento normativo a nivel internacional.

Una vez vistas las funciones y obligaciones del agente marítimo en otras legislaciones, se examinarán las obligaciones del agente marítimo en Colombia prescritas en el artículo 1492 del Código de Comercio de 1971. Tales obligaciones van desde la representación judicial del armador o el capitán en los asuntos que tengan que ver con las obligaciones de la nave, así como en contratos de transporte, pasando por la realización de gestiones de tipo administrativo relacionadas con la estancia o permanencia de la nave en puerto.

Con relación a las funciones relativas a la mercancía transportada, le corresponde asumir la responsabilidad de los objetos

y valores recibidos, hacer la entrega a las autoridades aduaneras según las normas lo indican y al destinatario y, por último pero no menos importante, responder solidariamente con el armador y el capitán por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías y por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraiga estos en el país.

Es importante mencionar que el artículo 1492 del Código de Comercio colombiano establece una responsabilidad solidaria (de acuerdo con el numeral 5 y el numeral 8), circunstancia que equipara al agente o consignatario con el transportista o porteador, hecho que se encuentra fuera de la realidad y resulta ajeno a la totalidad de países del mundo. Es común, entonces, encontrar que en Colombia se hace idéntica referencia entre un “naviero” y un agente marítimo, siendo que en la realidad no son lo mismo. Se puede afirmar que Colombia es de los pocos ordenamientos que contiene este tipo de legislación, es decir, que se establezca una responsabilidad solidaria al agente.

De lo anteriormente expuesto, se colige que el agente marítimo tiene obligaciones de carácter administrativo con la nave y con la mercancía, de carácter operativo en cuando está facultado para celebrar en nombre y representación del armador el contrato de transporte y en lo concerniente a la conservación y almacenamiento de la mercancía transportada por la nave agenciada, y de carácter judicial, con respecto a los armadores extranjeros y la obligación de responder solidariamente con el armador y el capitán.

### **Régimen de responsabilidad patrimonial del agente marítimo: en el derecho comparado y en el ordenamiento jurídico colombiano**

Antes de entrar en materia, se precisa establecer las responsabilidades del armador y del capitán, con el objeto de determinar si las hay, las diferencias entre estos y el agente marítimo. De acuerdo con el Código de Comercio de 1971, la responsabilidad del armador se deriva del hecho de tener a su cargo la explotación económica de la nave, ya que esta da lugar a percibir utilidades y por tanto a soportar responsabilidades, como

por ejemplo responder civilmente por los actos del capitán, de la tripulación y del práctico, sin perjuicio de poder repetir contra estos en los casos en que proceda tal acción (Código de Comercio Colombiano, 1971, art. 1478). Así mismo, responde por las condiciones de navegabilidad del buque al inicio de la navegación.

A su vez, entre otras funciones, al capitán se le asignan funciones con respecto a la carga que está transportando, las cuales tienen que ver con el recibo de esta, convirtiéndolo esta función en depositario de la carga, así mismo ejerce la función de cuidar la carga, implicando dicho cuidado el cumplir con la conservación de la carga, manteniéndola en el mismo estado en que la recibió, así como estar al pendiente o al tanto de su estiba. El capitán, por ser el representante del armador a bordo de la nave, responde ante él por todo lo relacionado con la nave y la carga (art. 1501).

Una vez señaladas las responsabilidades del armador y del capitán, se hace necesario determinar las diferencias existentes entre estos y el agente, es de advertir que en esencia son totalmente distintos y que no existe punto alguno donde se pueda dar una comparación entre los mismos, sin embargo, cabe mencionar que lo que tienen en común el capitán y el agente marítimo es que ambos representan al armador, el primero a bordo de la nave y el segundo en tierra.

Ahora bien, se debe tener presente que el armador es quien alista y prepara la nave para la expedición marítima desde el punto de vista técnico y legal, el capitán es el director de la expedición una vez 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 puerto.

Centrándose en el tema de la responsabilidad patrimonial del agente marítimo, se procederá a hacer algunas precisiones en relación con la regulación del tema en el derecho comparado, empezando por el caso argentino. Al respecto, en el artículo 199 de la ley de navegación argentina, el legislador de manera expresa y directa dispone que el agente marítimo “no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le

corresponde por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos” (Ley 20094, 1973, art. 199).

Por otro lado, la jurisprudencia argentina ha dejado claro que el agente marítimo, de acuerdo con lo dispuesto por la (Ley 20094, 1973, art. 199), no resulta responsable por las obligaciones de su representado. A su vez, la circunstancia de que la agencia marítima no haya sido demandada en su condición de mandataria de la firma propietaria o armadora del buque conforme a la (Ley 20094, 1973, art. 198), sino como obligada directa de la obligación incumplida, brinda argumento suficiente a la excepción de legitimación pasiva invocada en el caso, puesto que de acuerdo con lo establecido por la mencionada normativa (Ley 20094, 1973, art. 199) el agente marítimo no responde por las obligaciones de su representado (Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo, Sala VI, SVI59747, 2007).

Por su parte, en la legislación venezolana la ley de Comercio Marítimo protege al agente naviero, dado que consagró en el artículo 36 que este no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de la ley.

En el ordenamiento chileno, el Código de Comercio de 1865 en el artículo 925 prescribe que el agente de naves no responderá por las obligaciones de su representado, pero sí tendrá responsabilidad por sus propios hechos o los de sus dependientes, inclusive responderá ante la autoridad marítima en virtud de la ley.

En España, se dio la polémica con respecto al tema de la responsabilidad del consignatario de buques debido a que frecuentemente la jurisprudencia, de forma generalizada, asimilaba la figura del consignatario (auxiliar) con la del naviero (armador), con el resultado de atribuirle la responsabilidad por hechos derivados del transporte a quien simplemente lo convino en nombre y por cuenta de otro. Posteriormente, la Audiencia de Barcelona, sección 15, fue precursora en el cambio jurisprudencial que se había ido causando en defensa de la no existencia de

responsabilidad del consignatario, frente a temas relacionados con el desarrollo del contrato de transporte en nombre y representación del naviero; criterio que seguirían otras audiencias provinciales y que llegaría al Tribunal Supremo (Hill, 2009, p. 82).

En atención al cambio jurisprudencial mencionado, queda establecido que habrá responsabilidad del consignatario cuando este haya celebrado el contrato de transporte en su propio nombre, tal y como se deriva del cumplimiento de los artículos 246 y 247 del Código de Comercio y de la Ley 12 de 1992 en su artículo 1°) (Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15, S32040, 1998; Audiencia Provincial de Valencia, Sección 6, S50096, 2001; Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, SC266, 2006).

Posteriormente, el Tribunal Supremo unificó los criterios volviendo a la tesis tradicional de identificación del naviero con el consignatario (Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, SC927, 2007). Luego, con la expedición la Ley 14 del 24 de julio de 2014, se dio fin en España a la mencionada polémica, como quiera que en los artículos 319 y 322 se dejó claramente establecido que el consignatario actúa por cuenta del armador y del naviero ocupándose de las gestiones materiales y jurídicas atinentes al despacho y demás necesidades del buque en puerto y que no responderá ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega, pero si será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia.

En el caso colombiano, el Código de Comercio de 1971, en los numerales 5 y 8 del artículo 1492, refiere que sobre el agente marítimo recae una responsabilidad de tipo solidario con el capitán por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías y con el armador y nuevamente el capitán por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país. El tema de la responsabilidad solidaria del agente marítimo en Colombia ha sido tratado en el ámbito jurisprudencial aceptando que el agente marítimo es persona o sujeto distinto del armador y del transportista, debido a que cada uno tiene obligaciones propias asignadas por la ley. Al respecto, el

Consejo de Estado se pronunció teniendo como fundamento los siguientes hechos:

Un agente marítimo, impetró demanda de acción de nulidad y restablecimiento del derecho contra la DIAN, debido a que la entidad demandada le impuso una multa bajo el argumento de que la empresa transportadora con la cual celebró contrato de agenciamiento marítimo es responsable de la información contenida en el conocimiento de embarque, así mismo, alegó que le aplicó la sanción por ser el demandante el agente marítimo de la empresa transportadora.

En este caso, la Sala consideró que el agente marítimo no puede ser sujeto pasivo de la multa impuesta, toda vez que, el artículo 4º del Decreto 1105 de 1992, establece sanciones para las empresas transportadoras, no para los agentes marítimos.

Así mismo, consideró la Sala que no hay identificación entre el armador y el agente marítimo, así como tampoco la hay con el porteador, aunque el agente sea un representante del armador, dado que el libro quinto del Código de Comercio colombiano le asigna las obligaciones que le corresponde a cada uno de ellos. En relación con la responsabilidad solidaria (art. 1492) alegada por la entidad demandada, la sala manifestó que la obligación del agente tiene que ver con la entrega de las mercancías en las mismas condiciones en que las recibió (Consejo de Estado, Sección Primera, SP3843, 1996).

Como complemento de lo antes expuesto, en aras de continuar fundamentando la posición del Consejo de Estado, se pone de presente el pronunciamiento mediante el cual este órgano de cierre dejó claro que la agencia marítima actora no podía ser sujeto pasivo de la multa impuesta por la DIAN, dado que de la lectura de la norma no queda duda de que tales sanciones deben ser impuestas a las empresas transportadoras, no a sus agentes marítimos (Consejo de Estado, Sección Primera, SP 8465, 2003).

Posteriormente, el Consejo de Estado profirió una sentencia en agosto de 2007, con fundamento en las circunstancias fácticas que se sintetizan a continuación.

La DIAN le impuso una sanción a una agencia marítima, debido a que la mercancía que le fue exhibida al arribo a puerto colombiano no correspondía con la detallada en los documentos de transporte. La actora alegó no tener la condición de transportista y, consecuentemente, no se le deben aplicar las normas en que se fundamenta la sanción.

Así las cosas, la Sala de decisión de la Sección Primera del Consejo de Estado determinó que la demandada impuso la multa con fundamento en la responsabilidad solidaria que existe entre la agencia y el armador- transportador en materia de obligaciones aduaneras y ratificó que el transportista y el agente marítimo son sujetos de derecho distintos, con obligaciones propias de las funciones que desempeñan; por tanto, las sanciones previstas para alguno de ellos no son extensivas al otro (Consejo de Estado, Sección Primera, SP0330, 2007).

Por su parte, la Corte Suprema de Justicia también trató el tema en la sentencia proferida el 25 abril de 2000, el en proceso promovido por una agencia marítima contra Colpuertos, donde la actora demanda por considerar que no tiene obligación alguna de cancelar los servicios de muellaje de la nave que agenciaba, que se causaron con posterioridad a que la naviera le revocara el mandato, debido a la estadía de la nave en zonas contiguas a los muelles durante cuatro años con ocasión del estado de navegabilidad de la nave. La demandada fundamentó sus argumentos en la solidaridad normada en el numeral 8 del artículo 1492 del Código de Comercio (Corte Suprema de Justicia, Sala Civil y Agraria, SCA5212, 2000).

En la sentencia antes mencionada, la Corte Suprema de Justicia manifestó que al caso en estudio le era aplicable el numeral 8 del artículo 1492 del Código de Comercio, teniendo en cuenta que la responsabilidad solidaria que se le impone en algunos casos al agente marítimo se convierte en una excepción al principio que rige la representación legal o voluntaria, a través del cual el representante no se vincula, empero, en aras de salvaguardar a los terceros que de buena fe contratan con la agencia marítima, se le da aplicación a la norma en mención, así mismo la sala advierte



sobre el derecho de repetición que la ley le otorga al agente marítimo en contra del armador o propietario de la nave agenciada.

Posteriormente, en la sentencia del 8 de septiembre de 2003, la Corte Suprema de Justicia estudia el proceso iniciado por parte de una entidad aseguradora contra una agencia marítima, con el fin de que se declarara civilmente responsable al agente marítimo de la nave que agenciaba, de los daños causados a un cargamento de papel que fue transportado en la nave agenciada. La agencia marítima manifestó que no existió vínculo contractual con el armador y el capitán de la nave que transportó el papel, por tanto, no aceptó ser responsable de las obligaciones que adquirió en el país la nave que según el dicho de la actora él agenciaba. Acepta que agenció esa nave pero exclusivamente para el embarque de un cargamento de banano, más no para recibir o agenciar el descargue del papel.

Así las cosas, en la sentencia previamente referenciada, la Corte se pronunció con respecto al principio de solidaridad que existe entre armador y agente en lo atinente a las obligaciones relacionadas con la nave que se hayan contraído en el país, manifestando que dicha solidaridad, en virtud de los artículos 1478 en su numeral 2 y 1479 del Código de Comercio, se hace extensiva frente a terceros, tanto para las obligaciones prescritas en los numerales 5 y 8 del artículo 1492 del mismo compendio normativo, como para las obligaciones que por cualquier causa adquiriera el capitán, el práctico e inclusive la tripulación; también indicó la Corte que el principio de solidaridad mencionado no cambia o se altera por el hecho de que el armador de la nave no haya cumplido con la obligación de informar a las autoridades portuarias quién era su agente (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, SC6881, 2003).

Mediante la sentencia arriba comentada, la Corte Suprema de Justicia se pronunció al respecto de la responsabilidad del agente marítimo teniendo como fundamento la siguiente síntesis fáctica.

En un transporte marítimo se dañó la mercancía, tales daños fueron detectados por el operador portuario antes del descargue.

En el ajuste de daños, el fabricante determinó que la mercancía debía ser reparada, por lo que hubo que enviarla al país de origen, generándose así por parte de la aseguradora nuevos gastos por concepto de transporte, bodegaje, reexportación y reparaciones. Los mencionados daños fueron recamados a la empresa transportadora y a su agente marítimo, considerados solidariamente responsables de las pérdidas del transporte marítimo.

Con base en los hechos anteriores, la entidad aseguradora demandante solicitó que se declarara la responsabilidad civil contractual de la empresa transportadora y del agente marítimo que agenciaba la nave en la que se transportaba la mercancía.

En consideración a lo solicitado por la aseguradora, la Corte Suprema de Justicia condena a la demandada agencia marítima a pagar a la parte demandante, la indemnización reclamada, con fundamento en el artículo 1643, del Código de Comercio, que regula la responsabilidad del transportador por valor de declaración de mercadería.

Ahora bien, de las sentencias antes tratadas, se deduce el total respaldo que esta norma tiene en la Corte Suprema de Justicia, dado que, si bien se reconoce que son sujetos distintos, cada uno con sus propias obligaciones, al examinar la norma sobre responsabilidad solidaria del agente marítimo, para la Corte resulta inevitable la aplicación de la misma, fundamentándose en lo prescrito en el artículo 1492 numerales 5 y 8, norma que señala como una excepción al principio contenido en la representación legal o voluntaria, dando como resultado la condena del agente por responsabilidad solidaria.

No corre la misma suerte la figura del agente marítimo, con los pronunciamientos del Consejo de Estado, ya que, en el ámbito de sanciones aduaneras, para el cuerpo colegiado es claro que, si bien el agente marítimo es un representante del armador y el artículo 1492 le impone las obligaciones de “hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave” y “responder personal y solidariamente con el capitán de la nave agenciada, por la in ejecu-

ción de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías”, el armador y el agente marítimo son sujetos de derecho diferentes, con obligaciones independientes, y tales obligaciones no implican que al agente le corresponda cotejar o comprobar que lo declarado es realmente transportado, dado que su deber tiene que ver con la entrega de las mercancías en las mismas condiciones en que las recibió.

De las normas y la línea jurisprudencial antes anotadas de derecho comparado y del ordenamiento colombiano, se observa que existe una distancia diametral en el tratamiento que se le da a la responsabilidad del agente marítimo. Obsérvese que mientras en Argentina, Venezuela, Chile y España la misma normatividad establece que el agente marítimo no responde por actos que realice en nombre y representación del armador en virtud de las reglas de la representación y el mandato comercial, en Colombia, el artículo 1492 numerales 5 y 8 del Código de Comercio de 1971, le atribuyen una responsabilidad solidaria con el armador y el capitán, y es en estos numerales donde la reglamentación colombiana se aísla totalmente de los regímenes jurídicos marítimos internacionales.

Por lo antes expuesto, y teniendo en cuenta que en Colombia la naturaleza jurídica de la figura del agente marítimo, al igual que en las legislaciones de otros países, deviene de la representación o mandato comercial, se puede afirmar que la responsabilidad que se le indilga a este sujeto a través de los numerales 5 y 8 del artículo 1492 del Código de Comercio es excesiva o desproporcionada, a pesar de que la solidaridad es un principio del derecho comercial, el cual, conforme a lo reglado en el art. 825, se presume ante la presencia de varios deudores, no obstante, este principio hace presencia de manera expresa en lo normado sobre la responsabilidad solidaria del agente marítimo, generándose con ello una desventaja en el ejercicio de sus funciones con respecto a esta misma figura en otros países.

La anterior aseveración la reafirma Ramírez (2008), quien ha manifestado que en Colombia la responsabilidad a la que se somete esta figura no está acorde con la realidad y práctica del derecho marítimo. A su vez, Royet (2004, pp. 70-72) ha expresado al

respecto que el legislador solo debió consagrar la solidaridad del agente con el armador por sus hechos personales, dado que, tal y como se encuentra prescrito, se excede las reglas del mandato comercial.

Por su parte, Chávez (2011) respalda la responsabilidad solidaria del agente con el armador y el capitán, con fundamento en la gestión comercial que este realiza, entendiendo por gestión comercial la organización y estructura del negocio marítimo (contratos, seguros y manejo de la carga que se lleva a bordo), y advierte que esta gestión es distinta de la náutica o marítima, que le corresponde únicamente al capitán.

Se discrepa de la opinión de Chávez (2011), ya que tal responsabilidad identifica como a uno solo al agente con el armador o transportista, cuando se tiene claro y así lo ha reconocido la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado que son sujetos totalmente distintos:

El armador a través del capitán ejecuta el transporte, responde por las mercancías desde que la recibe en el puerto hasta entregarla en el lugar pactado (Código de Comercio, 1971, art. 1501). El agente representa al armador en todo lo referente al contrato de transporte y responde personalmente cuando no informa el nombre de la empresa o nave agenciada (Código de Comercio, 1971, art. 1492). El armador es quien determina el recorrido o trayecto a seguir y la carga que recibe para ser transportada, además es quien contrata y da por terminado el contrato a la tripulación, se encarga de aparejar y pertrechar la nave (Código de Comercio, 1971, art. 1477).

El accionar del agente en el desarrollo de sus funciones se encuentra delimitado a gestiones administrativas en el puerto, no participa en la ejecución del transporte, no posee la vigilancia o supervisión de las mercancías durante el viaje, no tiene incidencia alguna sobre el itinerario a seguir, así como tampoco sobre la clase de mercancía a transportar ni de la tripulación a contratar, etc.

Luego, entonces, si del agente no depende todas las actividades arriba anunciadas no tendría que responder solidariamente

con el armador y el capitán, situación que en la actualidad ocurre, porque así lo establece la normativa colombiana, pero en la práctica no existen razones para asumir tal responsabilidad; así mismo, sirve de explicación para apoyar la excesiva responsabilidad del agente la posición del Consejo de Estado en relación con el numeral 5 del artículo 1492 del Código de Comercio (1971) en cuanto a que la responsabilidad del agente marítimo consagrada en el numeral 5 no va más allá de recibirle la mercancía al capitán y hacer la correspondiente entrega a las autoridades aduaneras y si fuere el caso al destinatario de estas.

### **Análisis legislativo sobre la responsabilidad patrimonial solidaria que se le atribuye en Colombia al agente marítimo**

Las razones por las que la responsabilidad patrimonial solidaria que se le atribuye en Colombia al agente marítimo es excesivamente desproporcionada, se hace ineludible determinar la verificación de si existe o no la necesidad de un cambio legislativo; por lo que en virtud del objeto que aquí se aborda, se empezará por una síntesis del proceso de globalización de las relaciones económicas colombianas, partiendo primeramente de su base constitucional.

Lo señalado en el artículo 226 de la Carta Política instituye como principios moderadores de las relaciones internacionales la promoción por parte del Estado de la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 226).

En consonancia con lo antes argumentado, cabe decir que es necesario tomar como fundamento la orden constitucional arriba anotada, razón por la que el Estado ha emprendido hace algunos años el proceso de internacionalización de su economía, el cual se ha visto materializado en acuerdos de carácter comunitario, multilateral y bilateral, cuya finalidad consiste en hacer libre tanto el comercio de bienes como de servicios e indudablemente mejorar el escenario del comercio internacional.

Con respecto a los acuerdos antes mencionados la Corte Constitucional (Sala Plena, C750, 2008) resalta la importancia de los tratados de libre comercio, manifestando que, en lo relativo al comercio internacional y la aplicación de las normativas de las fuerzas económicas que mueven el mundo actual, las relaciones económicas entre los países no solo con los cuales Colombia ha firmado TLC, sino con todos los que efectúa transacciones económicas, generan un aumento de la movilidad de los bienes, servicios, productos y capitales; así como la disminución de los costos de transporte, bodegaje, la liberación de impuestos y la implementación de nuevas tecnologías, todo ello en aras de estar acorde con las reglas que el mundo actual impone. Los TLC son convenios a través de los cuales la economía de los Estados se complementan, se potencializan las fortalezas y transforman las debilidades en nuevas oportunidades para atraer inversión extranjera, logrando de esta manera la ampliación de la productividad, los beneficios económicos, así como el control de la calidad y la relación costo-beneficio en las inversiones.

Por otro lado, en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 178 de 2006 sobre el TLC con Estados Unidos se sintetizó de manera adecuada la finalidad del mismo en cuanto a la facilitación del comercio y la administración aduanera a fin de modernizar los procedimientos aduaneros en Colombia.

En la actualidad, Colombia pertenece a acuerdos multilaterales como lo es la Organización Mundial del Comercio y la Comunidad Andina, de los cuales están vigentes: Canadá, EFTA, Estados Unidos, Mercosur, México, Caricom, Chile, Venezuela y Triángulo Norte. Con Corea del sur y la Unión Europea se tienen acuerdos suscritos pero no están vigentes. Con Turquía, Japón, Panamá, Costa Rica, Profundización Triángulo Norte, Israel y Alianza Pacífico tiene acuerdos en negociación. Así las cosas, todos los acuerdos comerciales tienen como uno de sus objetivos la facilitación del comercio en el ámbito de la cooperación aduanera a través de la simplificación de las operaciones de comercio, entendida esta como agilidad en las mismas y a menor costo para los empresarios.

De todo lo expuesto, se colige que todos los acuerdos comerciales afectan de manera directa las relaciones de los contratos de transporte internacional, dado que es por medio de este que se materializa el intercambio de productos o mercancías, principalmente en el transporte marítimo internacional, que es el modo más utilizado por ser no solo el menos costoso, sino el que permite transportar mayor cantidad de productos.

Es claro que los acuerdos comerciales afectan el contrato de transporte marítimo internacional, por ende afectan al agente marítimo, toda vez que esta figura resulta necesaria legalmente para que toda nave extranjera pueda arribar a puerto colombiano artículo 1455 del Código de Comercio (1971). Así mismo, desde el marco de la logística y la gestión comercial de las naves, el agente marítimo juega un papel fundamental en el transporte de las mercancías que se benefician de dichos acuerdos.

Para determinar si existe la necesidad de un cambio normativo, se tendrá en cuenta lo sostenido por Juan García Ramírez, en su obra *La solidaridad como deber: texto y contexto de un enunciado constitucional* “Derecho y contexto constituyen dos elementos en reciproca comunicación a instancias del modelo de Estado constitucional. Es decir, la importancia del contexto en la explicación de lo jurídico, permite comprender La complejidad histórica del derecho y su especial naturaleza circunstancial” (García, 2011, p. 179).

Teniendo en cuenta que el derecho y contexto deben estar en comunicación, nótese que la responsabilidad solidaria que actualmente se establece entre agente marítimo, armador y capitán coloca en desventaja a este sujeto con respecto a los agentes de los demás países, lo que indica inexorablemente que las normas actuales que datan de 1971 no responden a la actual tendencia normativa internacional sobre la materia, ni a las actuales circunstancias de los acuerdos comerciales celebrados por el Estado colombiano, pues estas normas hacen más onerosos los negocios internacionales y dificultan su ejecución, ya que a los agentes marítimos en Colombia la ley les exige responder solidariamente con el armador y el capitán por toda clase de obligaciones contraídas

en nuestro país relativas a la nave que agencia y con el capitán por la inejecución de las obligaciones que tienen que ver con la entrega o recibo de las mercancías.

Por lo antes expuesto, está demostrado que es urgentemente necesario un cambio de legislación que esté a tono con el contexto o circunstancias actuales a nivel nacional como internacional.

### ***Proyecto de Ley 211 de 2012 Cámara-169 de 2014 Senado***

El Proyecto de Ley 211 de 2012 en Cámara de Representantes, el mismo Proyecto de Ley 169 de 2014 en el Senado de la República, plateó un cambio de legislación en relación con la responsabilidad del agente marítimo en Colombia, tratando de ajustar dichas responsabilidades dentro del marco de la internacionalización del comercio. A continuación, se muestran los aspectos centrales de la exposición de motivos por parte del Congreso de la República de Colombia y al final, una sucinta reflexión acerca de aspectos importantes de dicha exposición de motivos, no sin antes abordar la estructura del mencionado proyecto de ley propuesto para el primer debate.

En el Proyecto de Ley 211 de 2012, art. 1º, se establece que el objeto de esta ley es la adecuación o armonización de la normativa nacional en lo atinente a la solidaridad entre el agente marítimo, el armador y el capitán de la nave frente al proceso de internacionalización de la economía colombiana en el marco de sus tratados de libre comercio.

De igual forma, en el Proyecto de Ley 211 de 2012, art. 2º, se plantea una adición al artículo 1478 del Código de Comercio consistente en la constitución por parte del armador de una garantía de compañía nacional o internacional a fin de garantizar el pago de todos los compromisos u obligaciones y responsabilidades concernientes a la nave, debido a su permanencia y actividades realizadas en el país, que adquiera no solo el armador, sino el capitán y el agente marítimo. La mencionada garantía deberá ser entregada a la capitanía de Puerto o a quien haga sus veces.



En el Proyecto de Ley 211 de 2012, art. 3º, se establece cómo quedará el artículo 1492 del Código de Comercio, cuya modificación consiste en la eliminación de los numerales 5 y 8, por tanto, quedan vigentes los seis numerales restantes, esto es, representar al armador en todas las relaciones referentes a los contratos, encargarse de todos los problemas administrativos relacionados con la estancia de la nave en puerto, entregar las mercancías transportadas por la nave agenciada a las autoridades aduaneras y al destinatario, representar judicialmente al armador y al capitán de naves extranjeras en lo referente a las obligaciones relacionadas con la nave agenciada, responder por los objetos y valores recibidos y responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada.

El Proyecto de Ley 211 de 2012, art. 4º, establece la vigencia de la ley y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Para el segundo debate, se le introdujeron algunas modificaciones a la estructura del proyecto, que se explican a continuación.

Al artículo 2º se le adiciona un párrafo que permite reemplazar la garantía exigida en numeral 4 que se adicionó al artículo 1478 por el seguro de P&I que cubra los riesgos establecidos no solo en este artículo sino también en los artículos 1479 y 1481 del Código de Comercio. La modificación propuesta tiene como objeto no generar una nueva obligación a aquellos armadores que tengan constituido el seguro P&I y que se encuentre vigente, como quiera que el mencionado seguro lo debe tener toda nave para que arribe a puerto colombiano, conforme a la exigido por nuestra Autoridad Marítima Nacional DIMAR, lo anterior según lo dispuesto en el Proyecto de Ley 169 de 2014.

Del mismo modo, al artículo 3º que modifica el artículo 1492 se le adiciona un numeral 7, el cual consagra una nueva obligación para el agente marítimo, consistente en constituir y entregar a la DIMAR una póliza de seguro o garantía bancaria, a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones relacionadas en el mismo artículo.

En relación con la modificación del artículo 3º, que a su vez modifica el artículo 1492, al cual se le adiciona un numeral 7, se considera innecesaria, toda vez que tal garantía es uno de los requisitos que se le exige al agente marítimo, a través del artículo 1491 para el registro ante la Dirección General Marítima DIMAR. El artículo en mención fue modificado por la Decisión Número 0001 de 1997, expedida por el Ministerio de Defensa Nacional, en la cual se modifican no solo la vigencia de las licencias de los agentes marítimos, que pasa de dos a tres años, sino los montos de las garantías que estos deben otorgar y la vigencia de las mismas; la mencionada decisión consagra en su artículo 1º la constitución de una garantía bancaria o de compañía de seguro, con la finalidad de responder por el cumplimiento de sus obligaciones.

En la exposición de motivos del (Proyecto de Ley 211, 2012), se esgrime que los artículos que actualmente regulan la figura del agente marítimo, más específicamente el 1492, se encuentran desfasados, teniendo en cuenta que no se ajustan al actual contexto comercial, el cual influye en la construcción de las relaciones contractuales, dado que en el mencionado artículo se asigna responsabilidad solidaria entre el agente marítimo, el armador y el capitán de una nave, responsabilidad que no está acorde a las dinámicas del contrato de agencia marítima ni a los escenarios que conforman el comercio exterior. Lo anterior adquiere relevancia debido al papel fundamental del transporte marítimo con ocasión al aumento de las operaciones de comercio exterior en el marco de las crecientes relaciones comerciales de nuestro país, mediante la firma de los distintos tratados de libre comercio.

La exposición de motivos describe que la circunstancia que genera la propuesta de modificar el Código de Comercio, no solo el artículo 1492 sino también el artículo 1478, es el hecho que el agente marítimo, siendo mandatario del armador, responda personal y solidariamente con el capitán y o el armador, debido al incumplimiento de obligaciones relacionadas con la nave que le son atribuibles únicamente a estos. Aunado a ello reitera, la no correspondencia de dicha norma con el actual entorno comercial,

con la dinámica mundial, con el proceso de globalización de la economía colombiana y con los tratados de libre comercio suscritos por Colombia con sus más importantes socios comerciales, todo lo anterior según el Proyecto de Ley 211 de 2012.

Así mismo, en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 211 de 2012 se fundamenta la necesidad de modificar la responsabilidad solidaria del agente, en las relaciones comerciales que se desprenden de herramientas de trabajo internacionales y los métodos para aplicar las normas que proceden de estos, los cuales determinan que sea necesario que se actualice la normatividad del ordenamiento jurídico interno que pugnen con los presupuestos, objetivos y principios que rigen este tipo de acuerdos comerciales, cuyo fin es facilitar el comercio internacional.

La actualización o adecuación de las normas referentes a la responsabilidad solidaria del agente marítimo obedece, además, a los cambios que se han dado en el ámbito comercial, a raíz del despliegue de la mundialización de la economía colombiana, circunstancias considerablemente distintas a las existentes para el momento en que se expidió el Código de Comercio, esto es, para el año 1971. Por tal razón, en la exposición de motivos del proyecto de ley se plantea que en el momento actual se encuentra desfasado el contexto nacional en el que se expidió la legislación de comercio (1971) y el contexto internacional también ha variado, situación que ha obligado al legislador colombiano a ajustarse a las normas internacionales.

Al respecto, la ponencia se apoya en lo manifestado por uno de los redactores del Código de Comercio, Gabino Pinzón (1996), quien reconoció que la seguridad de las transacciones celebradas entre contratantes de distintos países es lo que hace necesario que la legislación colombiana se ajuste a las normativas reguladoras internacionales.

Lo anterior, sin dejar de lado que la principal fuente del derecho comercial es la costumbre y que este propende por la unificación e internacionalización de tales normas, como quiera que regula las relaciones entre comerciantes, que no siempre son del mismo país.

En síntesis, la propuesta del Proyecto de Ley implica la eliminación de la responsabilidad solidaria del agente marítimo y la exigencia legal al armador de una garantía expedida por compañía nacional o internacional o en su defecto tener un seguro P&I vigente, con el objeto de responder o garantizar el pago de todas las obligaciones y responsabilidades en que incurra no solo el armador sino también el capitán y el agente marítimo, que sean relativas a la nave relacionadas con su permanencia y actividades en el país; así como también establece la exigencia al agente marítimo de la constitución de una garantía bancaria o de compañía de seguro con el objeto de garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 1492 del Código de Comercio (Proyecto de Ley 169, 2014).

Es bueno hacer claridad que el mencionado proyecto de ley no fue aprobado por el Congreso debido a que fue archivado por tránsito legislativo, pero deja por sentado la urgente necesidad de que la legislación marítima colombiana sufra una reforma sustancial en cuanto a las obligaciones del agente marítimo, el eliminar la responsabilidad solidaria del agente marítimo y así estar tono con la normatividad internacional en materia de corresponsabilidad civil y legal ante el control y manejo del transporte marítimo en el país.

Es relevante en la exposición de motivos la claridad que se hace con respecto a que la solidaridad que existe entre el agente y el armador no guardan correspondencia con las condiciones del nuevo entorno comercial a nivel internacional y en Colombia, debido a que la actual norma se convierte en un desestímulo evidente para el uso del contrato de agencia marítima y, consecuentemente, obstaculiza el comercio, perjudicando a los agentes marítimos como organización.

Por otra parte, se considera que, con la modificación propuesta al artículo 1492 y 1478 del Código de Comercio, Colombia se pone a tono con la realidad comercial, y con el proceso de globalización e internacionalización de su economía, así como también con los Tratados de Libre Comercio por ella

suscritos con sus principales socios comerciales, incidiendo así positivamente en las relaciones de comercio nacidas de los distintos contratos o negociaciones internacionales y los procedimientos de creación normativa emanados de estos, surgiendo la necesidad imperiosa de una actualización normativa en materia marítima en el país, específicamente en lo concerniente a la responsabilidad solidaria que en la actualidad la ley colombiana le indilga al agente marítimo.

## Conclusión

De lo anterior, se evidencia que en Colombia se requiere con carácter urgente armonizar la normatividad nacional marítima al nuevo orden de las relaciones jurídicas marítimas en el plano internacional y, específicamente, en cuanto a las relaciones comerciales entre el agente marítimo, el armador y el capitán, en donde se exonere al agente marítimo de su responsabilidad patrimonial solidaria frente a situaciones que no están dentro del alcance de tales responsabilidades en el mandato y/o representación, como es el caso, por los actos que realiza el armador y el capitán que está su cargo, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías, obligaciones que deben ser garantizadas por el armador, tal como lo describe específicamente la ponencia del Proyecto de Ley 211 de 2012 en su art. 2º.

Es de resaltar que, no obstante la existencia del proyecto de ley en mención, no existió en el órgano legislativo la voluntad política para que esta reforma se convirtiera en ley, lo que demuestra que seguimos estando a espaldas de la armonización y unificación del ordenamiento marítimo internacional.

En razón al derecho comparado, es evidente que ninguna nación en su legislación marítima tiene establecida la responsabilidad patrimonial solidaria sobre el agente marítimo, debido a que cumplen a cabalidad con el fundamento legal de esta figura, como lo es el mandato comercial y/o representación voluntaria, ratificando el mandato comercial como fuente principal del contrato de agencia marítima y, además, por con-

siderar que tal medida es un agravante que afecta el gremio de los agentes marítimos y el comercio internacional, que busca celeridad y eficiencia operativa, administrativa y legal.

## Referencias

- Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15. (20 de julio de 1999). Sentencia 32050. [M. P. José Ferrándiz]
- Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15. (3 de julio de 1998). Sentencia 32040. [M. P. José Ferrándiz]
- Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15. (3 de noviembre de 1999). Sentencia 51297. [M. P. José Ferrándiz]
- Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15. (6 de julio de 1999). Sentencia 32043. [M. P. José Ferrándiz]
- Audiencia Provincial de Valencia, Sección 6. (17 de julio de 2001). Sentencia 51297. [M. P. Vicente Ortega]
- Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo, Sala VI. (6 de agosto de 2007). Sentencia 59749. [M. P. Juan Fernández]
- Código de Comercio (1865). Presidente de la República Santiago. 23 de noviembre, República de Chile.
- Código de Comercio (1968-1971). República de Presidente de la República Bogotá D.C. 27 de marzo, Colombia. Trigésima ed. Leyer.
- Consejo de Estado, Sección Primera. (30 de agosto de 2007). Sentencia 0330. [C. P. Martha Sanz]
- Consejo de Estado, Sección Primera. (8 de mayo de 2003). Sentencia 8665. [C. P. Manuel Urueta]
- Consejo de Estado, Sección Primera. (8 de noviembre de 1996). Sentencia 2479. [C. P. Libardo Rodríguez]

- Corte Constitucional, Sala Plena. (24 de julio de 2008). Sentencia C-750. [M. P. Clara Vargas]
- Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria. (25 de abril de 2000). Sentencia 5212. [M. P. José Ramírez]
- Corte Suprema de Justicia, Sala de casación Civil y Agraria. (8 de septiembre de 2003). Sentencia 6881. [M. P. Manuel Ardila]
- Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. (8 de septiembre de 2011). Sentencia 4366. [M. P. William Name]
- Chávez P., (2011). *Derecho Náutico y Consular Marítimo Colombiano*. Bogotá. D.C., Colombia.
- Gabaldon, J. & Ruiz S. (2006). *Manual de derecho de la navegación marítimo*. Tercera ed. Madrid, España: Ediciones Jurídicas y Sociales S. A.
- Gabino Pinzón. (1966). *¿Introducción al derecho comercial?* Bogotá, Colombia: Temis.
- García Ramírez, J. (2011). La solidaridad como deber: texto y contexto del enunciado constitucional. VI Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Hill, M. (2009). *egreso al pasado. La empresa de buques y el eterno problema de su responsabilidad*. Revista del Ministerio del Trabajo e Inmigración. España.
- LCM. (2006). Ley de Comercio Marítimo. 05 de enero, Venezuela.
- Ley 20094 (1973). *Ley de navegación*, 02 de marzo, Argentina.
- Ley 62 (1997). *Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. Jefatura de Estado de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992. 24 de noviembre, España.

- Ramírez, L. (2008). *Jurídica Lexbase Colombia*. Agente Marítimo, 7 de mayo. Recuperado el día 27 de marzo de 2017, del sitio web portafolio: <http://blogs.portafolio.co/juridica/agente-maritimo/>.
- Ray, J. (1993). *Derecho de la Navegación*. Tomo II, Buenos Aires, Argentina.
- Royet, G. (2004). *Derecho marítimo privado*. Bucaramanga, Colombia.
- Ruíz S. (1990). *Manual de Derecho Marítimo: el buque, el naviero, personal auxiliar*. Instituto Vasco de Administración Pública, Oñati.
- Tribunal Supremo, Sala Primera de lo Civil. (20 de diciembre de 2006). Sentencia 1316. [M. P. Jesús Carbal]
- Tribunal Supremo, Sala Primera de lo Civil. (22 de marzo de 2006). Sentencia 266. [M. P. José Ferrándiz]
- Tribunal Supremo, Sala Primera de lo Civil. (26 de noviembre de 2007). Sentencia 927. [M. P. Juan Xiol]