

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

DE LA AGENCIA MARITIMA

TESIS

Que para su Examen Profesional de

LICENCIADO EN DERECHO

Presenta

GENARO DAVID GONGORA PIMENTEL

MEXICO

1963



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A MIS PADRES

80160

ABREVIATURAS PRINCIPALES

ART. (S)	Artículo (s).
C. Civ.	Código Civil.
C. Co.	Código de Comercio.
C. Co. esp.	Código de Comercio español.
C. Co. ur.	Código de Comercio uruguayo.
C. Co. port.	Código de Comercio portugués.
fr.	fracción.
LNCM	Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
ob. cit.	obra citada.
PLGN.	Proyecto de Ley General de la Navegación.
PONM.	Proyecto de Ordenanzas de la Navegación Marítima.

INDICE GENERAL

PROLOGO.

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES.

- 1.—HISTORIA.
- 2.—DENOMINACION.
 - a) Francia.
 - b) Italia.
 - c) España.
 - d) Argentina.
 - e) Uruguay.
 - f) México.
 - g) Centroamérica.
- 3.—DENOMINACION ACEPTADA.
- 4.—FUNCIONES MODERNAS.

CAPITULO SEGUNDO

EL AGENTE MARITIMO COMO COLABORADOR DE LA EMPRESA NAVAL.

- 1.—PERSONAL TERRESTRE Y PERSONAL EMBARCADO.
 - 2.—DISTINCION FUNDAMENTAL.
 - 3.—FUNCIONES DEL AGENTE. DESCRIPCION.
-

4.—DISTINTAS MODALIDADES DE LA AGENCIA MARITIMA.

- a) Agencias de la Sociedad de Navegación.
- b) Los agentes al frente de una oficina propia.
- c) El agente de sociedad extranjera.

CAPITULO TERCERO

**EL AGENTE MARITIMO Y SUS RELACIONES CON EL ARMA-
DOR.**

- 1.—NATURALEZA JURIDICA DEL AGENTE MARITIMO.
- 2.—EL AGENTE MARITIMO COMO MANDATARIO DEL ARMA-
DOR.
- 3.—REMUNERACION.
- 4.—REEMBOLSO DE LOS GASTOS. ANTICIPOS Y DERECHO A
LA REMUNERACION.

CAPITULO CUARTO

NOMBRAMIENTO DEL AGENTE.

- 1.—PRESUPUESTO PARA DESEMPEÑAR LA ACTIVIDAD DE
AGENTE.
- 2.—DESIGNACION.
 - a) Quienes pueden hacerla.
 - b) Las dos designaciones del Proyecto de Malvagni.
- 3.—PROPOSICIONES SOBRE LA ACEPTACION.
- 4.—EFECTOS DE LA ACEPTACION.
 - a) Publicidad.
 - b) Representación.
 - c) Responsabilidad.
- 5.—TERMINACION DE LOS PODERES DEL AGENTE.

CAPITULO QUINTO

RESPONSABILIDAD Y REPRESENTACION PROCESAL.

- 1.—RESPONSABILIDAD.
 - a) Derivada de la actividad del agente.
 - I.—Responsabilidad personal del agente.

- II.—Responsabilidad de su principal, comprometida, de conformidad con los principios generales, por el agente.
 - b) Derivada de la función del agente.
 - I.—Irresponsabilidad del agente agente cuando no se trate de su propia falta.
 - II.—Responsabilidad total, aunque no medie falta de su parte.
 - III.—Responsabilidad limitada en el monto y circunscrita a ciertos casos especiales.
- 2.—REPRESENTACION PROCESAL.
- a) Poder suficiente o representación legal.
 - b) Agente de armadores no domiciliados en la República.

CAPITULO SEXTO

REGULACION JURIDICA MEXICANA.

- 1.—REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE.
- 2.—CODIGO ADUANERO.
- 3.—CODIGO DE COMERCIO.
- 4.—PROYECTO DE ORDENANZAS DE LA NAVEGACION MARITIMA.

CONCLUSION.

- 1.—RESUMEN DE LO EXPUESTO.
- 2.—AMPLIACION DEL PROBLEMA.

BIBLIOGRAFIA.

PROLOGO

El Derecho Marítimo habrá de ir adquiriendo una importancia cada vez mayor dentro del plan general de los estudios jurídicos.

Si ha suscitado hasta el presente una muy reducida atención, tanto de los juristas como de los legisladores, eso se explica por la casi inexistencia de una marina mercante nacional.

La caótica situación política de nuestro país, fue la causa de que, ocupados en nuestros problemas internos, nos olvidáramos del mar.

En 1901, cuando gozabamos del intervalo pacífico del porfiriato, el notable jurista JACINTO PALLARES, redactó un "Proyecto de Código de Marina Mercante de México", un primer paso que los acontecimientos posteriores sumieron en el olvido.

Durante mucho tiempo el Derecho Marítimo fue considerado como una rama del Derecho Mercantil, y sólo cuando muchos países habían ya reconocido su particular autonomía, promulgando leyes para la navegación, México, país de litorales enormes, principia a mostrar interés por el mar.

La formación de una conciencia marítima, que de por resultado el poderío en el mar, requiere previsión y sistema, que no puede lograrse sin una adecuada regulación legal. Estando ésta por aparecer, ha sido nuestro propósito contribuir, en la medida de nuestras posibilidades, al estudio de la actividad agencial, que tan imprescindible es en la navegación.

No teníamos la pretensión de hacer un estudio completo de la Agencia Marítima; nuestro propósito sólo era de tratar varios problemas, y aún eso, conociendo por anticipado las dificultades con que tropezaríamos: de una parte, la ausencia casi total de tratados que enfoquen las

actividades del personal terrestre como colaborador de la empresa naval en conjunto y de los agentes en particular; de otra parte, las diversas denominaciones que esta actividad recibe, así como las divisiones a que está sometida en algunos países y las formas en que ha sido tratada por la jurisprudencia de los tribunales de las naciones marítimas, a menudo con falta de sistema. A estas consideraciones, debemos agregar, que el régimen del agente marítimo se relaciona con muchos otros aspectos del Derecho Marítimo, por ejemplo: con el abordaje, el salvamento, la revisión de la mercadería, etc.

Como origen de estas dificultades, está el hecho de que la agencia marítima es una institución que está en nacimiento y evolución, recibiendo poco a poco sus características definitivas; en México puede decirse, que la primera regulación que la trata, se ha hecho en el "Proyecto de Ordenanzas de la Navegación Marítima", antecedente de una ley que ha sido ya aprobada por el Congreso de la Unión, y que se encuentra pendiente de ser promulgada. La que, por desgracia, no llevará el nombre del Proyecto, que tan acertadamente había escogido su redactor (Dr. Raúl Cervantes Ahumada) siguiendo una vieja tradición hispano-mexicana.

Deseo expresar mi agradecimiento al señor Dr. Raúl Cervantes Ahumada, catedrático de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, por su valiosa dirección en la elaboración de este trabajo.

Agosto de 1963.

Genaro D. Góngora Pimentel.

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

1.—HISTORIA.

2.—DENOMINACION.

a) Francia.

b) Italia.

c) España.

d) Argentina.

e) Uruguay.

f) México.

g) Centroamérica.

3.—DENOMINACION ACEPTADA

4.—FUNCIONES MODERNAS.

1.—HISTORIA.

El derecho marítimo da nacimiento a muy variadas relaciones jurídicas y, aunque es cierto que tiene por centro la navegación, sin embargo, el panorama de nuestra disciplina abarca más del derecho comercial.

Se admite que existe un derecho marítimo internacional, un derecho marítimo administrativo y un derecho marítimo privado o comercial. Es ya costumbre hacer entrar en la rama del derecho marítimo administrativo al derecho penal marítimo (1).

La rama de la cual nos ocuparemos en este estudio es el derecho marítimo privado o derecho marítimo comercial, que comprende el conjunto de reglas e instituciones a las cuales se encuentran sujetas las personas privadas que ejercen una explotación marítima cualquiera; en tanto que derecho comercial, intenta reglamentar las relaciones que crean entre los particulares las expediciones marítimas (2).

Orgánicamente, el derecho marítimo no puede ser sacado de la orbita: derecho privado, derecho público. Constituye, con el derecho comercial terrestre, el derecho comercial general, y, como él, se integra en el cuadro del derecho civil por participar de la esencia del derecho privado (3).

Después de las palabras anteriores, sabiendo ya en que lugar nos encontramos, haremos una breve introducción histórica al tema, objeto de nuestro estudio, que es la agencia marítima.

Es difícil el definir exactamente la época en la cual, los capitanes de navíos mercantes, sobrecargados de trabajo, se vieron obligados a utilizar el concurso de colaboradores terrestres para la explotación de

sus barcos. En la Edad Media, todavía las relaciones contractuales que se derivan del comercio marítimo tenían más forma de institución familiar que de organización profesional. Cargadores, capitanes, banqueros, armadores y marineros, concurrían a la expedición marítima, llevaban con ellos sus mercancías y se repartían razonablemente los beneficios y los riesgos del negocio. Había por lo tanto, completa unión entre cargadores y armadores, los cuales se comportaban más bien como asociados que como rivales.

Pero esta situación se va modificando rápidamente y bajo el empuje de tendencias económicas en plena evolución, los riesgos y los intereses se dividen bruscamente.

El armador toma una importancia más y más grande en tierra, se hace poco a poco reemplazar a bordo por su capitán. El cargador transforma la noción de expedición marítima en una simple participación comercial, restringida a su aporte en mercaderías.

Por fin, toda solidaridad entre armadores y cargadores desaparece. La evolución se acelera aún más en el siglo XIX; respondiendo a la necesidad de nuevas técnicas, los antiguos barcos a vela son reemplazados por navíos rápidos y de gran tonelaje; los intercambios se multiplican y llega con ellos la concurrencia, que demanda, como resultado, que todo sea sacrificado a la rapidez y a la organización racional del trabajo, en particular en cuanto a la carga y descarga; el capital sustituye al individuo y la personalidad de los principales interesados en el comercio marítimo, armadores, cargadores e intermediarios, desaparece poco a poco, frente a la sociedad comercial. El capitán del buque, el mismo cuya personalidad dominaba sobre el derecho antiguo, en el Código de Napoleón y hasta la mitad del siglo XIX, toda la expedición marítima, ve disminuir su papel, a tal punto, que algunos autores no vacilan más en asimilarlo a un simple jefe de tren. El otras veces personaje principal del derecho marítimo y jefe supremo de la aventura, ya no es ahora propietario o copropietario de la nave, no es actualmente más que un simple empleado del armador, que, salvo el caso de que el mar se ponga peligroso, ha perdido toda iniciativa y todo derecho de tomar, él mismo, las decisiones que le habían sido antiguamente reservadas (4).

Sobre este punto, un estudioso de nuestra materia, nos dice: "que cercenado el conjunto de las potestades originarias del capitán (*maître après Dieu*), hasta constreñirlo casi a las de índole técnica, en razón

de la expansión que sufre el armamento con la aparición de otros auxiliares, aquellas que deja de ejercitar pasan a los agentes marítimos a punto que una posición extremista sostiene que en la ley no deben figurar preceptos relativos a las funciones comerciales del capitán, pues si los agentes marítimos son sustitutos naturales en las mismas, debe eludirse la doble regulación, por inútil", citando a continuación a DIEZMIERES, A. (5), que dice: "Sin desconocer la importante gestión que cumplen los agentes marítimos, en la moderna explotación naviera, debe mantenerse al respecto una actitud de prudencia, pues, puede ocurrir que en transportes cumplidos por buques *tramps* o adventicios, no haya agentes del mismo en algún puerto, casos para los cuales la ley, bajo ciertas condiciones, debe mantener el paralelismo de funciones, regulando las del capitán" (6).

Así pues, vemos como el capitán abandona todas sus funciones comerciales para limitarse a la dirección técnica del viaje.

En este nuevo estadio, tres categorías de personas reinan sobre todos los dominios de la actividad marítima al punto de que puede decirse que son ellas las que constituyen la trinidad alrededor de la cual gravitan todos los agentes del comercio marítimo. Estos son los armadores, los cargadores y los aseguradores. Los primeros han tomado sobre los otros un tal ascendiente que están actualmente colocados en el centro de la vida comercial marítima imponiendo su ley a todos los que con ellos tratan negocios. Pero, sería fácil creer que estas tres categorías de personas entran directamente en relaciones los unos con los otros. En realidad, una nube de intermediarios los separan o les reúnen. Estos agentes se dividen comunmente en dos grandes categorías, los agentes marítimos y los agentes terrestres de la navegación marítima (7).

Y, es aquí donde nos encontramos con el problema de la terminología, o sea, la denominación que deben tener estos auxiliares del armamento. Según los países reciben distintos nombres.

2.—DENOMINACION.

a) Francia.

En Francia, los agentes del comercio marítimo se dividen en dos grandes categorías, los agentes marítimos y los agentes terrestres. Fue, según parece, Ripert, el primero que los clasificó así (8). Dentro de

los agentes terrestres, los franceses comprenden a aquellos que residen en los puertos y participan en la explotación marítima, sea por la cuenta del armador, sea por la del cargador, sea, en fin, por la del asegurador. Y, en contacto no sólo exclusivamente con el armador, el cargador o el asegurador, sino con dos de ellos o también con los tres juntos.

Estos agentes son: el consignatario de navío, el consignatario de la carga, el corredor marítimo (llamado también interprete y conductor de navíos), el comisionado sucursalista o director de agencia, el empresario de la descarga, el corredor y agente de seguros marítimos y el transitario (9).

De los anteriores, los principales agentes terrestres del armador son: el consignatario de navío, el corredor marítimo, el director de agencia, el capitán de armamento y el empresario de la descarga. Los agentes terrestres del cargador son: el consignatario de la carga y el transitario. Por último, el agente terrestre del asegurador es el corredor de seguros marítimos (10).

Esta división y esta racionalización del trabajo, destinadas a asegurar a los negocios marítimos una cierta estabilidad, han causado enconadas rivalidades y más violentas querellas, pues ninguno de tales agentes se ha conformado con su campo de actividades y han invadido atribuciones ajenas, habiendo resultado esto en una lucha de todos contra todos. Estos conflictos han venido a ser en beneficio de los armadores y aseguradores, que poco a poco, buscan la manera de pasarse sin sus servicios y de crear dentro de sus empresas secciones especializadas (tránsito, consignación, etc.) destinadas a suplantar a los intermediarios que les quitan beneficios (11).

Hablando de denominación, debemos concluir que los franceses dividen en dos categorías a los agentes del comercio marítimo, a saber: agentes marítimos propiamente dichos y los agentes terrestres, dentro de estos últimos comprenden a los auxiliares del armador, del cargador y del asegurador. Los agentes terrestres del armador son: el consignatario de navío, el corredor marítimo, el director de agencia, el capitán de armamento y el empresario de descarga. Como el capitán de armamento reside en el puerto bajo las ordenes del armador y como el empresario de la descarga es contratado por el consignatario de navío, nos quedan realmente el consignatario del navío (12), el corredor marítimo y el director de agencia, de los cuales dice RIPERT que: residen en

los puertos donde los navios hacen escala o terminan la expedición marítima. Las sucursales que ellos dirigen se llaman en la práctica comercial agencias marítimas. Pero, llevan un nombre que no corresponde a su cualidad jurídica. No son agentes marítimos, son agentes terrestres del armador, pues ellos no abandonan el muelle. Su personal, aunque algunas veces sea calificado de marítimo es puramente terrestre (13).

b) Italia.

En Italia, los "raccomandatarios", desenvuelven funciones muy afines a los "consignataires de navires" de la terminología francesa. "En el artículo 287 del nuevo Codice della Navigazione marittima e interna, Padua 1947, cap. VIII, pág. 162) se considera el raccomandatorio bajo un cuádruple aspecto:

1.—*El raccomandatorio-representante*.—Que tienen por la ley el poder de obrar en nombre y en interés del mandante (art. 287), cuando los contratos por él estipulados con tal carácter producen efectos directamente sobre el representado. Dentro de los límites en los cuales le es conferida la representación del armador o del transportista, puede incluso promover acciones y ser demandado en juicio en nombre de aquellos (art. 288);

2.—*El raccomandatorio institor*, propuesto para el ejercicio de una sede de la Empresa de navegación o en la de transportes. Le son aplicables las reglas de los institores (art. 290, párrafo 1o.);

3.—*El raccomandatorio agente marítimo*, que es quien asume el encargo de promover la conclusión de los contratos de una zona determinada por cuenta del armador o del transportista. Se le aplican las normas del contrato de agencia. (art. 290, párrafo 2o.);

4.—*El raccomandatorio-comisionista*, que asume las obligaciones de concertar y concluir en nombre propio, negocios por cuenta del armador o del transportista, al cual se aplican las normas sobre el mandato sin representación (art. 290, párrafo 3o.)" (14).

Vemos, que también el maestro BRUNETTI, al igual que RIPERT, se queja de que: "El concepto de "agencia" por el cual solamente los "agentes marítimos" serían investidos de funciones administrativas, en

los puertos donde no tuviese sede principal la empresa del armador, no sirve para encuadrar la categoría de racomandatario. Tampoco la naturaleza de las operaciones, o el intervalo o la continuidad de la voluntad del armador, es decisiva y puede proporcionar la medida exacta para la fijación de un concepto que es esencialmente jurídico". Y, no cumpla con el concepto de agencia, porque dice que "si en la práctica el concepto correspondiese siempre a una determinada organización de la empresa-madre, nada se podría objetar, pero la realidad de la práctica tolera, no raramente, que los racomandatarios se valgan de la calificación de "agentes marítimos" incluso cuando no son tales. En tal caso, si el nombre puede traer a engaño, el profano no debe atraer a él al jurista, que en defecto de un texto preciso de la ley, recaba la definición no del nombre, sino de la esencia de las cosas" (15).

c) España.

En España, las funciones del consignatario de navío francés y del "racomandatario" italiano, las desempeña el llamado "consignatario de buques" o la "Empresa consignataria de buques", a la que recientemente se ha dotado de una Reglamentación, por el Ministerio de Trabajo, por una Orden del 1 de mayo de 1947, reconociéndole por tanto personalidad civil y comercial, que sólo tenía hasta ahora a través de disposiciones fiscales (16).

El maritimista SANTIAGO HERNANDEZ YZAL, nos hace notar como también en España, la terminología consagrada por largos años de uso en los textos legales y en las sentencias jurisprudenciales de los más altos órganos de justicia y administración, está en franca pugna con la aceptación vulgar y corriente del vocablo, lo cual ha sido causa de que la voz del epígrafe haya dado lugar a no pocos confusionismos. Aunque basada en la pura acepción del verbo castellano "consignar", que significa tanto como dirigir a un lugar, o bien expedir, su derivado, "consignatario", sujeto pasivo del verbo citado, significa en el campo del derecho marítimo, la persona a quien es dirigido un buque, cuando ha de hacer escala u operación en el puerto de residencia de aquél, para que se haga cargo de la totalidad de los trámites mercantiles y administrativos relacionados con el mismo. En forma similar lo define el Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española, al decir que es consignatario la persona que en los puertos de mar representa al ar-

mador de un buque para entender de los asuntos administrativos que se relacionan con su carga y pasaje (17).

Por lo general, podemos decir que en España existe una confusión en cuanto a terminología, pues FARINA habla en una de sus obras de los agentes terrestres del armador, dentro de los cuales comprende a los consignatarios, transitarios, comisionistas de transportes, diciendo que a pesar de la numerosa jurisprudencia internacional recaída sobre la intervención en el tráfico marítimo de estos agentes, su carácter jurídico y la delimitación de sus funciones, no tienen perfiles que definan bien su intervención en la explotación del buque, la representación que ostentan y sus atribuciones y derechos (18).

Lo cierto es, que en las leyes españolas, no hay una terminología exacta para las diversas situaciones que ofrecen los consignatarios en la práctica, por lo que aquí también, puede decirse lo que hemos indicado de Francia y de Italia.

Podemos decir que en América Latina, encontramos un común denominador en cuanto a la denominación de los agentes del armador, y éste está representado por la influencia del derecho español, del que se expresa: "La fuente principal de nuestro derecho marítimo, el Código de Comercio español de 1829..." (19).

d) *En Argentina*, las funciones relativas a la recepción y entrega de la carga en puerto se han otorgado al personal terrestre auxiliar del armador que el Código de Comercio llama consignatarios del buque, las funciones de estos son desempeñadas en los puertos por los llamados agentes marítimos (20).

e) *En Uruguay*, el famoso maritimista RODOLFO MEZZERA ALVAREZ nos dice: el armador necesita de la colaboración de múltiples agentes, unos van a bordo del buque: son el capitán y la restante gente de mar; otros actúan en tierra, aunque en tareas estrechamente vinculadas con la navegación y pueden calificarse genéricamente como agentes terrestres del armador, a estos últimos los clasifica más o menos en la forma francesa, con la excepción del corredor marítimo, pues dice que las tareas del corredor son cumplidas en su mayor parte por los mismos agentes marítimos (21). Agrega que el Código no reglamenta la actividad del agente marítimo; apenas lo menciona, en forma incidental, denominándolo "consignatario del buque". La denominación de

consignatario del buque no se utiliza, es usual en cambio, la de "agente marítimo" empleada corrientemente en las transacciones navieras, en los fallos judiciales (22) y en los documentos legislativos (23).

f) *En México*, con el Código de Comercio vigente (1889), la cuestión de terminología esta muy de acuerdo con la época en que el Código fue publicado. Después, en el "Proyecto de Código de Marina Mercante de México" de JACINTO PALLARES (1901), se menciona al consignatario, aunque en forma muy vaga e imprecisa, años más tarde se reglamentan sus funciones también en forma confusa en el Reglamento para la Navegación de Cabotaje y en algunos reglamentos de puertos. Por lo que se presenta una situación análoga a las vistas con anterioridad. La terminología legislativa está en abierta contradicción con la utilizada en la práctica. Sin embargo, en el Proyecto de Ordenanzas de la Navegación Marítima, que sirvió de base para la formulación de una ley que pronto estará rigiendo, se habla ya de Agencia Marítima (24).

g) *Para Centroamérica*, se formuló un Proyecto para el Código Marítimo Centroamericano en el cual se habla asimismo de la Agencia Marítima (25).

Hemos visto hasta ahora que la cuestión de la denominación de los agentes auxiliares del armador es un problema que se ha solventado en los distintos países por la legislación, por la doctrina o por la jurisprudencia, sin embargo, han sido estas dos últimas fuentes las que han dado un apoyo a la práctica comercial, haciéndose esperar la actividad legislativa, estancada algunas veces, en épocas pretéritas.

3.—DENAMINACION ACEPTADA.

BENGOLEA ZAPATA en "Temas de Derecho de la Navegación" nos dice que: "Es cuestión preliminar a resolver la terminología, esto es, la denominación que deben tener estos auxiliares del armamento.

"Una orientación sustenta que su labor en tierra justifica, no sólo modificar el nombre, en su referencia al mar, sino más aún, que su regulación debe excluirse de las normas referentes a la explotación naviera, las cuales deben circunscribirse al personal embarcado. Los agentes marítimos —se arguye— son en realidad, los que siguen al buque, mientras que los denominados marítimos, designados por los armadores para

su comercio en los puertos de escala, sólo tienen de tales el nombre, para ejercer su labor dentro del puerto.

“Esta corriente concretó una ponencia en el segundo Congreso Nacional de Derecho Comercial y con sinceridad de opinión declaró (agrega BENGOLEA) mi discrepancia. En la esfera del derecho la preocupación gramatical esfuma su importancia frente a las cuestiones de orden práctico y darle preeminencia acarrea serios inconvenientes.

“El lugar donde se cumplen materialmente las funciones del agente parecería abonar la tesis innovadora, pero ahondando el tema, obsérvese que, so color de la mayor exactitud terminológica, se impone una designación conceptualmente indiscriminada induciendo a confusión en el orden jurídico.

“En efecto, aunque los agentes trabajan *desde tierra*, lo hacen *para la expedición*, sustituyendo al capitán —genuino agente embarcado— en funciones que revistaban antes en su elenco.

“En definitiva, a fuer de fundarse en el literalismo de la palabra, se pretende trocar una denominación de alcance conocido por otra de mayor extensión y disminuida precisión, pues son varios y distintos los agentes terrestres del armador: transitarios, directores de agencia, corredores, etc.

“A título de antecedente señalase que el cambio de nombre ha suscitado análogas cuestiones en otros países, por ejem.: Italia en oportunidad de mudarse la designación agente marítimo por *racomandatario*.

“La predominancia (continúa el mismo tratadista) de la denominación tradicional en la realidad de los hechos, ha sido puntualizada por Del Giudice en los siguientes términos: “La conclusión que puede extraerse del examen de la recolección de usos y de interrogar a los prácticos es que la voz “*raccomandatario*” y “*raccomandazione*” son escasamente usadas y son substituídas ampliamente, por la de agente marítimo y agencia de nave, tanto más por la evolución sustancial del instituto hacia la relación de agencia (DEL GIUDICE, R. . . , “II contratto di *Raccomandazione marittima*”. p.5, nota 42 y p.25, nota 3.).

“También en nuestro medio la expresión agente marítimo tiene significación consagrada y debe mantenerse para evitar inútiles confusiones” (26).

La expresión agente marítimo es establecida en el "Proyecto de Ley General de la Navegación" argentino de 1962 (27).

4.—FUNCIONES MODERNAS.

La existencia del consignatario de navío se explica, lo hemos visto ya, por razones financieras y económicas, la primera es la transformación completa del material de navegación, debido al desenvolvimiento simultáneo, en el principio del siglo XIX de la técnica y del comercio marítimo. Esta metamorfosis se presenta por que un navío mercante moderno representa, actualmente, desde los puntos de vista de compra, manutención, personal y gastos de explotación, un capital que no es realmente rentable más que a condición de ser utilizado a su máximo, su máximo no puede ser obtenido si el navío queda inmobilizado en los puertos de escala más que el tiempo estrictamente necesario para la carga y la descarga de las mercancías, tan es verdad esto, que un transporte marítimo se divide por el armador en dos períodos: el de los beneficios, durante el cual el barco navega, el otro el de las pérdidas, cuando el barco está en el muelle. Todo el problema reside, pues, en reducir este último período a su estricto mínimo, exigencia que es muy difícil de realizar porque la evolución del comercio marítimo ha no sólo doblado el tonelaje de los navíos, sino multiplicado por otro lado el número de los reclamadores, a tal punto que la entrega y la remesa de un cargamento normal suponen en nuestros días, una serie de operaciones, verificación, peso, identificación, constataciones y diversos peritajes, que no se pueden efectuar más que lentamente. La sola solución racional, consiste en librar al capitán de todas estas formalidades, de manera que él pueda regresar a un nuevo viaje tan pronto como el cargamento sea descargado. Muchas compañías de navegación y de armamento han resuelto el problema con la creación, en un cierto número de puertos importantes del mundo, de dependencias en donde el personal está encargado de reemplazar al capitán para todas las operaciones de recepción y de entrega de las mercancías que le incumbían normalmente, pero esta solución no es más que parcialmente realizable, pues sólo se justifica abrir estas agencias en ciertos puertos particularmente importantes para las necesidades de la compañía, esto no puede ser problema, para la más poderosa de las compañías, de crearlas en todos los puertos susceptibles de ser servidos por sus barcos. Por otro lado, un gran número de armadores no pueden permitirse abrir en

el extranjero agencias permanentes, los beneficios ocasionales que realizaran no justificarían completamente los fuertes gastos que les ocasionarían. De aquí, la ventaja indiscutible de encontrar en cada puerto un comerciante del lugar, al que se pueda encargar, por el armador de todas las operaciones de entrega de las mercancías que incumbían normalmente al capitán, ayudándole en todas las formalidades que él debe cumplir; le sirve a menudo de banquero, en una palabra, abrevia en un mínimo el estacionamiento del navío en el puerto de escala.

De aquí la intervención de un representante del armador y del capitán ante los reclamadores, que recibe en bloque toda la carga y asegura su guardia y manutención hasta que los destinatarios lleguen a tomar posesión de sus lotes respectivos. Tal agente se llama, como lo hemos dejado resuelto en párrafos anteriores, agente marítimo (28).

“La evolución iniciada a fines del pasado siglo ha llegado a su culminación en los tiempos modernos, en que las funciones de los agentes marítimos aparecen muy extendidas y se reconoce casi universalmente que es un verdadero encargado, mandatario o representante del armador en el puerto donde ejerce sus funciones, “encargado de todo lo concerniente al buque en el puerto de escala, de las operaciones relativas a la gestión comercial del armador en ese puerto, poder contratar fletamentos, cobrar los fletes, entregar los conocimientos, asegurar la descarga del cargamento, liquidar las averías y representar ante los tribunales al buque en nombre y por cuenta del armador contra las acciones entabladas por terceros, todo ello dentro de las atribuciones que han podido serle confiadas” (29).

En Argentina se ha llegado a atribuir a los agentes marítimos “el indudable carácter de auxiliares de la administración pública”, se los declara obligados a atender los despachos de cualquier buque que les requiera sus servicios, “salvo exclusividad reconocida o fundados motivos respecto a alguna persona o entidad” (30).

Bajo la denominación de agencias marítima se han comprendido poco a poco múltiples funciones, pues esta institución desempeña las actividades de todos los auxiliares terrestres del armador. Funciones que en Francia están a cargo del consignatario de navío, del transitario, del empresario de descarga, del corredor marítimo y del consignatario de la carga, todas son desarrolladas bajo la sola denominación de agencia

marítima; si recordamos los conflictos a que ha dado lugar la división francesa y la tendencia manifiesta a la unificación de funciones en ese mismo país, no podemos menos que estar acordes en la unificación de actividades bajo la denominación de agencia marítima

- (1) CLAUDE BARBEY, Les agents terrestres de la navigation maritime et les conflits qui les opposent en Droit Français, Ed. Recueil, Sirey, Paris, 1947, pág. 1.
- (2) BARBEY, ob. cit., pág. 2.
- (3) Ibidem, pág. 14.
- (4) Ibidem, pág. 15.
- (5) Principios de Derecho Marítimo, Ed. "Ciencias Económicas", Buenos Aires, 1951, pág. 136.
- (6) JORGE BENGOLEA ZAPATA, Temas de Derecho de la Navegación, Ed. Valerio Abeledo, Buenos Aires, 1957, pág. 64.
- (7) BARBEY, ob. cit., pág. 16.
- (8) GEORGES RIPERT, Droit Maritime, 3a. ed., Ed. Rousseau et Cie., t. I, París, 1929, págs. 883-4. Hace notar FELIPE BOSCH en Derecho Comercial Marítimo, Ed. Ateneo, Buenos Aires, 1943, pág. 71. que: "Ripert fue el primero que clasificó como "terrestre" al consignatario y de allí en adelante aparece en muchos libros...".
- (9) BARBEY, ob. cit., pág. 17.
- (10) Ibidem, págs. 19 y 20.
- (11) Ibidem, pág. 20.
- (12) RIPERT, Compendio de Derecho Marítimo, Ed. TEA, trad. esp., Buenos Aires, 1954, pág. 126: "En la práctica, no se da siempre a este consignatario su verdadero nombre y se le llama agente marítimo, comisionista de transporte, transitaire, etc."
- (13) RIPERT, Droit... cit. págs. 884 y 948 No. 874, in fine.
- (14) ANTONIO BRUNETTI, Derecho Marítimo Privado Italiano, Ed. Bosch, trad. esp., t. II, Barcelona, 1950, pág. 471, N. del T. (1).
- (15) BRUNETTI, ob. cit., pág. 475.
- (16) Ibidem, pág. 471, N. del T. (1). ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, Ed. Garriga S. A., t. II, Madrid-Barcelona, 1957, voz consignatario por Santiago Hernández Yzal, pág. 354: "Los consignatarios han evolucionado a su vez, para convertirse en auténticas empresas consignatarias, con servicios organizados, que ponen a disposición de los respectivos armadores..."
- (17) ENCICLOPEDIA GENERAL... cit., pág. 354.

- (18) FRANCISCO FARINA, Derecho y Legislación Marítima, Ed. BOSCH, Barcelona, 1955, pág. 129.
- (19) DIEZ MIERES, ob. cit., pág. 142.
- (20) ATRILIO MALVAGNI, Curso de Derecho de la Navegación, Ed. DEPALMA, Buenos Aires, 1950, pág. 43. En igual sentido BOSCH, ob. cit., pág. 71.
- (21) RODOLFO MEZZERA ALVAREZ, Curso de Derecho Marítimo, 2a. ed., Montevideo, 1954, págs. 249 y 250.
- (22) REVISTA DE DERECHO COMERCIAL. SOCIEDADES ANONIMAS, Leonardo G. Cooper vs. Agencia Marítima Jaime Carrau Ltda., No. 155, Montevideo, 1959.
- (23) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., pág. 252, el Decreto del Poder Ejecutivo del 27 de abril de 1936, reglamenta: despachantes de aduanas y agentes marítimos. pág. 253.
- (24) RAUL CERVANTES AHUMADA, Proyecto de Ordenanzas de la Navegación Marítima, México, D. F., 1962, págs. 7 y 36. JACINTO PALLARES, Proyecto de Código de Marina Mercante de México, Ed. Ramón de S. N. Araluce, México, 1901. Reglamento para la Navegación de Cabotaje, D. O. 4 sept. 1941. Reglamento de Policía y Servicio Interior del Puerto de Manzanillo, D. O. 30 abril 1935, en el ART. 12 se habla de agencias marítimas mexicanas y ART. 13. Reglamento de Policía y Servicio Interior del Puerto de Mazatlán, D. O. 25 enero 1928, No. XIII. Reglamento General de la Policía de los Puertos, D. O. 9 oct. 1941, ARTS. 104-5, 110.
- (25) PROYECTO PARA EL CODIGO MARITIMO CENTROAMERICANO, Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, No. 7 y 8, Guatemala. C. A., 1959.
- (26) BENGOLEA ZAPATA, ob. cit., pág. 140.
- (27) PROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACION, Buenos Aires 1962, págs. 40, 54-5, 146, 8, 9, 173-4.
- (28) BARBEY, ob. cit., pág. 25-6.
- (29) FARINA, Derecho Comercial Marítimo, Ed. BOSCH, 2a. ed., t. I, Barcelona, 1955, No. 267. pág. 349.
- (30) CARLOS C. MALARRIGA, Tratado Elemental de Derecho Comercial. Ed. TEA, Buenos Aires, 1952, pág. 141.

CAPITULO SEGUNDO

EL AGENTE MARITIMO COMO COLABORADOR DE LA EMPRESA NAVAL

- 1.—PERSONAL TERRESTRE Y PERSONAL EMBARCADO.
- 2.—DISTINCION FUNDAMENTAL.
- 3.—FUNCIONES DEL AGENTE. DESCRIPCION.
- 4.—DISTINTAS MODALIDADES DE LA AGENCIA MARITIMA.
 - a) Agencias de la Sociedad de Navegación.
 - b) Los agentes al frente de una oficina propia.
 - c) El agente de sociedad extranjera.

1.—PERSONAL TERRESTRE Y PERSONAL EMBARCADO.

Esta denominación de personal terrestre y personal embarcado, creemos que tiene la virtud de ser fuertemente descriptiva. En estas dos denominaciones se divide el personal colaborador de la empresa naval. El personal embarcado es aquel que RIPERT llama: "agentes marítimos propiamente dichos, que son aquéllos que siguen al navío a todos los lugares, se ocupan exclusivamente de una expedición marítima determinada y reciben de la ley y de los usos los poderes más extensos para llevarla a buen fin" (31), pero, no nos ocuparemos del personal embarcado, salvo algunas menciones del capitán y de la gente de mar.

En cuanto al personal terrestre, en el Proyecto de Ley General de la Navegación (32), en el artículo 123 se dice que: "Forma parte del personal terrestre de la navegación el dedicado a ejercer profesión, oficio u ocupación en jurisdicción portuaria o en conexión con la actividad marítima, fluvial o portuaria". Después, se agrega en el artículo 124 que: "El personal terrestre de la navegación comprende:

- a) Armador;
- b) Agente marítimo;
- c) Perito naval;
- d) Ingenieros y técnicos de la construcción naval;
- e) Carpinteros de ribera y calafate;
- f) Capataz artesano;
- g) Buzo;
- h) Sereno;
- i) Mozo de cordel;
- j) Capaz estibador;

- k) Estibador y demás ocupaciones necesarias". (Una enumeración como ésta no tiene ninguna utilidad; estos problemas deben dejarse a la doctrina y no formar parte de preceptos legislativos).

Esta vez, al hablar del agente marítimo, debemos tener presentes las observaciones hechas en páginas anteriores sobre la tendencia a la unificación de funciones bajo la denominación de agencia marítima. Para evitarnos repeticiones inútiles remitimos a los últimos párrafos del capítulo primero.

2.—DISTINCION FUNDAMENTAL.

De las funciones que desarrolla la agencia marítima, vamos a tocar sólo en forma accidental las de consignatario de la carga, porque la extensión de este trabajo debe ser, por fuerza, limitada; porque siendo el consignatario de la carga agente de los destinatarios de las mercancías no podemos decir que realmente auxilie al naviero en su negocio (33), también porque "está fuera de los cuadros del derecho marítimo y se rige por el derecho comercial terrestre; no efectúa ninguna transacción puramente marítima, interviniendo únicamente en la ejecución de la última etapa del contrato de transporte" (34), siendo su misión "de interés muy secundario para el derecho marítimo ya que tiene por objeto actuar de intermediario entre los diversos cargadores o receptores cerca del agente marítimo (consignatario del buque) recibiendo y entregando la carga y cuidando asimismo de la presentación de los conocimientos y de la liquidación de los fletes. Naturalmente (a diferencia del consignatario del buque que forzosamente tiene que ser único en cada caso de arribada del buque) pueden ser diversos los consignatarios de la carga. Por otra parte, su intervención no es indispensable, ya que el propio consignatario de la nave, puede llevar a cabo, aunque separadas de sus funciones principales, las tareas que le son peculiares" (35). Sin embargo, "a pesar de que no corresponde en esta oportunidad, al tratar de los colaboradores de la empresa naval, ocuparnos de quien es representante de los receptores de las mercancías, cabe referirnos al consignatario de la carga cuando concurre en su persona la doble representación de los destinatarios de la mercancía y del armador; esto es, cuando reúne el carácter de consignatario de la carga y del buque, concomitantemente" (36).

Respecto a esto, nos dice FARIÑA que: "Las funciones del consignatario del buque tienen un carácter más general y permanente; las del consignatario de la carga son accidentales y momentáneas, referentes a cada operación del buque en la carga a ellos consignada. Estas dos funciones pueden, y así ocurre frecuentemente, ser desempeñadas por la misma persona, aunque en ningún caso deben ser confundidas", aunque se considera que la cualidad que puede asumirse como consignatario de la carga no cambia la cualidad dominante de consignatario del buque. Esta doble cualidad del consignatario en la práctica ofrece bastantes ventajas, facilitando la rapidez de las operaciones que es uno de los fines principales de la institución; por ello va generalizándose modernamente (37).

3.—FUNCIONES DEL AGENTE. DESCRIPCION.

Las funciones del agente marítimo tienen la característica general de tener como ámbito de acción el lugar donde el agente tiene su domicilio social y el puerto donde se encuentra el buque, sin perjuicio de que puedan ser ampliadas a consecuencia de relaciones contractuales entre las personas afectadas (38).

Mediante el contrato de agencia, que reviste todas las características del mandato, el armador puede acordar al agente funciones muy amplias o cometidos muy estrechos. El número de funciones que puede llegar a desempeñar un agente marítimo es grande y presenta complejidades muy especiales de esta institución, circunstancias éstas, que impiden una clasificación infalible de las funciones.

Se distingue entre las funciones que se llevan a cabo estando presente o ausente el capitán, o sea, de asistencia en un caso y de sustitución en el otro. A pesar de ello, la práctica consuetudinaria atribuye al agente funciones que legalmente corresponden al capitán (39), por lo que una clasificación con estas bases no serviría.

Si bien es cierto que las funciones del agente marítimo tienen un doble aspecto (unas de derecho público frente a las autoridades administrativas, otras de derecho privado con relación a los particulares), circunstancia que llevó al Proyecto de Ley General de la Navegación (40), a autorizar al armador a designar, para actuar frente a los entes privados, a una persona distinta de la que actúa ante los entes administrati-

vos; (siguiendo un uso consagrado en Argentina por la práctica) por lo que el buque puede tener dos agentes, uno aduanero y el otro para representar a su armador o su capitán ante los particulares, puede, sin embargo, darse el caso de que un solo agente desempeñe esas funciones como sucede en otros países (41), por lo que tampoco podríamos partir de esa característica para hacer una clasificación.

Visto lo anterior, concluimos que las funciones del agente marítimo resultaran sea del contrato de agencia previo, sea de las instrucciones sobrevinientes recibidas del armador, o bien, de los usos imperantes en el puerto o plaza donde actúa (42).

Habiendo hecho tales consideraciones, eludimos el problema de la clasificación de las funciones del agente, y nos vamos a concretar a describirlas, siguiendo un orden cronológico, desde que el agente se entera de la próxima arribada del buque, hasta las que desarrolla una vez que el buque ha dejado el puerto. Debido a la confusión en la denominación, de la que ya hemos hablado, aludiremos indistintamente al consignatario del buque, al consignatario de la carga, al corredor marítimo, al director de agencia y al transitario, funciones que puede comprender la denominación de agencia marítima.

DESCRIPCION.

El agente marítimo, una vez enterado de la próxima arribada del buque, debe tramitar las autorizaciones y documentos necesarios y preparar adecuadamente los medios de descarga y carga, para que las operaciones jurídicas y materiales que han de realizarse puedan hacerse con la mayor rapidez (43).

Ante las autoridades portuarias efectúa los trámites necesarios para la entrada de los buques, contrata los servicios de remolcadores, prácticos, etc. (44).

Debemos distinguir si la embarcación llega en tráfico de cabotaje o en viaje de altura. Si se trata del primero, tenemos que el REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE (D.O. 4 sept. 1941) dice en el artículo 22: "A la llegada a puerto de una embarcación en tráfico de cabotaje, el consignatario deberá presentarse a bordo para que, en defecto de celador marítimo recoja del capitán los documentos que se mencionan en el artículo 15 de este reglamento"; el artículo 23

del mismo ordenamiento: "...procederá a enterar a la oficina recaudadora respectiva, la cuota que le corresponda pagar por concepto de aportación para la "Casa del Marino". Si se trata de un buque en viaje de altura, el "Reglamento General de la Policía de los Puertos" (D.O. 9 oct. 1941) dice en su artículo 104. "Al arribar a un puerto, los capitanes de los buques, una vez que queden a libre plática, se presentarán a la Policía del Puerto dentro de las veinticuatro horas siguientes, a dar entrada a la embarcación y entregar la documentación de rigor, haciendo del conocimiento de la autoridad mencionada todos los hechos de interés que hubieren observado durante su navegación. Esta formalidad puede llenarse por escrito, y por medio del consignatario, cuando el capitán del buque no pueda hacerlo". El artículo 105 del mismo reglamento dice: "Los capitanes o consignatarios de buques en viaje de altura están obligados a presentar a la autoridad marítima para su examen y anotación, los siguientes documentos: I.—A la entrada, el permiso de salida del puerto de procedencia, listas de los pasajeros destinados al puerto y a los demás de su recorrido posterior, rol de tripulantes en su caso, y copia del diario de navegación ..."

Después, el agente, una vez atracado el buque, debe cuidar de facilitar los trámites haciendo efectivos los oportunos derechos de puerto, aduana y sanidad en su caso y que se pongan a trabajar los equipos de desestiba y del desembarque de pasajeros (45).

Sin embargo, si hubiere habido abordaje, una vez ocurrido éste, se hace necesario, muchas veces, con toda urgencia iniciar de inmediato la acción civil correspondiente, para poder obtener el embargo e interdicción de salida del buque a quien se le atribuye la culpa. Puede ser actor o demandado en la acción de abordaje el agente marítimo, cuando el capitán no pueda hacerlo, por haber fallecido, como consecuencia del abordaje, u ocurrido cualquier otro suceso que le impida asumir la defensa del buque (46).

Situadas las mercancías en el muelle cesa por el momento de ser consignatario del buque y, es entonces cuando interviene su cualidad de consignatario de la carga, para conducir las mercancías al almacén y hacer entrega de ellas a los diversos receptores (47).

Esta cualidad de consignatario de la carga la tiene el consignatario del buque, como dice BARBEY (48), por la fuerza de las cosas, ya que es raro que los reclamadores se presenten a la llegada del navío para

pedir la entrega de sus mercancías, por lo que es el consignatario del barco el encargado del conjunto de las operaciones de descarga, desde sacarlas del barco, clasificarlas según sus receptores y verificar su estado a los efectos de posibles reclamaciones y del cálculo del flete si de él depende; ha de encargarse de su entrega o del resguardo que permita hacerlo posteriormente, asegurándose su identidad, peso y medida, a cambio del conocimiento de embarque; de la percepción del flete y del precio de los pasajes, si se ha pactado que esta labor va a su cargo; depositar, e incluso vender, judicialmente la carga si los receptores no son encontrados o no hechos efectivos los gastos del transporte, ya que las mercancías que han sido objeto de éste son una garantía para el fletante, podemos decir que esas son las actividades del agente como consignatario de la carga (49).

Vuelve a ser consignatario del buque, y como tal tiene las funciones de proveer de fondos al capitán, de contratar todo el personal que utiliza el buque en el puerto; contrata con los proveedores, talleres de reparaciones, sanatorios u hospitales donde se internen tripulantes enfermos, que quedan a su cuidado, si no pueden zarpar con el buque; hacen firmar los compromisos de avería y exigen los depósitos o fianzas pertinentes; calculan los despatch money y sobrestadías (50); recibe aviso del tripulante enrolado si desiste de hacer o continuar el viaje y busca sustituto (ART. 44 Regto. para la Navegación de Cabotaje, citado).

Durante todo ese lapso, desde el arribo del buque al puerto, el capitán ha tenido que llevar a cabo diligencias para las que dispone de poco tiempo, por lo que son embarazosas y perentorias y si esto sucede en puertos y aduanas extranjeras, se complican aún más por los idiomas, monedas y prolijos reglamentos administrativos y prácticas comerciales que varían de país a país, y hasta de puerto a puerto, que aquél no puede siempre conocer cabalmente. En todo lo anterior asiste al capitán el agente marítimo.

Debemos anotar que hoy en día corresponde al funcionario consular, connacional del capitán, facilitar a éste cuando llegue a un puerto extranjero, por primera vez, el conocimiento de las prácticas locales que atañen al despacho de la embarcación (51).

Todavía, como consignatario del buque, contrata frecuentemente los futuros fletamentos y transportes, de acuerdo con las instrucciones

recibidas del armador, y toma pasajeros en las mismas condiciones; tiene la carga preparada para su estiba; extiende y firma los oportunos conocimientos de embarque o conocimientos de "recibido para embarque"; se encarga también de contratar la labor de depositar las mercancías en las bodegas del buque y de facilitar la acomodación de los pasajeros, y finalmente, del despacho en las referidas oficinas públicas (52).

Ya estando en el momento del despacho, debemos de volver a hacer la distinción entre buque en tráfico de cabotaje y buque en viaje de altura. Cuando se trata de tráfico de cabotaje, el Reglamento ya citado, dice en su artículo 24. "El consignatario, una vez que conozca las condiciones en que va a salir el barco a su consignación, formulará los documentos que debe llenar el capitán de la nave, enumerados en el artículo 15.

"Estos documentos los presentará a la autoridad marítima para que sean sellados, después de tomar debida nota de ellos. Los originales serán devueltos para que el capitán del buque los entregue a su llegada al celador marítimo del puerto de destino". El ART. 28.—"Los consignatarios deberán avisar a la oficina de correos del puerto, de la salida del barco. . .". ART. 52.—"Al presentar el consignatario a la autoridad marítima el "aviso de salida", el capitán del puerto se cerciorará de que el buque se halla en buenas condiciones de navegabilidad...".

Si se trata de un buque en viaje de altura, el "Reglamento General de la Policía de los Puertos" (D. O. 9 oct. 1941). en su artículo 105. —"Los capitanes o consignatarios de buques en viaje de altura están obligados a presentar a la autoridad marítima, para su examen y anotación, los siguientes documentos: II.—A la salida, por duplicado, pedimentos de salida con los datos necesarios para el despacho, listas de pasajeros embarcados en el puerto, rol de tripulantes, con las anotaciones a que haya lugar sobre la eficiencia y contratos de trabajo de la tripulación, manifestando en dicho documento la cantidad de víveres, combustible y agua con que se hagan a la mar, solvencia postal en su caso y solvencia de las autoridades fiscales. . ."

Una vez que ha partido la nave, en ausencia del capitán, principia para el agente la misión más personal y de mayor responsabilidad, ya que queda como único representante del naviero y le compete velar por el total cumplimiento de los efectos del contrato de fletamento o de trans-

porte marítimo, resolver las posibles reclamaciones, saldar los gastos, percibir los fletes pendientes, representar al armador ante los tribunales y, frecuentemente, cuidar de la liquidación definitiva de las averías (53).

También, puede suceder que, no efectuándose el transporte por el trayecto directo, entonces se requieran los servicios de un agente transitario o transportista, función que con frecuencia desempeña el agente marítimo, ya que es el complemento lógico de la consignación de buques y de la consignación de la carga.

Como transportista o transitario es un auxiliar que tiene a su cargo todas las operaciones necesarias para desembarcar y recibir las mercancías en una etapa de su expedición, y para reexpedirlas por otro buque o transporte por igual o distinta vía, hasta el lugar de su destino.

Le corresponde, consecuentemente, verificar las mercancías, con ocasión del transbordo, sus pérdidas y averías, contratar su seguro, realizar las diligencias en la aduana de tránsito, cuidar su embarco y desembarco, y velar por su depósito con las precauciones aconsejables mientras se aguarde el reembarque.

La prestación de todos estos servicios es objeto del contrato de tránsito entre cargador y transitario.

Hemos seguido ya un largo recorrido, que dio principio en el momento en que el agente marítimo se entera de la próxima arribada del buque y que puede terminar con la salida del buque o con la prestación de los servicios de transitario, o bien, prolongarse indefinidamente en litigios ante los tribunales.

A estas diversas funciones de las agencias corresponde la organización de secciones separadas dentro del mismo establecimiento. Se destacan como departamentos independientes: el encargado de la contratación de fletes, el departamento de consignación de buques, y el de las ocupaciones referentes al tránsito de la mercadería. Conviene advertir que la empresa no sólo atiende a las gestiones del tránsito de las cargas de sus clientes; se ocupa igualmente, del tránsito y consignación de efectos fletados por otros armadores. Más el verdadero contrato de tránsito no tiene lugar sino en este segundo caso. La consignación y reexpedición de la carga propia entra dentro de las prestaciones del fle-

tante, cuando ello está incluido en un solo instrumento de la conven-
ción del transporte, el conocimiento directo (54).

4.—DISTINTAS MODALIDADES DE LA AGENCIA MARITIMA.

a) Agencias de la Sociedad de Navegación.

Cuando se trata de grandes compañías de navegación, el personal te-
rrestre que auxilia a los capitanes de sus buques, forma parte de depen-
dencias de la misma compañía instaladas por esta en los puertos principa-
les en que sus buques hacen escala habitualmente por razones de su iti-
nerario.

Estas dependencias de la casa naviera central están en contacto cons-
tante con ésta y actúan sólo según las órdenes que reciben.

En este caso, la agencia es una dependencia equiparable a la de un
comerciante, constituyendo un órgano administrativo de la misma empre-
sa, a la que se encuentran subordinadas todas sus actividades. La Empre-
sa asume toda la responsabilidad de los encargados de la agencia. No pue-
de hablarse en este caso de una verdadera representación ni aún de
mandato. Las personas que forman la dependencia intervienen en los
asuntos como empleados de la casa armadora en virtud de un contrato
de trabajo y están retribuidos con estipendio fijo por el cumplimiento
de las funciones inherentes al tráfico de mercancías y pasajeros.

Esta filial de que hablamos, que ostenta el nombre de la casa arma-
dora y carece de independencia, más que agencia marítima debe ser
reconocida como un "alter ego" de la compañía de navegación, depen-
dencia sin personalidad jurídica autónoma; sus bienes pertenecen a la
compañía matriz y con ellos responden por sus obligaciones.

Aquí, el llamado agente marítimo no es otra cosa que un gerente
o director de una agencia o dependencia de la empresa armadora; cree-
mos también que en este caso debe hablarse más propiamente de "Agen-
cias de la Sociedad de Navegación".

Es necesario hacer esta distinción, ya que, si bien desde un punto
de vista puramente teórico y considerando la función económica de estos
agentes en el tráfico marítimo, pueden ser asimilados y confundirse en
la misma categoría de agentes marítimos, los agentes o representantes

estables de las grandes sociedades armadoras y los agentes que, al frente de una oficina propia, ocasionalmente o aún en forma estable, representan a éste o aquél armador, o atienden sus intereses sin representarlo, sin embargo, esa asimilación no corresponde a la realidad de los hechos, ni ofrece ninguna utilidad. Cuando las funciones que suelen considerarse propias del agente marítimo están desempeñadas por un órgano permanente de una sociedad armadora, desaparece en realidad la figura de un auxiliar o intermediario especial: el mismo armador, la sociedad, mediante la institución de sus filiales o dependencias está directamente presente y actúa en los distintos puertos (55).

b) Los agentes al frente de una oficina propia.

Esta es la modalidad más corriente y también la de mayor interés jurídico. La persona o sociedad que al frente de una oficina propia teniendo una personalidad jurídica independiente, actúa de representante del armador, defiende los intereses del buque, realiza determinadas obligaciones dimanantes del cumplimiento del contrato de fletamento y cumple prescripciones de carácter administrativo (56), adquiere la calidad de agente marítimo y se erige como un auxiliar autónomo en la explotación comercial de los buques (57).

Debemos distinguir en este aspecto, los casos en que la representación tenga carácter accidental o esté sujeta a una continuidad y a una permanencia.

Cuando la representación tiene carácter accidental, es el caso de los buques *tramps* o adventicios, es decir, cada vez que el buque por azar toca en el puerto donde reside el agente marítimo. Las funciones o facultades del agente marítimo se limitan a ese solo buque determinado.

Cuando la representación está sujeta a una continuidad y a una permanencia, este es el caso de una agencia marítima actuando en su sede permanente con poderes de representación de la empresa. Caracteriza su actividad un mandato generalmente amplio, en el que pueden establecerse más o menos limitaciones. Su órbita de acción suele ser muy extensa, abarcando la información al público del arribo y salida de los buques, atendiendo a los aprovisionamientos y necesidades de éstos en el puerto, procurando fletes, suscribiendo concimientos y bi-

letes de pasaje, interviniendo en las operaciones de carga y descarga, transbordos, de aduanas y despacho de los buques, solventando reclamaciones, etc., mediante una participación en los beneficios de los asuntos en que interviene o a base de una comisión en las diversas operaciones que realiza.

El agente marítimo, en estas condiciones, tiene una verdadera representación de la compañía armadora en el puerto en que se encuentre establecido, actuando en todo en nombre y por cuenta de la empresa (58).

c) El agente de sociedad extranjera.

Pensamos que no es necesario tratar esta modalidad, porque la solución que se diera al problema, debe deducirse siempre de las normas establecidas en los distintos ordenamientos nacionales para las sociedades extranjeras que establezcan en el Estado sedes secundarias o dependencias (59).

- (31) RUPERT, Droit Maritime, cit., pág. 883.
- (32) PROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACION, cit., pág. 146.
- (33) JOAQUIN GARRIGUES, Instituciones de Derecho Mercantil, 5a. ed., Ed. A. TORRE, Madrid, 1953, pág. 572.
- (34) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., pág. 250.
- (35) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, Ed. F. SEIX, t. V., voz consignatario por Emilio Coix Selva., Barcelona, 1953, p. 194.
- (36) DIEZ MIERES, ob. cit. No. 124, pág. 134.
- (37) FARINA, Derecho Comercial Marítimo, cit., pág. 351. También el mismo FARINA, en Derecho y Legislación... cit., pág. 135, dice que la doble personalidad de consignatario del buque y de las mercancías ofrece algunas ventajas prácticamente, pero, en cambio, en otros aspectos puede dar lugar a complejas cuestiones. Basta considerar que en algunos casos de demoras, flete sobre el vacío, etc., los intereses del consignatario, bien como agente, bien como fletador y también como representante de los cargadores pueden encontrarse enfrentados con su predominante cualidad jurídica de representante y agente del armador. En estos casos de conflicto la cualidad de representante de la carga se subordina a la de consignatario del buque; sin embargo, opina en contra PROSPERO ASCOLI, Del Comercio Marítimo y de la Navegación, Ed. EDIAR, trad. esp. t. I., Buenos Aires, 1953, pág. 185: "Para tutelar los intereses de la nave, el capitán puede dirigirse a otro que no invista el doble carácter de consignatario del buque y de destinatario, acumulación incompatible, porque el consignatario del buque tiene el deber de procurar que el flete sea pagado en su totalidad, en tanto que el destinatario tiene interés en pagar lo menos posible".
- (38) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., pág. 196.
- (39) Idem.
- (40) PROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACION, cit., pág. 54.
- (41) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., pág. 252.
- (42) Idem.
- (43) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., pág. 196.
- (44) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., pág. 252.
- (45) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., pág. 196.
- (46) RODOLFO CLUSELLAS, El abordaje en el Derecho de la Navegación Comercial Argentino, Ed. G. KRAFT, Buenos Aires, 1946, págs. 175-6, 180.

- (47) JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE, cit. por FARÍÑA, Derecho Comercial Marítimo, cit., p. 353.
- (48) BARBEY, ob. cit., págs. 46 y 47.
- (49) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit. pág. 196.
- (50) MALVAGNI, ob. cit., pág. 44. FARÍÑA, Derecho Comercial Marítimo, cit., pág. 355: "El consignatario del buque tiene la obligación de poner al capitán del buque a él consignado al corriente de las reglas y formalidades que debe observar en lo concerniente a los días de PLANCHA, SOBRESTADIAS, y en el caso en que la descarga no se acomode a lo previsto, indicarle que por cada acto que implique demora o lentitud, el capitán debe formular la oportuna protesta. No cumpliendo esto último, alguna desición ha resuelto que estaba obligado al reembolso de las sobrestadías a título de indemnización de daños y perjuicios si es rechazada la reclamación por este motivo del capitán al cargador".
- (51) DIEZ MIERES, ob. cit., pp. 147, 149.
- (52) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., p. 196. FARÍÑA, Derecho y Legislación... cit., p. 131. MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 252.
- (53) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., p. 196. RIPERT, Droit Maritime, cit., No. 884, pp. 956-7.
- (54) DIEZ MIERES, ob. cit., pp. 145-6.
- (55) BRUNETTI, ob. cit., p. 482. ANTONIO SCIALOJA, Sistema del Derecho de la Navegación, Ed. BOSCH, trad. esp., de la 3a. ed. ital., Buenos Aires, pp. 299, 300. BARBEY, ob. cit., p. 17. FARÍÑA, Derecho Comercial Marítimo, cit., p. 357. MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., 249. DIEZ MIERES, ob. cit., p. 132.
- (56) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., p. 195.
- (57) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 249.
- (58) FARÍÑA, Derecho Comercial Marítimo, cit., p. 357.
- (59) BRUNETTI, ob. cit., p. 471, N del T. (1), in fine.

CAPITULO TERCERO

EL AGENTE MARITIMO Y SUS RELACIONES CON EL ARMADOR

- 1.—NATURALEZA JURIDICA DEL AGENTE MARITIMO.
- 2.—EL AGENTE MARITIMO COMO MANDATARIO DEL ARMADOR.
- 3.—REMUNERACION.
- 4.—REEMBOLSO DE LOS GASTOS. ANTICIPOS Y DERECHO A LA REMUNERACION.

1.—NATURALEZA JURIDICA DEL AGENTE MARITIMO.

Hemos visto que el agente marítimo realiza actos y contratos que se relacionan con la navegación del buque y señalamos como, antiguamente, esos actos eran efectuados por el armador o el capitán. Desde el punto de vista económico, es un colaborador o auxiliar de la empresa armadora a quien presta ciertos servicios a cambio de una remuneración proporcionada a su número e importancia (60).

Desde el punto de vista jurídico, debemos estudiar la naturaleza del agente marítimo haciendo referencia a las modalidades vistas ya en el inciso 4 del segundo capítulo. Hablamos primero de las "Agencias de la Sociedad de Navegación", los directores o gerentes de estas agencias son denominados algunas veces por costumbre, como agentes marítimos, denominación incorrecta en estos casos, pues no se trata de auxiliares o intermediarios especiales; la agencia es una dependencia de la sociedad de navegación, por lo que esta misma es la que está directamente presente y actúa en los distintos puertos. Las personas que forman la dependencia intervienen en los asuntos como empleados de la casa armadora en virtud de un contrato de trabajo y están retribuidos por un estipendio fijo. Aquí no se trata de lo que podríamos llamar con propiedad como agencia marítima.

La situación de las "Agencias de la Sociedad de Navegación" es excepcional, no podemos decir, de ningún modo, que sea norma general.

Al tratar de "Los agentes al frente de una oficina propia", nos referimos a aquéllos que tienen la calidad de agentes marítimos, siendo esta modalidad la más corriente y también la de mayor interés jurídico.

"La mayoría de la doctrina —dice MEZZERA ALVAREZ— se pro-

nuncia en el sentido de que el agente marítimo es un representante del armador. Se discrepa —sin embargo— sobre la fuente de esa representación. Para algunos se trataría de un representante legal (61). Según esta tesis la situación del agente marítimo se asimila a la del capitán del buque. Habiendo surgido de un desdoblamiento de las funciones que la ley concede al capitán, habría adquirido la misma naturaleza jurídica que este último; dispondría, pues, de un conjunto de atribuciones conferidas por la ley, con independencia de la voluntad del armador; sería, como lo es en ciertos aspectos el capitán, un representante legal del armador; sin perjuicio de que a esas facultades, emanadas de la ley, se agregarán luego las que voluntariamente quisiera otorgarle el armador”.

“Seguimos pensando —agrega MEZZERA— que esta tesis es equivocada. La facultad para representar, presupuesto indispensable de la representación, puede emanar de un estado de hecho, independiente de la voluntad del representado (representación legal), o de una declaración de voluntad del mismo representado (representación voluntaria) (ARTS. 1254 y 1255 C. Co. ur.) (62). La tesis que criticamos tendría que demostrar que la pretendida representación legal del armador por el agente marítimo surge de una disposición de la ley, en virtud de una particular situación de hecho que la ley ha tomado en cuenta para atribuir al agente la calidad de representante. Esa disposición legal no existe” (63).

La relación entre el armador y capitán —legal y contractual— no debe considerarse, en forma alguna, como un presupuesto de la posterior relación contractual que puede establecerse entre armador y agente. En otras palabras, nos encontramos frente a relaciones jurídicamente independientes aunque —en los hechos— la actividad del agente venga a reemplazar a la del capitán. El agente no es un sustituto; es solamente un representante del dueño o armador. La amplitud de sus facultades depende de la voluntad de su principal.

Es distinta la situación del capitán. A pesar de que es designado voluntariamente por el armador, se incluye sin embargo en un estatuto jurídico especial y adquiere un conjunto de facultades inderogables que la ley le otorga principalmente en beneficio de terceros. El agente marítimo no se encuentra en la misma situación ni median a su respecto

las mismas exigencias de orden práctico que tradicionalmente elaboraron el estatuto del capitán (64).

Profundizando aún más en este argumento de la representación legal del armador, cabe preguntarse como puede operarse en la práctica la sustitución del capitán, en parte de sus funciones, por el agente marítimo, por la cual se afirma que éste último adquiere la calidad jurídica del sustituido, o sea, la de representante legal del armador.

MEZZERA ALVAREZ en su libro sobre "Agentes Marítimos" (65), nos dice que: "Es indudable que ella (la sustitución) se produce todos los días, pero ¿en qué condiciones?"

"En la inmensa mayoría de los casos es el armador que por carta, por telégrafo o en los mismos conocimientos, dio al agente el encargo de representarlo, a efecto de la ejecución final del contrato de transporte. Media entonces una relación directa entre armador y agente en cuya virtud éste se encuentra autorizado para efectuar todas las diligencias de descarga y entrega de mercaderías, formalidades administrativas y aduaneras, que hubieran correspondido al capitán. Ha habido pues una sustitución del capitán por el agente; pero esa sustitución provocada por las exigencias de las transacciones marítimas, ha sido realizada por la voluntad del armador, que le dio contenido y límites. Se trata, por tanto de una representación voluntaria del armador, sin que a la vez pueda sostenerse que el origen de esa representación haya dimanado de las disposiciones legales sobre capitanes.

"Pero podría suponerse una circunstancia distinta. Es posible que, debido a acontecimientos anormales, un buque se encuentre por llegar a un puerto sin tener en él agente marítimo que corra con los trámites aduaneros y que efectúe las operaciones comerciales posteriores a la descarga. Es posible que, en tal caso, un comerciante cualquiera realice, sin consentimiento ni noticia del armador o del capitán, parte o algunas de esas tareas. ¿Se habría arrogado, en tal caso, ese consignatario ocasional la investidura de representante legal del armador? Evidentemente no. Sólo sería, en tal caso, un gestor de negocios. La ratificación que el armador prestara a la actitud y procederes del consignatario importaría un mandato y el consignatario se convertiría en un representante del armador. Pero esa representación no nacería de la ley sino de la voluntad del representado armador, con lo cual vendríamos a caer en situación análoga a la prevista desde un principio.

"Podría, por último darse el caso, también poco corriente como el anterior, de que el agente fuese nombrado por el capitán del buque sin intervención directa del armador. Esta sustitución tampoco dará al consignatario el carácter de representante legal del armador, porque esa calidad no puede delegarse por el hecho de encargar a un tercero la realización de alguno de los cometidos que le son inherentes. El agente, en ese caso, sería un mandatario sustituto del armador" (66).

Después de todo lo anterior, concluimos que cuando el agente marítimo ejerza la representación del armador, se tratará de un representante voluntario y convencional de éste último (67).

El antecedente de esa representación puede consistir en un mandato otorgado por el armador, que se registrará por las normas generales del mandato mercantil (68).

En los casos en que el agente contratare a nombre propio --sin invocar la representación del armador que le ha confiado la atención de sus buques--, su situación sería la de un comisionista mercantil, sin tener que declarar cuál sea la persona del comitente, si cuida de cerrar contratos relativos al comercio marítimo (69).

Lo que no podemos sostener es que el agente tenga siempre la calidad de comisionista mercantil, normado por las disposiciones relativas del Código de Comercio, porque la realidad demuestra, precisamente, lo contrario. Por regla general, el agente se presenta ante los terceros como representante del armador cuyos buques atiende. Además, buena parte de los actos que realiza se encaminan a ejecutar una contratación pendiente entre armador y cargadores; las relaciones jurídicas en que interviene están vinculadas estrechamente con una situación contractual preexistente en la que el agente viene a colocarse como un engranaje final. Y los terceros ven en el agente al representante del buque y de su armador.

Entonces, cuando el agente contrata, ya no en nombre propio como comisionista mercantil, sino expresamente en nombre del naviero, no contraerá obligación propia, rigiéndose en este caso sus derechos y obligaciones como simple mandatario mercantil, por las disposiciones del derecho común (70).

Sin embargo, son variadas y numerosas las funciones que desempe-

ña el agente, y no podemos comprender su relación jurídica con el armador dentro de la comisión mercantil, tampoco como simple mandatario mercantil, pues realiza actos que no son comerciales, como la representación del armador ante los tribunales (71), donde no actúa en nombre propio sino en el del armador.

Todas las anteriores reflexiones han sido la consecuencia de que consideremos que la situación jurídica del agente marítimo es la de un representante o mandatario (72), voluntario (73) y convencional del armador (74).

Esta difícil distinción de cual sea la naturaleza jurídica del agente marítimo, institución no fácil de encajar en los moldes del derecho civil, lleva cada vez más a considerarla como una de tantas instituciones típicas del derecho marítimo, particularísimas todas ellas e impregnadas del sabor y especial casticismo que les depara la naturaleza del medio marítimo a que se subordina cuanto al transporte por mar hace referencia (75).

2.—EL AGENTE MARITIMO COMO MANDATARIO DEL ARMADOR

Es obvio que el mandato del agente marítimo puede tener una extensión más o menos amplia. Esto depende, naturalmente, de los poderes conferidos. El mandato puede precisar concretamente facultades y obligaciones limitadas. Si ha sido conferido para la ejecución de determinadas operaciones o para una actuación intermitente y más o menos eventual, no puede considerarse tácitamente ampliado su alcance a otras funciones, de realizar todas o casi todas, las funciones y administrativas que se atribuyen al capitán.

Se admite generalmente esa fórmula de que el agente marítimo es un mandatario del armador, que actúa en nombre y por cuenta de éste. En tal sentido se ha reconocido, generalmente, que en virtud de esa representación asume todos los derechos y obligaciones correspondientes al armador, pero que únicamente contrae las responsabilidades que pueden serle imputables por incumplimiento del mandato recibido, excluyendo las responsabilidades propias de dicho armador.

Aunque el agente no haya intervenido en el contrato de transporte como parte, su personalidad jurídica de representante del buque, en

nombre y por cuenta del naviero, le permite desarrollar una extensa actuación relacionada con los intereses del buque y de los destinatarios de la carga. Con diferentes modalidades en los razonamientos, en numerosas sentencias de los tribunales de casación se les ha reconocido, generalmente, funciones muy amplias (76).

Las normas que habrán de regir la situación jurídica del agente marítimo, serán: las convenidas entre las partes en el contrato de agencia marítima; las disposiciones de la LNCM pertinentes (cuyo antecedente fue el PONM); la normas del contrato de mandato del C. Civ y las de la comisión del C. Co.

3.—REMUNERACION

El agente marítimo tiene derecho a una retribución en pago de sus servicios, establecida en el contrato o documento en que hace su designación el naviero o en la póliza de fletamento o también en el conocimiento de embarque. Puede fijarse en un tanto alzado según tarifa, como acontece en los Estados Unidos, o en un tanto por ciento sobre la base del flete total (77). Igualmente, DIEZ MIERES, habla de que los usos han impuesto como estipendio (address commission) un porcentaje sobre los pasajes y fletes, que en algunos países y puertos se haya tarifado, y que varía del 1 al 5%, recayendo sobre el flete total y además, a veces, sobre el falso flete y estadías (78). En esa forma se busca incrementar la actividad del agente y su interés para conseguir carga a la empresa a que sirve.

“En cuanto a los emolumentos por las operaciones de despacho, y por lo que a España se refiere —nos dice GAMECHOGOICOEHEA— debemos distinguir según se trate de buques de línea regular o de buques *tramps*.

“En las líneas regulares el consignatario no percibe comisión por el despacho del buque en la Aduana y Sanidad. El consignatario, cuya misión principal es la de proporcionar carga y pasaje, cobrar los fletes, recibir las mercancías y distribuir las entre los diversos receptores, percibe exclusivamente por estos conceptos una comisión que consiste en un tanto por ciento sobre el importe del flete de la mercancía y del precio del pasaje. Esta comisión se conviene entre el naviero y el

consignatario, cuando el naviero le confiere la consignación en un puerto determinado. El despacho del buque va incluido dentro de esa comisión, como una obligación más del consignatario, la menos importante de todas.

“Si el consignatario tuviera una retribución fija, con arreglo a una tarifa y al tonelaje del buque, dejaría de interesarse en la busca del cargamento y carecería de estímulo por tener ya su retribución asegurada.

“En cuanto a los buques *tramps* el consignatario percibe una comisión de consignación en los despachos, habitualmente señalada de antemano en la póliza de fletamento o en el conocimiento de embarque; y cuando no lo está, cobra con arreglo a las tarifas establecidas en el puerto para este caso y, dentro de ellas, en la extensión en que estime conveniente, sin más límite que la tarifa tope que le corresponda” (79).

Relacionado con el aspecto de las remuneraciones, figura el problema del derecho del agente a percibir remuneraciones por asistencia y salvamento cuando presta dichos servicios a los buques de su armador.

La opinión afirmativa, ha despertado resistencias que se fundan en que el vínculo contractual que lo une al principal impide el cobro del salario. Sin embargo, la asistencia y el salvamento no forman parte de las funciones que normalmente son desempeñadas por el agente marítimo, para ello, sería necesario que se les incluyera en el convenio.

La prestación de esa naturaleza revestiría carácter voluntario, porque la gestión no encuadra entre las de quienes tienen la obligación legal de realizar el servicio. De allí su derecho al cobro, como se reconoce en los Tribunales de Inglaterra.

Se les debe reconocer el derecho de percibir remuneración por asistencia y salvamento a los buques de su armador, por igual razón que se ha reconocido derecho a una comisión suplementaria al agente, con motivo de gestiones realizadas por averías sufridas por la carga, cuando dicho cometido no fue incluido en el convenio con el armador (80).

4.—REEMBOLSO DE LOS GASTOS. ANTICIPOS Y DERECHO A REMUNERACION.

En el segundo capítulo, observamos como una de las funciones del agente marítimo es la de proveer de fondos al capitán (81), por lo que se desempeña, a veces, como banquero del capitán, le otorga anticipos para los gastos que él pudiera hacer, según la ley, en el puerto de descarga, pero esos gastos tienen un carácter excepcional con relación a aquéllos que él debe subvenir en tanto que es el responsable de la descarga y de la entrega de la carga —gastos del peso, del peritaje, del aseguramiento, del almacenamiento de las mercancías en los muelles y alcañes, de la protección de la carga en tierra, etc.—. Como todo mandatario, el agente marítimo tiene derecho al reembolso de sus gastos y anticipos así como a una indemnización por las pérdidas y quebrantos sufridos en el ejercicio de su mandato (82).

Sin embargo, cuando el agente marítimo, se encuentra acreedor del armador, ¿en qué forma puede hacer garantizar sus responsabilidades? para recobrar sus gastos y anticipos, a veces de importancia, y sus remuneraciones.

A primera vista estas garantías pueden ser de dos formas: pueden incumbir, sea al derecho comercial marítimo, sea al derecho comercial general, según el ángulo sobre el que se enfoque la función del consignatario —agente marítimo sometido a la legislación marítima o el mandatario-comisionista, sometido al derecho comercial terrestre.

La mayoría de las legislaciones tienen, en interés del comercio del mar y para aumentar el crédito de los negocios marítimos, instituido en beneficio de los acreedores marítimos un cierto número de privilegios llevados sobre el mismo navío. La característica de estos privilegios reside en el hecho de que llevan ventaja a las hipotecas ya inscritas, de suerte que una acumulación de éstos, expone a la hipoteca marítima a perder todo su valor de instrumento de crédito (83).

No encontramos un privilegio que permita al agente marítimo hacer garantizar sus créditos en el artículo 646 del C. Co., ni en los privilegios que sobre el buque y sus accesorios se establecen en el PONM.

No debemos acudir a la legislación marítima para buscar la forma en que nuestro agente marítimo pueda hacer garantizar sus créditos. Según parece, es entonces el derecho comercial general el que debemos utilizar, y así lo haremos en parte, ya que en párrafos anteriores hemos visto cómo en determinadas circunstancias, el agente marítimo puede ser

considerado como comisionista mercantil. El C. Co. confiere un derecho de retención al comisionista sobre los efectos del comitente que obran real o virtualmente en su poder, por los derechos de comisión, anticipaciones y gastos que éste les adeude (ART. 306). Esos bienes pueden ser las mercancías que han sido el objeto del transporte, también las mercancías que han sido realizadas y, por regla general, todas las sumas de dinero que detente a título cualquiera por cuenta de su comitente. Entre estos valores figura el flete percibido (no el flete en estado de crearse). Solamente los bienes anteriores pueden ser comprendidos y aunque podría parecer equitativo que se incluyera asimismo el buque, sin embargo, la mayoría de los autores condenan esta sugestión y recuerdan que todo privilegio descansa sobre la noción de prenda y, por consiguiente, de posesión ("efectos que estén real o virtualmente en poder del comisionista") y no se puede suponer que el armador o el capitán haya sido desposeídos de su buque. El privilegio sobre el buque no puede ser admitido sobre la base del artículo 306 del C. Co.

"En los Estados Unidos sostienen los tribunales, entre otras consideraciones, que el consignatario está habitualmente en relaciones de cuenta corriente con el naviero. El consignatario acredita en la cuenta de éste el importe de los fletes que ha cobrado por cuenta del mismo, y le debita los anticipos o facturas que ha pagado también en su nombre. Cuando el consignatario reclama al naviero el reembolso de sus anticipos, lo que en realidad le reclama es el pago de su saldo acreedor. Así pues, el consignatario no puede invocar ningún crédito marítimo sobre el buque, sino un crédito de cuenta corriente contra el armador, es decir, sencillamente un crédito personal" (84).

"En Inglaterra, el consignatario no puede reclamar sus privilegios —*maritime lien*— sobre el buque sino probando que los anticipos que ha hecho constituían gastos necesarios del buque. Puede crear un *possessory lien*, es decir un derecho de retención sobre el buque hasta el pago, o un *statutory lien*, es decir, el derecho a entablar demanda ante los Tribunales del Almirantazgo, siempre que se trate de anticipos o suministros fuera del puerto de matrícula. Para que el consignatario pueda considerarse acreedor de los necesarios, es preciso que haya liquidado facturas verdaderamente necesarias al buque, y esta categoría especial es un concepto que los Tribunales ingleses interpretan restrictivamente" (85).

Nadie discute el derecho del agente marítimo sobre las mercaderías que ha recibido y que están todavía en su poder.

En cuanto a la retención del flete, facultad que nosotros hemos comprendido dentro del (ART. 306 del C. Co). derecho de retención de los comisionistas sobre los efectos del comitente, encontramos que el tratadista GAMECHOGOICOECHEA (86), citando un informe en el mismo sentido de la Cámara de Comercio de Barcelona, dice que: "es una confesión de que el Código de Comercio, que apenas presta atención a los consignatarios de buques, no ha tenido a bien, por lo mismo de dictar a su favor un precepto análogo al contenido en el artículo citado en beneficio de los comisionistas. Pero ante el silencio del Código Mercantil cábenos el recurso de acudir al derecho común, como supletorio de aquél. Ahora bien, el artículo 1,730 del C. Co. esp. (87) dice expresamente que el mandatario puede retener en su poder las cosas que son objeto del mandato hasta que el mandante realice la indemnización y reembolso de los anticipos, daños y perjuicios que le haya ocasionado la ejecución del mandato. Si el consignatario cobra los fletes, lo hace en representación del naviero; la precepción del flete es, por lo tanto, cosa objeto del mandato. De donde se sigue que el consignatario puede retener los fletes hasta que el naviero le abone los anticipos, gastos y perjuicios causados en el desempeño de su cargo".

El citado tratadista, hace una distinción tajante entre consignatarios de buques y comisionistas, lo que de acuerdo con nuestro derecho puede no ser cierto. Vimos ya cuando un agente marítimo puede ser comisionista, por lo que, en algunas ocasiones, las normas relativas a la comisión mercantil le son aplicables y en este caso en especial, no necesitamos acudir al derecho común.

Respecto a la manera en que el agente marítimo pueda hacer garantizar sus créditos, para recobrar sus gastos, anticipos y remuneraciones, una expresa inclusión legislativa superaría muchas dudas, por la dificultad que existe en determinar la naturaleza jurídica de las funciones que los agentes marítimos cumplen. Encontraría apoyo en fundamentos de estímulo a la actividad que estudiamos. Este punto no lo hemos visto tratado en ninguno de los tres proyectos de legislaciones marítimas que hemos estudiado, posiblemente se deba a que en su debido tiempo serán complementados por decretos y reglamentos, esperamos que de ser así, este tema reciba la atención que se merece.

- (60) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 253.
- (61) *Ibidem*, p. 255, en la nota (11) nos dice que en Francia opina lo mismo JULIAN BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, París, 1922, Nos. 371, 424 y 535. La jurisprudencia se ha mostrado muchas veces favorable a esta tesis: en la Argentina tenemos el fallo señalado por MALAGARRIGA OB. CIT., p. 140: "cuando los destinatarios de las mercaderías invoquen derechos por los cuales deben responder los armadores y el capitán, en ausencia de éstos pueden dirigirse contra el agente marítimo, el que es llevado válidamente a juicio como *representante ex-lege* del armador y dentro de las restricciones propias de la naturaleza de su mandato, a menos que hubiera incurrido en responsabilidad personal". (Cámara Federal, 7 dic. 1950 "La Ley" t. 63, p. 555). Según parece, no obstante el fallo que cita MALAGARRIGA, la situación en este aspecto no está muy clara en Argentina, pues DIEZ MIERES, ob. cit., pp. 144-5, dice que: "Aún más, falta en la ley, y es necesario un precepto expreso, que desvaneciendo toda duda, establezca la facultad "ex-lege" del agente, sustituto del capitán, factor o todo representante del armador, de promover acciones y comparecer al juicio en su nombre. No basta la costumbre marítima cuyo valor ha sido invocado para consagrar una interpretación a favor de la personería procesal del agente, por ciertos tratados de derecho marítimo. En el régimen de nuestro derecho escrito la costumbre no tiene fuerza obligatoria...". MALVAGNI, ob. cit., nota 61, p. 44 dice: "Siendo nuestro país, un país de cargadores, estos se verían obligados a acudir al extranjero para demandar a los armadores por incumplimiento del contrato de fletamento, por eso, nuestra jurisprudencia ha sentado que el agente marítimo es el representante legal del capitán o armador, con relación a los consignatarios de la carga".
- (62) En nuestro Código Civil, el ART. 1801. "Ninguno puede contratar a nombre de otro sin estar autorizado por él o por la ley".
- (63) MEZZERA, ob. cit., p. 255. Tampoco en nuestro Código de Comercio hay tal disposición.
- (64) *Ibidem*, p. 256.
- (65) MEZZERA ALVAREZ en su libro sobre Agentes Marítimos, p. 38, citado por SOCIEDADES ANONIMAS. REVISTA DE DERECHO COMERCIAL, cit., pp. 182-3.

- (66) BARBEY, ob. cit., p. 28, dice que: Señalemos todavía que se ha tratado de hacer del consignatario de navío un mandatario sustituto del armador que puede ser escogido por el capitán, primer mandatario del armador. Esta distinción casi no presenta interés práctico porque el mandante está comprometido por los actos de su mandatario sustituto como por los de su mandatario directo.
- (67) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 257.
- (68) Idem. RAFAEL ROJINA VILLEGAS, Compendio de Derecho Civil, Ed. ROBREDO, t. IV, México, 1962, p. 266. Artículos 273 a 308 del C. Co.
- (69) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 257. ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, cit. p. 356. C. Co., ARTS. 75 fr. XV y 284.
- (70) *Ibidem*, p. 258. C. Co. ART. 285.
- (71) ASCOLI, ob. cit., p. 188. En este caso, tendría también un mandato general para pleitos y cobranzas.
- (72) PROYECTO PARA EL CODIGO MARITIMO CENTROAMERICANO, cit., p. 113. PONM cit., p. 36. PLGN, cit., p. 55. BARBEY, ob. cit., p. 27: Es, por tanto, en el mandato en el que es preciso buscar los fundamentos de la relación jurídica que liga al consignatario del buque con el armador.
- (73) Cuando se promulga la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, cuyo antecedente fue el PONM, en el que se le considera expresamente como mandatario, podremos hablar de representación legal.
- (74) ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, cit., p. 356: "En el aspecto corriente y general, la naturaleza de la consignación (se refiere a la consignación de buques) es la de un mandato con representación, o incluso un propio negocio de representación, habida cuenta del criterio de la doctrina judicial actual y de la orientación de nuestra más reciente jurisprudencia civil".
- (75) *Idem*.
- (76) FARINA. Derecho y Legislación... cit., p. 130 GAMECHOGOICOECHEA, Tratado de Derecho Marítimo Español, Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Bilbao, s/f, p. 324: todos los actos en que el consignatario interviene, los realiza en interés y representación del buque y, por consiguiente, en nombre y por cuenta del naviero —in contemplatione domine... Y aun cuando sea designado por el capitán o nombrado por el fletador, el consignatario representa al naviero y al buque y no a estos.
- (77) BARBEY, ob. cit., p. 35: El monto de la remuneración del consignatario está calculado precisamente, sobre la base del flete total y no sobre el flete percibido por la entrega de las mercancías. Se llega a menudo a que en virtud de las estipulaciones de la *Charte-partie* una parte del flete debe pagarse por adelantado al armador, y será anormal o injusto que el consignatario vea sus emolumentos limitados al flete recibido por él en adelanto, cuando él ha dado sus cuidados a el cargamento total.
- (78) DIEZ MIERES, ob. cit., p. 135. GAMECHOGOICOECHEA, ob. cit., p. 330: "Las pólizas de fletamento tienen esta comisión en la siguiente forma: "Es por cuenta del buque el pago de dos por ciento (u otro porcentaje) sobre

el flete, falso flete y demoras a (aquí el nombre del consignatario) desde el momento en que se halle cargado el buque, piérdase en el viaje o no". SCIALOJA, ob. cit., p. 300: "En los contratos de tracto sucesivo se suele establecer una compensación mínima garantizada".

- (79) GAMECHOGOICOECHEA, ob. cit., p. 330.
- (80) BENGOLEA ZAPATA, ob. cit., p. 153. MALAGARRIGA, ob. cit., p. 140: "Con referencia especialmente a los derechos del agente marítimo respecto de sus mandantes, se ha establecido que tienen derecho a una comisión complementaria, por las gestiones relativas a averías, así como por los fletes que comprometieron, durante el contrato que los vinculaba al armador, por el último barco que salió inmediatamente después de la fecha de la terminación de dicho contrato. (Suprema Corte Nacional, 23 agosto 1943- "Fallos" t. 196, p. 407 y "Repertorio Parry", t. 31, p. 278)".
- (81) C. Co. ART. 685: "Para atender a las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa: I.— Pidiéndoselos a los consignatarios del buque o corresponsales del naviero"
- (82) BARBEY, ob. cit., p. 37: si por regla general es a el armador a quien debe reclamarlos acontece que, las cláusulas del conocimiento, o también los usos del puerto, prevén que esos desembolsos serán soportados en todo o en parte por los destinatarios. GAMECHOGOICOECHEA, ob. cit., p. 331.
- (83) BARBEY, ob. cit., p. 41.
- (84) GAMECHOGOICOECHEA, ob. cit., p. 331.
- (85) FARINA, Derecho Comercial... cit., p. 354.
- (86) GAMECHOGOICOECHEA, ob. cit., p. 332.
- (87) Correspondiente a los artículos 2577-8-9 de nuestro C. Civ.

CAPITULO CUARTO

NOMBRAMIENTO DEL AGENTE

- 1.—PRESUPUESTO PARA DESEMPEÑAR LA ACTIVIDAD DE AGENTE.
- 2.—DESIGNACION.
 - a).—Quienes pueden hacerla.
 - b).—Las dos designaciones del Proyecto de Malvagni.
- 3.—PROPOSICIONES SOBRE LA ACEPTACION.
- 4.—EFECTOS DE LA ACEPTACION.
 - a).—Publicidad.
 - b).—Representación.
 - c).—Responsabilidad.
- 5.—TERMINACION DE LOS PODERES DEL AGENTE.

1.—PRESUPUESTO PARA DESEMPEÑAR LA ACTIVIDAD DE AGENTE.

El agente marítimo se ha convertido en una institución casi indispensable para la navegación comercial (88), por lo mismo, se debería exigir que la designación debiera recaer en personas, ya sean o no de existencia visible, que hayan cumplido los requisitos necesarios para su habilitación.

Si en la ley de fondo se establecen los derechos y obligaciones de los agentes marítimos, es lógico suponer que la actividad del agente tenga como presupuesto la habilitación otorgada por la autoridad marítima competente, por lo cual, no estaría de más que en su texto se hiciera referencia específica a la condición de habilitación para el agente, dejando los detalles, como es debido, al reglamento, que impondrá las garantías de seriedad y pulcritud sobre bases selectivas, extirpando males vinculados a la actividad agencial, con beneficio para quienes se dedican a ella en forma honrada (89).

El reglamento deberá considerar las bases de la habilitación (90), registro de agentes y garantías exigibles, entre otras cosas (91).

2.—DESIGNACION DEL AGENTE.

a) Quienes pueden hacerla.

“Su designación es generalmente hecha por el armador para un sólo viaje y un sólo buque, o para varios buques o viajes, o durante un tiempo determinado, para todos los buques que dicho armador envíe al puerto donde reside el agente. Puede también en determinados casos ser designado por el capitán, o cuando media un contrato de fletamento por

entero (*full-cargo*), es usual pactar que lo designará el fletador, sin perjuicio de que el armador (fletante) conserve su agente para vigilar sus propios intereses" (92).

La designación se puede hacer por el armador, por el capitán o por el fletador.

En principio es al armador a quien corresponde esta facultad. Así debe ser lógicamente, porque es necesaria la existencia de un gran margen de confianza personal, ya que se ponen en sus manos cosas e intereses de extraordinario valor (93).

GAMECHOGOICOECHEA (94) expresa que: "Cuando el buque o buques de una empresa de navegación prestan servicios de línea regular, con itinerario y puertos de escala fijos, la compañía designa en cada uno de ellos un consignatario con carácter permanente y, por regla general, con prohibición de asumir la consignación de otro armador o compañía naviera, máxime si sus buques realizan igual tráfico en los mismos puertos que aquélla. Y aquí es donde se pone de manifiesto el grado de la capacidad personal del consignatario, cuya misión primordial en este caso es la de allegar y tener preparado el mayor volumen posible de carga para el buque de su consignación, poniendo en juego su talento, habilidad y dinamismo en sus relaciones con los comerciantes, productores y exportadores de la localidad y sus contornos. Es una lucha titánica entre consignatarios de trascendencia extraordinaria. *El éxito financiero de una empresa marítima depende en gran parte de la elección de consignatarios.*

"Cuando la línea de navegación es de categoría más modesta, en forma que el consignatario no pueda obtener el lucro suficiente sirviendo únicamente a ella, se le consiente que atienda también a otros buques o compañías. En este caso el consignatario se constituye propiamente en una agencia de consignaciones que ofrece sus servicios a cuantos armadores quieran utilizarlos.

"Respecto a los buques *tramps* (continúa el mismo GAMECHOGOICOECHEA) que tienen por campo de acción todos los puertos del globo, carece de finalidad práctica la designación de consignatario con carácter permanente en cada uno de ellos y solamente se nombra en los puertos más frecuentados y, como es natural, sin restricción alguna para ejercer el cargo con buques de cualquier empresa".

Antes de continuar con la designación del consignatario por el capitán, vamos a ver una de las nuevas instituciones que han surgido en la práctica, con relación a la designación de consignatarios en puertos lejanos. No obstante las facilidades de comunicación de la vida moderna, los perfeccionados instrumentos de crédito de que se puede disponer en la actualidad y la difusión enorme de las sucursales bancarias de entidades de primer orden en los más remotos parajes, el establecimiento de consignatarios en puertos alejados, ha creado graves problemas que han sido parcialmente resueltos mediante nuevas instituciones como la llamada "OWNER'S PROTECTING AGENT" de relevante interés, consistente en la designación de una tercera persona jurídica, que radique en el mismo puerto en que tenga su oficina el consignatario de la empresa de navegación. Este agente, cuya misión es proteger los intereses del armador, le informa rápida y detalladamente de los pormenores del despacho de sus buques por el consignatario, a saber: si ha tenido demoras injustificadas; si en caso de reparaciones han sido efectuadas en talleres de garantía o ha atendido el consignatario únicamente a su lucro a costa de baja calidad del trabajo; si los cargos hechos en cuenta contra el armador están justificados y especialmente si se ajustan a las tarifas diversas en vigor, etc.

Tales actividades convierten a dicho agente en un valioso elemento de información, que sin coartar la libertad de movimientos del consignatario, con el que no tiene vínculo jurídico alguno, contribuye a que la gestión de éste sea más eficaz y en beneficio de su principal (95).

Volviendo a la designación, vemos que hay veces en que es el capitán quien nombra al agente del buque (96), esto puede suceder encontrándose el buque muy alejado de la casa armadora, no pudiendo establecer contacto, en un puerto, en el que se hace una escala imprevista, por ejemplo. Es indiscutible, asimismo, que el capitán puede hacer en determinados casos las veces del consignatario, ya que no es estrictamente indispensable que la misión que le corresponde sea ejercitada por otra persona (97).

En último término, dijimos que el consignatario puede ser designado por el fletador. La explicación de este hecho, al parecer ilógico, se da por la ruinosa competencia de los fletes y el exceso de tonelaje en servicio. "Los fletadores —dice GAMECHOGOICOECHEA— (98), aprovechándose de la situación angustiosa de los buques *tramps* imponen

a los armadores el consignatario que ha de representar al buque, bien en el puerto de carga, bien en el de descarga. Esta designación por parte del cargador se conoce con la denominación de ADDRESS CLAUSE, que suele figurar en las pólizas de fletamento, siendo obligatorio, por tanto, para el capitán como para los destinatarios el acatamiento a esta designación.

“Cuando no se consigna esta cláusula, el naviero o el capitán en su caso, gozan de absoluta libertad para nombrar consignatario, la cual suele expresarse en los siguientes términos: “THE VESSEL TO BE FREE OF ADDRESS AT PORT OF...” (99).

“Pero cuando se anota aquella cláusula, el cargador no sólo impone el consignatario sino también la retribución que ha de dársele. Esta cláusula suele expresarse así: THE STEAMER TO BE CONSIGNED TO “CHARTERERS AGENTS” AT LOADING PORT PAYING \$50.00 (Fifty dollars) U.S. CURRENCY AGENCY FEE, AND AT DISCHARGING PORT TO OWNERS AGENTS” (100).

“Como se ve, los fletadores no se limitan a imponer el nombramiento del consignatario del buque, sino que este consignatario ha de ser precisamente un agente o representante de aquéllos, unas veces en el puerto de carga, como reza la cláusula transcrita, otras en el de descarga. De donde se sigue que las dos consignaciones, del buque y del cargamento, se refunden en un mismo individuo. Y cuando el capitán acude a él en su calidad de consignatario del buque, en demanda de asistencia contra las irregularidades o abusos de los receptores de la mercancía en el puerto de destino, o del personal dependiente del fletador en el puerto de carga, queda burlado en sus legítimas pretensiones, pues debiendo el consignatario su designación al cargador, es de suponer que más se cuidará el dicho consignatario de favorecer a éstos que al capitán y aún al buque que representa”.

La mayor parte de los autores hacen notar que esta cláusula ha de considerarse como abusiva (101).

Por último y a manera de apéndice, observaremos que el tratadista argentino DIEZ MIERES (102) nos dice que : “Como fórmula corriente de nombramiento de agente, citemos la cláusula de la “River Plate Charter Party. 1937” elaborada por la Chamber of Shipping Británica, para el transporte de cereales de nuestro país a Europa, que establece que

“el buque va consignado en el puerto de descarga a los dueños o a sus agentes encargados del registro del buque en la Aduana”.

b) Las dos designaciones del Proyecto de MALVAGNI.

En Argentina, el “Proyecto de Ley General de la Navegación” establece una división de funciones en la actividad agencial (103) y, a pesar de que ya habíamos tratado esto por otros motivos, nos sentimos obligados a repetirlo para dar coherencia sistemática a la exposición.

En la Exposición de Motivos del Proyecto (104), con referencia al agente marítimo, se habla del doble aspecto de sus funciones —unas de derecho público frente a las autoridades administrativas, otras de derecho privado con relación a los particulares— que permitió, recogiendo un uso consagrado por la práctica, autorizar al armador a designar, para actuar frente a los entes privados, una persona distinta de la que actúa ante los entes administrativos, pudiendo, por lo tanto, tener el buque dos agentes, uno aduanero, el otro como representante ante los particulares.

Con anterioridad a la redacción del Proyecto, otro tratadista argentino (105) estimaba que una futura legislación debería distinguir de plano las relaciones del armador con el agente, de las que atañen al público y fiscales, decía también que: “En buenas doctrina, puede haber relaciones agenciales aunque el designado no tenga a su cargo funciones ante la Aduana o las autoridades, y viceversa. Las funciones pueden recaer totalmente en un agente o no. Un mismo armador puede nombrar dos agentes, uno para cada problema: o dentro del mismo uno de entrada y otro de salida. Con relación a un mismo buque o expedición puede haber dos agentes pero provenientes, en su designación, de un origen distinto. El aduanero puede ser designado por el fletador como por el capitán; por último puede también designar el agente confidencial para controlar las cuentas del designado por el fletador”.

3.—PROPOSICIONES SOBRE LA ACEPTACION.

Cualquiera que sea la persona del principal o las características particulares de cada caso especial, el contrato de agencia marítima será siempre en el fondo un contrato de mandato y estará regido por las disposiciones del Código Civil; sin embargo, debido a las especiales características del Derecho Marítimo, las normas del derecho común se

aplicarán en defecto de la Ley marítima, y es aquí, donde queremos repetir una resolución administrativa argentina, que pensamos, sería prudente incorporar al reglamento sobre la actividad agencial, ya que, atribuyendo a dichos agentes "el indudable carácter de auxiliares de la administración pública" se los declara obligados a atender los despachos de cualquier buque que les requiera sus servicios, "salvo exclusividad reconocida o fundados motivos respecto a una persona o entidad" (106).

Proponemos que se debe establecer una disposición que señale la obligación del agente marítimo de aceptar la oferta hecha por el principal, no pudiendo negar sus servicios sin causa justa, y podría agregarse —en buena técnica legislativa— que si rehusare será responsable de los daños y perjuicios que de su negativa resulten al principal, aparte de la sanción administrativa a que se haga acreedor.

Proponemos también, que debido a la importancia de sus funciones, a que ofrece sus servicios al público y como complemento a la anterior propuesta, que se incluya en el reglamento que la aceptación de los agentes marítimos puede ser, además de expresa o tácita, simplemente presunta, por el solo hecho de que no rehusen el mandato dentro de las 48 horas después de recibida la oferta (107).

4.—EFECTOS DE LA ACEPTACION.

Los efectos principales de la aceptación son los relativos a la publicidad, la responsabilidad y la representación. En este capítulo nos concretaremos a la publicidad, dejando los otros para el siguiente.

El PONM en sus disposiciones referentes a la agencia marítima no trata el problema de la publicidad, ni siquiera para establecer que será objeto de reglamentación posterior, como lo hace el Proyecto argentino (108).

Sin embargo, ya que es evidente que este problema será tratado en el reglamento sobre la actividad agencial, vamos a ver los requisitos que deberá llenar la publicidad, según el maestro BENGOLEA ZAPATA (109), ya sea en el Registro Público de Marina —por el que aboga— o utilizando los órganos existentes. Dice el mencionado maritimista: "Producida la aceptación por el agente nace la obligación de dar publicidad al vínculo anudado. Esta obligación incumbirá, también, al principal salvo anterior cumplimiento por el agente.

"El asiento respectivo detallará las funciones a cumplir y las modificaciones que se introduzcan al facultamiento inicial, que no podrán ser opuestas a terceros hasta que el requisito se cumpla. La revocación de la designación debe ser inscripta so pena de quedar vigentes sus efectos con relación a terceros.

"Hemos señalado el caso de la pluralidad de agentes (ver las dos designaciones del Proyecto MALVAGNI). Cualquiera que sea el origen de su nombramiento no es admisible la superposición de funciones, por lo cual cada facultamiento distinto deberá ser motivo de un asiento con sus especificaciones particulares".

5.—TERMINACION DE LOS PODERES DEL AGENTE.

En el fondo, el contrato de mandato se encuentra siempre en el contrato de agencia, por lo que, podría parecer suficiente, el remitir al derecho común, pero esto se hará sólo en defecto de la ley marítima.

El Código Civil, en el artículo 2595 enumera las distintas formas de terminación del mandato, siguiendo el orden de dicho precepto, veremos los puntos que interesan a nuestro estudio.

El mandato termina por la revocación del mismo que haga el mandante, que puede ser cuando y como le parezca. El solo punto litigioso consiste en saber si el agente así revocado tiene derecho a los daños y perjuicios que se le han ocasionado injustamente por esta medida.

En Inglaterra y en los Estados Unidos los textos son mudos. Para los tribunales ingleses el contrato de agencia es normalmente revocable a voluntad (110).

No es lo mismo en Francia, donde la calificación de mandatario ha sido atribuida al consignatario. Se ha proclamado la responsabilidad del armador cuando la revocación parece abusiva, o por su carácter intempestiva y arbitraria, o sea por la ausencia de un preaviso normal (111).

El previo aviso, cuya necesidad ha sido reconocida por numerosas decisiones, resulta más obligado cuando el contrato ha implicado gastos de personal, de oficinas o de publicidad, que deben ser resarcidos (112).

La solución mexicana (113) fue la siguiente: "El naviero que sin justa causa cancele a un agente marítimo su representación, deberá abo-

narle los daños y perjuicios que la cancelación le ocasionare, los que no se considerarán inferiores al importe de lo que hayan producido al agente las operaciones del armador, en los tres meses anteriores a la cancelación”.

Otra forma de terminación se refiere a la muerte del mandante o del mandatario. Siguiendo con la estricta noción del mandato, la doctrina es unánime en admitir que la muerte del consignatario o del armador pone fin al contrato. De hecho, en nuestros días, las operaciones de consignación son la mayor parte del tiempo confiadas a sociedades de consignación, y el elemento INTUITUS PERSONAE del contrato, tiene una tendencia a desaparecer delante del anonimato de la denominación, de suerte que la muerte de uno de los asociados o del mismo jefe de la casa, deja, según los estatutos, subsistir la sociedad, así el mandato no se entiende más que como una relación particular de confianza uniendo a las partes contractuales (114).

También la quiebra pone fin al contrato de consignación. El elemento de confianza inherente al mandato, y más todavía al contrato de consignación, se encuentra gravemente afectado por esta medida, y no puede haber problema alguno si una de las partes no quiere seguir tratando con la otra en ese caso (115).

- (88) En el Proyecto de Ley General de la Navegación, cit., p. 40, se dice que según las "Ordenanzas de Aduana", ningún buque puede dejar de tener agente marítimo; en el Reglamento para la Navegación de Cabotaje, cit., en el ART. 6: "Toda embarcación en servicio de cabotaje tendrá en cada uno de los puertos que toque un consignatario autorizado por la Capitanía de Puerto".
- (89) BENGOLEA ZAPATA, ob. cit., p. 141.
- (90) Ya que en lo referente a la inhabilitación, es lógico tener en cuenta los casos en que el Código penal común la impone como accesoria en algunos delitos.
- (91) BENGOLEA ZAPATA, ob. cit., p. 142: citando un proyecto de ZACCAGNINI sobre "Agentes bancarios y Subagentes marítimos", en el que se propone la matriculación de los subagentes previa constancia de ser mayores de edad, de estar domiciliados por más de dos años en el sitio donde ejerzan sus funciones, no haber sufrido condenas por delitos contra la propiedad, capacidad para ejercer el comercio, declaración jurada de bienes, depósito de garantía, balances controlados, etc.
- (92) MALVAGNI, Curso de Derecho de la Navegación, cit., p. 45.
- (93) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., p. 195.
- (94) Ob. cit., p. 323.
- (95) ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, cit., p. 354.
- (96) BARBEY, ob. cit., p. 31: el consignatario es escogido a veces por el capitán quien es responsable, si ha hecho elección de una persona notoriamente incapaz e insolvente.
- (97) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., p. 195.
- (98) Ob. cit., pp. 323-4.
- (99) El buque goza de libertad para designar consignatario en el puerto de...
- (100) El vapor deberá ir consignado a los agentes de los fletadores en el puerto de carga, pagando \$50.00 (cincuenta dólares), comisión de agencia que rige en los Estados Unidos, y en el puerto de descarga a los agentes de los armadores.
- (101) NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA, cit., p. 195.
- (102) Ob. cit., p. 133.
- (103) Circunstancia que contrasta con la tendencia a la unificación.

- (104) PLGN, cit., p. 54.
- (105) BENGOLEA ZAPATA, ob. cit., pp. 144-5.
- (106) V. supra página.
- (107) En el mismo sentido "Las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas" ART. 52.—"...La renuncia habrá de hacerse por escrito, dentro de las 48 horas después de admitido el manifiesto. Pasadas las 48 horas, se entenderá admitida, para todos los efectos de estas Ordenanzas, la consignación que no se hubiere renunciado expresamente", citadas por FARÍÑA, Derecho y Legislación... cit., p. 133. Entre nosotros el C. Civ., ART. 2547, establece la aceptación presunta, para los profesionistas, al cabo de tres días.
- (108) En el PLGN, cit., el ART. 257: "La autoridad aduanera publicará en sus oficinas el nombre y domicilio de la persona o entidad, según los casos, que actúen como agentes del buque, conforme a lo dispuesto en los artículos anteriores", y completa las cosas con el ART. 261: "La reglamentación establecerá todo lo atinente a la publicidad de las designaciones de agentes marítimos que se efectúen de conformidad con las previsiones del presente capítulo". DIEZ MIERES, ob. cit., p. 144: Juzga que debe ser creado en Argentina un registro especial de los agentes marítimos, "que establezca sanciones penales para hacer efectiva la obligatoriedad de la inscripción y consiguiente publicidad".
- (109) Ob. cit., p. 146.
- (110) BARBEY, ob. cit., pp. 32-3. FARINA. Derecho Comercial Marítimo, cit. p. 361: "En Inglaterra es principio general de la jurisprudencia que el contrato de "Agency" por duración indeterminada es siempre revocable *ad nutum* pero se reconoce un derecho a indemnización de daños y perjuicios cuando la revocación es sin motivo justo o sin una causa válida, impidiendo al agente realizar los beneficios con que contaba".
- (111) BARBEY, ob. cit., p. 33.
- (112) FARINA, Derecho Comercial Marítimo, cit., p. 361. Este párrafo se deriva de un decisión (p. 382) belga (S. Angel. Bruselas. 9-II-1929): "El contrato de agencia marítima, en razón a su naturaleza y su objeto, necesita gastos de oficina, de personal y de publicidad relativamente considerables, cuya amortización exige cierto carácter de permanencia, exclusivo de una ruptura arbitraria. Se trata de un contrato sinalagmático celebrado en interés de ambas partes, y por ello, en el caso de ruptura injustificada, el agente tiene derecho a indemnización de daños y perjuicios".
- (113) PONM, cit.
- (114) BARBEY, ob. cit., p. 34. En el mismo sentido FARINA, Derecho Comercial Marítimo, cit., p. 361.
- (115) BABEY, ob. cit., p. 35.

CAPITULO QUINTO

RESPONSABILIDAD Y REPRESENTACION PROCESAL

1.—RESPONSABILIDAD.

A) Derivada de la actividad del agente.

I.—Responsabilidad personal del agente.

II.—Responsabilidad de su principal, comprometida, de conformidad con los principios generales, por el agente.

B) Derivada de la función del agente.

I.—Irresponsabilidad del agente cuando no se trate de su propia falta.

II.—Responsabilidad total, aunque no medie falta de su parte.

III.—Responsabilidad limitada en el monto y circunscrita a ciertos casos especiales.

2.—REPRESENTACION PROCESAL.

A) Poder suficiente o representación legal.

B) Agente de armadores no domiciliados en la República.

1.—RESPONSABILIDAD.

Dijimos ya que los efectos principales de la aceptación son los relativos a la publicidad, la representación y la responsabilidad, habiendo visto el primero, nos vamos a ocupar de los restantes.

En todos los libros que hemos consultado, notamos una tendencia, al estudiar la institución del agente marítimo los unos, del consignatario de buques los otros, del "raccomandatario" los italianos, siempre es común encontrar que la mayor parte de sus esfuerzos la ocupan en los mencionados efectos. Es lógico que así suceda, ya que es la responsabilidad y la representación lo que ocasiona más problemas en la práctica y preocupa por igual a los agentes marítimos, a los abogados y a los juristas legisladores.

Siguiendo un orden lógico, vamos a ocuparnos primero de la responsabilidad.

Es frecuente que a la ocasión de un transporte marítimo, una u otra de las partes interesadas, tenga una reclamación que formular, sea sobre el estado en el cual las mercaderías arriban a su destino, sea por el pago del flete, etc. Todo transporte marítimo puede, entonces, producir cuestiones de responsabilidad que los tribunales deben resolver y que interesan muy directamente a los agentes marítimos (116), en su compleja y distinta actividad auxiliar.

Para estudiar la responsabilidad del agente marítimo, vamos a seguir el camino de distinguir la derivada de la actividad del agente de aquella derivada de su función de agente (117).

A) Derivada de la actividad del agente.

I.—Responsabilidad personal del agente (con sus propios bienes) (118).

a) Se señala, en primer lugar, que el agente es responsable personalmente por numerosas obligaciones que resultan de su gestión ante los entes administrativos, pero que no habremos de ver nosotros por tratarse de aspectos de Derecho Público regulados por leyes especiales:

b) Como todo mandatario, es responsable, para con los terceros con los cuales trata, de las faltas personales que podría cometer en la ejecución de su mandato. Esta responsabilidad tiene fundamento delictual, y por consiguiente, el acreedor debe probar la falta del agente. Así como el capitán no es responsable más que por sus propias faltas (Art. 694 C. Co.), la misma solución se impone con respecto al agente marítimo. Los tribunales han hecho numerosas aplicaciones de esto: retardo en la descarga, consecuencias de su negligencia; retardo en la entrega, consecuencias de su error grave; defecto de vigilancia sobre las mercancías en el muelle consignación injustificada en manos de terceros; falta de atenciones en cuanto a la mercancía, etc. (119);

c) También si se ha excedido de los límites de su mandato, es personalmente responsable, teniendo acción contra el agente tanto el mandante, como los terceros, si procedieron de buena fe. Sin embargo, el armador no queda exonerado de esas obligaciones, cuando correspondan a las gestiones hechas en la administración del buque (120);

d) "El agente responderá, asimismo, —nos dice DIEZ MIERES (121)— con los bienes propios, cuando estén confundidos con los de su principal, de tal modo que no puedan fácilmente separarse (Art. 137 in fine C. Co. arg.), como los fletes cobrados y los adelantos recibidos del armador que estuvieren depositados en las cuentas del agente a su nombre. La ley quiere reprimir las situaciones patrimoniales equívocas que se prestan a defraudar al comercio; e inflige una seria sanción contra el representante que no ha cuidado de deslindarlas" (122);

e) Si el agente marítimo obra en su propio nombre, queda directamente obligado hacia la persona con quien ha contratado, como si el asunto fuera personal. En todo caso, ya haya obrado en su propio nombre o en el del armador, este último queda siempre obligado cuando notoriamente ha hecho aquél gestiones por su buque, aún cuando no declarase su carácter de mandatario (123).

II.—Responsabilidad del armador, comprometida, de conformidad con los principios generales, por el agente (124).

“La responsabilidad del armador, por la gestión de su “alter ego”, agente marítimo o consignatario del buque, no puede ser limitada con el abandono de la fortuna de mar” (125).

Respecto también a la responsabilidad del armador, se ha establecido en las disposiciones relativas a la agencia marítima del ya mencionado PONM que: “El agente marítimo será considerado como un mandatario del armador, y consecuentemente, obligará a éste en los contratos que por su cuenta celebre”.

Basado en estos principios, BARBEY (126) trata una de las funciones principales del agente marítimo, la de descargar y entregar las mercaderías; este proceso comprende una serie de operaciones en la que la más importante es la verificación de la carga. La jurisprudencia admite actualmente de manera unánime, que el agente marítimo está en el derecho de reconocer, contradictoriamente con los reclamadores, las faltas y las averías sufridas por la carga. De este principio reconocido actualmente, se desprenden automáticamente las consecuencias siguientes: el armador está comprometido por los reconocimientos de faltas y averías hechos por el agente en la misma forma que si hubieran sido establecidos por su capitán; las protestas que pudieran hacer los destinatarios, sobre el estado de la carga, pueden ser dirigidas al agente del buque, como también al armador; inversamente, los reclamadores son dispensados de sus protestas cuando el agente, comprometido por lo mismo su armador, firma personalmente un reconocimiento de averías o de faltas.

Agrega BARBEY, que en su opinión, el agente puede igualmente exigir que su principal respete los compromisos que él ha contraído por su cuenta, cuando habiéndose excedido en los límites de su comisión vea sus compromisos ratificados tácitamente. Esta opinión sigue las prescripciones sobre el mandato y la comisión y ha sido ya emitida, a propósito de un conflicto en que se oponía el armador a sus agentes, por el Tribunal de Marsella.

B) Derivada de la función del agente.

En cuanto a la responsabilidad derivada de la función del agente

marítimo, encontramos siguiendo un orden histórico, tres diversas posiciones, tratando de predominar: I.—La irresponsabilidad del agente cuando no se trate de su propia falta; II.—La irresponsabilidad total, aunque no medie falta de su parte; III.—La responsabilidad limitada en el monto y circunscrita a ciertos casos especiales (127).

Si la responsabilidad derivada de la actividad del agente, como hemos visto, es ilimitada, y no existen problemas en este sentido, sin embargo, surgen otras responsabilidades, cuando el perjuicio es debido a una mala ejecución del contrato de transporte en general (128). Estas son las derivadas de la función del agente.

I.—Irresponsabilidad del agente cuando no se trate de su propia falta.

En efecto, " se ha planteado la duda de si el agente marítimo puede ser responsabilizado directamente por los hechos del armador, capitán o tripulantes, que no se deben a su intervención personal o de sus empleados y si, como consecuencia, puede ser perseguido en sus bienes propios para que se haga efectiva esa responsabilidad. El problema ha surgido generalmente con ocasión de las operaciones de descarga y entrega a los destinatarios de las mercaderías transportadas por el buque, cuando se comprueban faltas o averías que se deben, presumiblemente, a culpa o negligencia del armador, capitán o tripulantes" (129).

Sobre este punto, las circunstancias de hecho pueden ser diversas. Si en el puerto de descarga se encuentra una dependencia de la sociedad de navegación, los interesados tienen frente a sí al propio armador, a quien pueden responsabilizar directamente. Si esto no sucede, pero el capitán y el buque no abandonaron el puerto, pueden dirigir su acción contra el capitán y hacer efectivos sobre el buque los derechos que tuvieren. La dificultad práctica aparece, cuando no existe en el puerto una dependencia de la empresa armadora y cuando el buque, una vez efectuada la descarga, abandona el puerto, poniéndose fuera del alcance de los posibles reclamantes. En tal caso es cuando los damnificados han pretendido responsabilizar directamente al agente, tratando de hacer efectivos, en sus bienes propios, las indemnizaciones por daños y perjuicios que eventualmente pudieran serles acordadas (130). Esta solución puede ser justa para los destinatarios, pero no desde el punto de vista jurídico, por que ninguna relación de derecho une al agente a estos últimos.

II.—Responsabilidad total, aunque no medie falta de su parte.

La segunda tesis fue sostenida por primera vez por el Tribunal de Comercio del Havre, en sentencia que por su novedad se hizo célebre, de 16 de febrero de 1874, seguida por la Corte de Rouen y los tribunales de Rennes y de Burdeos.

El contenido de dicha sentencia es el siguiente: La partida prematura del navío priva a los reclamadores de todas las garantías. Esa partida no es posible hasta que un agente consignatario interviene en la descarga, con el fin de reemplazar al capitán y de permitirle marchar antes del fin de las operaciones de entrega, que le incumben normalmente.

Es, en definitiva, a la sola intervención de ese agente que los destinatarios deben la agravación de su situación, de suerte que parece normal que aceptando sustituir al capitán, el agente acepte igualmente ser, en lo sucesivo, investido de todas sus obligaciones. Un convenio tácito se establece entre destinatarios y consignatario, según el cual, los primeros no consienten en la partida del navío más que a condición de que el segundo les ofrezca su responsabilidad personal en lugar de la del capitán. La partida del navío crea entonces, vínculos nuevos entre destinatarios y agente consignatario y se encuentra en la base de la responsabilidad personal del agente (131).

En cuanto a la influencia de esta sentencia en Sudamérica, en los campos de la jurisprudencia y la doctrina, MEZZERA ALVAREZ (132) expresa que: "La jurisprudencia argentina no adoptó, frente al problema, una actitud muy firme. En muchas ocasiones, los fallos mezclan la cuestión relativa a las facultades del agente para estar en juicio por el armador con la concerniente a su responsabilidad personal por actos u omisiones no imputables a su propia culpa, o con la relativa a la índole de las relaciones jurídicas que lo unen con los propietarios o armadores del buque. Otras veces se utilizan argumentos extraídos de otras sentencias, recaídas en juicios aparentemente similares pero distintos en definitiva en su problema medular.

"Sin embargo, —no obstante declararse por muchas sentencias que el agente marítimo es un representante legal del armador, sustituto del capitán, que puede ser demandado en lugar del armador— la jurisprudencia argentina nunca llegó a consagrar en forma definitiva la respon-

sabilidad personal del agente, con sus bienes propios, por las faltas o averías de la carga no debidas a su culpa personal o a la de sus subordinados.

“Nuestra jurisprudencia — continúa MEZZERA— también ha sido vacilante. Algunos fallos declaran la responsabilidad personal del agente, pero puede decirse que la tendencia que ha triunfado en definitiva rechaza esa pretendida responsabilidad personal como contraria a los principios generales que gobiernan la situación del agente marítimo, en su calidad de representante del armador.

“En doctrina, también pueden considerarse aisladas las opiniones que como la de BOITIER, admiten las conclusiones de la jurisprudencia francesa anterior a 1923.

“La opinión admitida por la mayoría de los autores afirma que el agente marítimo, por su misma calidad de representante, no puede ser responsabilizado directamente sino sobre la base de su culpa personal”.

Es evidente que, legalmente, no puede haber otra solución.

La jurisprudencia que sostiene la tesis del Tribunal de Comercio del Havre, es analizada magistralmente por el tratadista español GÁMECHOGOICOEHEA (133), y es su obra la que seguiremos en estos pasos:

“1o.—*La salida del buque a la alta mar consentida por el consignatario.* Pero ¿es qué puede oponerse a ello? La salida la dispone el Capitán como jefe supremo del buque, o el naviero, que es quien dirige la expedición comercial. El consignatario no puede oponerse al Capitán porque carece de autoridad sobre él en los asuntos de navegación, ni al naviero, porque es su mandatario y está sometido a sus órdenes. Además, como dice muy bien MORAGLIA en la Rivista di diritto commerciale de 1923, el consignatario no puede invocar ningún motivo o derecho para impedir la salida del buque, puesto que en el caso presente, no es acreedor del mismo. Es a los receptores a quienes incumbe la detención del buque para asegurar las reclamaciones a que tengan derecho, pero nunca al consignatario.

“2o.—*Compromiso tácito de responsabilidad.* El ofrecimiento tácito de responsabilidad por parte del consignatario supone como contrapar-

tida la aceptación igualmente tácita de los receptores. Y pregunta el mismo autor, ¿cómo puede hablarse de acuerdo tácito entre receptores y consignatario para dejar salir el buque y de una aceptación así mismo tácita de responsabilidad por parte del consignatario para asegurar al armador un derecho que ya le asiste en virtud del conocimiento de embarque? ¿Dónde consta este acuerdo tácito? ¿Cuáles son los hechos que permiten deducir la existencia de esas manifestaciones de la voluntad?

“3o.—*El consignatario, garante del armador.* Hemos de desvirtuar en los mismos términos esta afirmación gratuita, puesto que tal garantía no figura en la ley ni en contrato alguno expreso o tácito.

“4o.—*El consignatario sustituye al armador.* Es cierto, como mandatario que es del mismo; pero la responsabilidad del armador es contractual ya que nace del contrato de transporte y no puede hacerse responsable de las faltas imputables al naviero resultantes de dicho contrato. Además el mandante responde de los actos del mandatario en la ejecución del mandato, pero no viceversa.

“5o.—*Sustituye también al Capitán.* Cierto es que le sustituye en cuanto el Capitán abandona el puerto, pero sólo a los efectos de la distribución y entrega de las mercancías a los receptores que no hayan acudido a recogerlas al costado del buque en el acto de la descarga. Esta sustitución no alcanza a las faltas que haya podido cometer el Capitán en el transporte y manipulación de las mercancías antes de llegar al puerto.

Y no puede admitirse que el consignatario sea un adjunto del Capitán. Y aunque lo fuera, respondería de sus propios actos, no de los del Capitán.

“6o.—*La responsabilidad del naviero y del Capitán resultarían ilusorias.* Quizá sea así cuando se trata de armadores extranjeros, pero no sería en todo caso razón suficiente para establecer una fórmula general que comprenda también a los nacionales, ya que desaparece para éstos la base en que se apoya este argumento”.

Respecto a este último punto, en el que el tratadista español se muestra un poco dudoso y no muy firme, el maestro MEZZERA ALVAREZ (134) lo rechaza por completo, con los siguientes razonamientos: “Los inconvenientes de índole práctica que se imputan a la tesis

de la irresponsabilidad del agente carecen de entidad. Se dice que la responsabilidad del transportador se haría ilusoria porque los reclamantes deberían demandarlo ante su domicilio establecido en el extranjero generalmente, lo que equivaldría, prácticamente, a prohibir el legítimo reconocimiento de sus derechos. El argumento es más efectista que real. Es bien sabido que, si las empresas armadoras están radicadas en el exterior, sus buques frecuentan nuestros puertos en fechas regulares y periódicas, impuestas por la moderna organización de la navegación comercial. Las deficiencias del contrato de transporte que termina de ejecutarse en la República deben ser controvertidas ante nuestros tribunales, y no ante los tribunales extranjeros del domicilio de armador, por aplicación del Art. 1270 del C. Co. ur. (que dice: "El contrato de fletamento de un buque extranjero que haya de tener ejecución en la República, debe ser juzgado por las reglas establecidas en este Código, ya haya sido estipulado dentro o fuera de la República") y por imperio de la tesis que niega validez a las cláusulas atributivas de jurisdicción insertas en los contratos de fletamento" (135).

"Los destinatarios damnificados —continúa el maritimista uruguayo— podrán, en consecuencia, obtener de nuestros tribunales la condena del armador y conseguirán hacerla efectiva embargando uno de sus buques que haga escala en nuestros puertos, o las sumas de dinero que provengan de fletes, pasajes u otros créditos, de propiedad del armador, que el agente marítimo vaya cobrando. La forma en que actúan los agentes marítimos, hace que los bienes más importantes que detentan sean, precisamente, los que son propiedad del armador. La tesis de su responsabilidad personal no es —en definitiva— la que mayormente beneficia a los presuntos damnificados".

La tesis de la responsabilidad total del agente no duró mucho en la jurisprudencia francesa; antes de que veamos el asunto del vapor CONGO, conviene recordar que ciertos tribunales de comercio, tales como el de Marsella, seguidos por la Corte de Apelación de Aix, no han admitido nunca el principio de la responsabilidad personal, para ellos el consignatario no puede ser tenido responsable de las faltas y averías más que cuando ellas resultan de su propia culpa.

La famosa sentencia de la Corte de casación de 2 de julio de 1923 concluyó con la entera irresponsabilidad del consignatario del buque, excepto por faltas personales. Parte para ello de considerar que: Las

convenciones no surten efecto más que entre las partes contratantes; que el consignatario del buque es mandatario del armador, que no es parte en el contrato de transporte; que entregando las mercancías a nombre del mandato, su responsabilidad no es empeñada por una falta del armador o del capitán y que en ausencia de una convención especial no responde más que de su propia falta. Por estos motivos anula la sentencia que condena a los consignatarios del vapor CONGO a pagar al receptor daños y perjuicios y también establece que el consignatario no puede ser perseguido por el receptor por averías debidas a una estiba defectuosa (136).

A pesar de todo, las cosas no volvieron a ser las mismas, Urgentes menesteres prácticos han llevado a la conclusión de que no es suficiente liberar al agente marítimo de toda responsabilidad personal, esta tendencia, que busca una responsabilidad limitada en el monto y circunscrita a ciertos casos especiales, no ha sido plasmada todavía ni en leyes ni en proyectos (137).

III.—Responsabilidad limitada en el monto y circunscrita a ciertos casos especiales.

Viendo que es preciso salvaguardar de una manera o de otra los derechos de los destinatarios, perjudicados por la partida del navío, se ha sostenido que el agente puede ser tenido responsable, no sobre sus bienes personales, sino sobre el flete cobrado por la cuenta del armador. Esta pretensión ha sido criticada, diciendo entre otras cosas, que con frecuencia no constituye más que una garantía insuficiente para los destinatarios.

Hay otra solución —apoyada por BARBEY (138)— según la cual, los armadores extranjeros, deberían estar obligados a garantizar la ejecución de sus obligaciones por el depósito, en el lugar de descarga, de las prendas o garantías suficientes.

Lo mismo que en materia de seguros, las sociedades extranjeras tienen la obligación de garantizar sus actividades por la creación de reservas adecuadas, immobilizándolas en las países con los cuales están en relaciones, por lo mismo las sociedades de armamento deberían estar sometidas a ciertas restricciones financieras, admitiendo que tales decisiones no puedan ser tomadas más que sobre la base de acuerdos internacionales. La concurrencia juega en materia marítima, un papel tan

importante, que las medidas unilaterales pueden entrañar consecuencias desastrosas para los navíos y los puertos de los países que les hayan tomado.

Sin embargo, el problema de las sociedades extranjeras que hagan el transporte por líneas regulares, tiene poca importancia, puede ser de fácil solución, como hemos visto que sostiene MEZZERA ALVAREZ y BARBEY, por lo que hace al cabotaje no hay problema alguno, donde realmente reside es en el caso de los buques *tramps* o adventicios.

Una solución a este problema sería de utilidad, principalmente para los países llamados cargadores (139).

Es aquí el momento de mencionar los esfuerzos que en este sentido ha hecho el maritimista argentino BENGOLEA ZAPATA (140) como "partidario de la responsabilidad del agente marítimo, aún cuando no mediara falta personal, si bien en forma limitada, para el caso de que el buque haya partido, y queden reclamos pendientes, careciendo el principal de domicilio y bienes en la República. Es el caso típico del buque *tramps*, atendido ocasionalmente y dejando responsabilidades emergentes del contrato de transporte sin solventar.

"Esta cuestión es la que determinó la jurisprudencia haciendo responsables a los agentes marítimos, de los tribunales del Havre, de la Corte de Burdeos y Rouen, la Corte de Turín y algunos fallos del Superior Tribunal de España.

"Me ha preocupado, vivamente, cómo solucionar, frente a los derechos del consignatario, o destinatario, la cuestión de la irresponsabilidad del agente y la de hecho del armador. En efecto, no parece justo obligar al acreedor —a veces de sumas poco crecidas— que demande en lejana jurisdicción, se libre al azar de patricinios de ocasión, sin cañor por la defensa, y soporte el desequilibrio económico entre el monto de su reclamo y los desembolsos inmediatos. Todo hace probable la renuncia a la acción, quedando el daño sin reparación. Una irresponsabilidad en el hecho, jurídicamente inaceptable.

"Por otra parte tenemos que el agente, también es irresponsable, no obstante que puede respaldarse en su principal para no cargar con reclamos sustanciados contra aquél. Tal es lo que ocurre en la realidad de las cosas —salvo casos de gran confianza del agente en la solvencia y seriedad de su principal— pues se acostumbra a solicitar la anticipa-

ción de fondos necesarios. El telegrama que subsigue al de aceptación del cometido es el que solicita dinero para los gastos fijos en que indefectiblemente, incurrirá el buque a su llegada. En cuanto a gastos imprevistos v. gr. una avería, que exija la inversión de dinero en reparaciones, también se sigue el mismo procedimiento. El armador, por su parte buscará los fondos ya en los bancos o en el seguro o en el Club de Protección de armadores para los riesgos no contemplados en las pólizas usuales (141).

“De esta manera resulta poco aceptable la irresponsabilidad, cuyo sesgo es peligroso; fuente de inseguridad en las relaciones jurídicas, mala consejera para el respeto de los intereses ajenos.

“Por eso propiciaba la responsabilidad limitada del agente, entendiendo que fijarle alguna implicaba un factor de seriedad y disciplina. pues la aceptación del carácter de agente no debe constituir un acto desaprensivo, sino jerarquizado, que obliga a la previsión de ciertas consecuencias.

“Hoy me inclino a sostener que este complejo problema requiere una revisión en el régimen de diversos institutos vinculados al mismo. Con seguridad, mis proposiciones al respecto resultarán sólo un esbozo rudimentario, pero sirvame de disculpa la buena intención y las dificultades del tema.

“Creo que debe reformarse el régimen legal en lo atiente a:

1o.—El régimen de revisión y entrega de la carga a los destinatarios o consignatarios;

2o.—Conectar al despacho del buque, la necesaria intervención de los agentes marítimos a la traba de medidas precautorias sobre aquél.

“Es de evidencia, que el consignatario o acreedor que no haya sido negligente debe merecer alguna protección legal de su derecho, aún a despecho de romper criterios clásicos, que pueden no conducir con las peculiaridades de nuestra disciplina, autónoma, por derecho propio especialmente.

“En tal sentido, para los agentes que atienden el transporte de ultramar, sería conveniente establecer en la futura ley el sistema ya asentado en los usos de la revisión conjunta de las mercaderías entre los

consignatarios o destinatarios y aquellos, dentro de un breve plazo a partir de la llegada del buque.

“Acreditada la pérdida o avería ¿no sería conveniente establecer una notificación del interesado al agente para que, en otro lapso breve, pero suficiente para que pueda tramitarse un embargo, el buque no se despache?

“Si no obstante la notificación se accede al despacho antes de cumplirse el plazo legal ¿no puede entenderse con razón que —sea porque está respaldado efectivamente o porque el principal le ofrece garantías—, toma a su cargo la responsabilidad del reclamo? Creo que esa actitud puede justificar voluntad de asumir responsabilidad de consecuencias en su contra, en tanto traduce una mucho más clara que la que derivaba de la teoría de la convención tácita entre el agente y los destinatarios.

“De cualquier manera, para eximirse de su responsabilidad, puede denunciar bienes del principal que cubran el valor reclamado y los gastos causídicos. Así, *mutatis mutandi* el fiador ejecutado se libera de la acción ejercida contra suyo, dando a embargo bienes del fiado”.

2.—REPRESENTACION PROCESAL.

El agente marítimo, como representante del armador (142), debe muchas veces actuar judicialmente para demandar el cumplimiento de las obligaciones que le son debidas a su representado (143). Inversamente puede ser citado o emplazado por terceros para que comparezca en juicio a contestar las reclamaciones que se dirigen contra el armador.

Con respecto a la representación procesal del armador por el agente marítimo, se han suscitado dos problemas:

A) I.—Si para actuar en juicio en representación del armador, necesita el agente de un poder extendido en la forma establecida por la ley (144);

II.—o, por el contrario, su sola calidad de agente marítimo lo habilita para ejercer esa representación sin que medie el indicado requisito.

B) Si para demandar a los armadores no domiciliados en la República, puede traerse a juicio al agente marítimo, en su calidad de representante de aquéllos (145).

A) En cuanto al primer problema, podemos encontrar dos corrientes diferentes. Una, que afirma que el agente no necesita acreditar su personería en la forma indicada, porque siendo representante legal del armador, su personería deriva de la propia ley y es similar a la que posee el capitán. Esta tesis ha sido sostenida por diversos tratadistas, y también por la jurisprudencia argentina (146), debido a que está basada en necesidades prácticas de países cargadores —como el nuestro—, y a pesar de que ya hemos aludido a ella en otros lugares, por que es interesante en extremo, y también por razones de coherencia en la exposición, vamos ahora a ver la exposición que en este sentido nos hace el maritimista argentino DIEZ MIERES (147): “La jurisprudencia de nuestros tribunales federales ha sentado la doctrina de que el agente marítimo es un mandatario “ex lege” con personalidad para comparecer en juicio por el armador, como actor y como demandado.

“Esta doctrina estuvo inspirada en la indiscutible necesidad de amparar los intereses del comercio local, y, para ello, de suplir una representación contractual que el armador extranjero y su corresponsal rescataban ante los tribunales”.

A continuación, el mismo tratadista, se pregunta por las disposiciones legales en que se ha podido fundar tal doctrina y agrega que: “La fuente principal de nuestro derecho marítimo, el C. Co. esp. de 1829 en su Art. 731 acordaba la representación judicial al consignatario del buque al establecer que los corredores intérpretes de navíos tenían la atribución de “representar a los mismos (capitanes y sobrecargos extranjeros) en juicio, cuando ellos no comparezcan personalmente o por medio de naviero o consignatario de la nave”.

“El C. Co. Port. Art. 509, establece que el capitán tiene personería para representar judicialmente a propietarios o armadores del buque, sea como actor, sea como demandado.

“Nuestro Código de Comercio no recogió estas mismas disposiciones de sus fuentes congéneres. Eso sí, sin sentar un principio general, le reconoce al capitán, en distintos casos especiales, facultades para representar en juicio a su principal, tanto para actuar procesalmente como actor pidiendo embargos. Art. 958, como en calidad de demandado para contestar las acciones contra el buque (Art. 862.2). Así como en otras varias hipótesis en que es necesaria la procuración judicial por el dueño de la nave. (Arts. 874—932—937—942—960—1045—1279— y 1337).

“La representación en juicio por el capitán es, precisamente, la atribución menos adecuada a sus oficios. Ni los viajes pueden interrumpirse, ni el buque aguardar en la rada la terminación de los litigios. Por eso el código admite en el Art. 879 la subrogación de las atribuciones del capitán en términos tan amplios, y a despecho de la carencia de facultades del capitán para delegarlas, que no cabe dudar que todo aquel que sustituye al capitán ejerciendo la representación del buque o su expedición, la inviste para cumplir su poder contractual con aquellas atribuciones legales que competen al capitán”.

Después de tales razonamiento DIEZ MIERES concluye que no son suficientes para fundamentar la representación procesal del agente marítimo, si bien es cierto que no puede dudarse de la del capitán; este último ha partido con el buque, la presentación espontánea del agente como demandado o su iniciativa como actor no puede ser reconocida en juicio sino con poder extendido en la forma establecida por la ley. En otras palabras, que a pesar de la jurisprudencia en ese sentido, en Argentina el agente marítimo no es representante legal del armador, y a pesar de que DIEZ MIERES refiere esto solamente a la representación judicial, ya que después dice que es necesaria en la ley una disposición expresa que establezca la facultad “ex-lege” de agente, sustituto del capitán, factor o todo representante del armador, de promover acciones y comparecer al juicio en su nombre, seis años después, el maestro BENGOLEA ZAPATA (148) refiriéndose a la futura legislación sobre agentes marítimos, dice que: “deberá establecer la representación activa y pasiva judicial y extrajudicial del agente con relación a sus principales, poniendo término a la dilucidación si es de origen convencional o legal”.

En efecto, tiempo después, en el PLGN, su redactor, el Dr. ATILIO MALVAGNI, en la exposición de motivos (p. 54) dice que: “La representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial del armador o capitán, no domiciliados en el país, trasladan al agente el mismo papel que los arts. 868 y 878 del actual Código atribuyen al capitán, en ausencia del propietario o armador.

“El agente, por su sola actividad desarrollada ante la Aduana en representación del buque, asume, según el Proyecto, los caracteres señalados en el párrafo anterior”.

Estas ideas fueron plasmadas en el ART. 253 del Proyecto: “El

agente marítimo que realice ante la Aduana las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto argentino tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial de su capitán o armador, conjunta o separadamente, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que realiza a dicho puerto o desde el mismo, hasta tanto se designe a otro en su recemplazo. No tiene la representación del armador que está domiciliado en el lugar”.

De acuerdo a nuestro leal entender, el artículo anterior está muy mal redactado; la frase “en puerto argentino” sale sobrando, ya que es evidente que las leyes argentinas solo valdrán para puertos argentinos (149), lo mismo debemos decir de la frase “a dicho puerto o desde el mismo” ya que la característica general de la actividad agencial es el de tener como ámbito de acción el lugar donde el agente tiene su domicilio social y el puerto donde se encuentra el buque, además, hace una diferencia entre la entrada al puerto y la salida, y la atención del buque en el puerto comprende esas dos fases, aún más, si con eso pretende impedir que se nombren dos agentes, uno para la entrada y otro para la salida, es algo irrelevante, pues habría bastado con no mencionar la posibilidad, aparte de que parece poco práctico. Pero agrega también que: “No tiene la representación del armador que está domiciliado en el lugar”, y esta es una frase desafortunada que sale sobrando enteramente.

Ahora bien, según la exposición de motivos (supra), la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial del armador o capitán, la adquiere el agente “por su sola actividad desarrollada ante la Aduana en representación del buque”, esta observación es muy justa, si a eso se agrega que se señala en el Proyecto (150), el carácter legal de esa representación, no hay nada que objetar.

El tratadista HERNANDEZ YZAL (151) se hace las mismas consideraciones en la siguiente forma: Examina primero las disposiciones de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas (en su texto refundido de 17.10.1947) en cuanto a su concepto de consignatario, sus características y requisitos y no contento con referirlas a las relaciones del consignatario con los entes administrativos, como debiera ser, saca conclusiones que, no pudiendo fundar en la ley, son equivocadas.

Así tenemos que nos dice “El interés de estas normas (las Orde-

nanzas) no es tan sólo el que atañe al ámbito fiscal, sino el enorme de concertar y puntualizar el carácter de representante de la empresa de navegación que ostenta el consignatario” como el ART. 52 que en una de sus frases sobre los consignatarios los llama: “representantes inmediatos de los capitanes” o sea, que son representantes directos de los capitanes, lo que unido a la dependencia del armador o de la empresa con que obra el capitán, “lleva a una auténtica representación de la empresa de navegación por el consignatario, no obstante tal carácter haya sido discutido en ocasiones por algún consignatario, deseoso de eludir su propia capacidad procesal, la titularidad de sujeto pasivo de una reclamación dirigida contra un armador extranjero que muy acertadamente le atribuía el acreedor”. Todo confirma que el consignatario —continúa el mismo autor—, “que es designado expresamente por el capitán o por la propia empresa; que aparece en muchos artículos de la ley, como sujeto de derechos y obligaciones, en compañía casi constante del capitán, generalmente separado de él por la conjunción disyuntiva “o”, que implica substitución del uno por el otro, y, en un orden de interpretación más elevado, una equiparación de atribuciones y hasta cierto punto una comunidad de origen”, ...“es realmente un representante del armador o de la empresa de navegación, de naturaleza tal, que puede y debe ser sujeto pasivo de cualquier relación procesal que tenga el armador en el puerto en que aquél reside. El aserto es de suyo tan evidente, que en opinión de LEFEBVRE y PESCATORE “la representación procesal viene así a configurarse como representación legal y, como tal, independientemente de cualquier otorgamiento específico de poderes por parte del principal”.

Si no se puede en realidad encontrar una razón para admitir que el consignatario del navío no pueda ser llamado a juicio como representante del armador (152), tampoco es posible admitir que una representación procesal pueda ser legal sin que haya una norma jurídica expresa (153) y, en última instancia, “la representación judicial no deriva SIC ET SIMPLICITER de la asunción de aquellas funciones técnicas que normalmente son propias del recomandatarario, sino de la amplitud de la función jurídica de representación que le ha sido confiada” (154).

Para concluir con esta primer corriente, debemos observar que la representación procesal del armador por el agente marítimo no se

puede derivar de su sola calidad de agente si no existe norma jurídica expresa.

La segunda corriente afirma eso precisamente, que para actuar en juicio en representación del armador, necesita el agente de un poder extendido en la forma establecida por la ley. Esto lo sostiene BRUNETTI (155) quien expresa en forma terminante que: "En todo caso el control de la legitimación AD PROCESSUM, deberá hacerse sobre la base de la otorgación del poder" y termina diciendo que "Afirmar que el racomdatario posee o no posee la representación judicial es querer poner la conclusión de un silogismo faltado de la premisa mayor: la determinación de la naturaleza y de la amplitud del poder concedido por el armador".

En el Uruguay —según MEZZERA ALVAREZ (156)— la jurisprudencia y la mayor parte de la doctrina destacan que no existiendo en el Código de Comercio disposición alguna que consagre la representación del armador por el agente consignatario, esta no es legal sino voluntaria y necesita, como tal, la otorgación del poder.

Es evidente que esta solución es la acertada. Si la ley otorgara la facultad de representar al armador al agente, no necesitaría éste que su principal le otorgara poder. No se encuentra en este caso el agente marítimo. Ni en nuestro Código de Comercio encontramos disposición alguna que determine la representación legal.

B) En cuanto al segundo problema, o sea, si para demandar a los armadores no domiciliados en la República, puede traerse a juicio al agente marítimo, en su calidad de representante de aquéllos; la dificultad reside en saber cuándo o en qué condiciones el agente marítimo puede ser traído a juicio en lugar o en representación del armador.

No puede haber problema alguno en los casos en que es demandado en base a hechos u obligaciones que le son personales. Asimismo, cuando el agente marítimo no es otra cosa sino el director de una dependencia de la compañía armadora, se confunde con la personalidad jurídica de esta última. La demanda se entabla en tal caso contra la empresa y, concretamente, contra la dependencia que ésta tiene establecida en el lugar donde el juicio se radica. Estando la sede central de la empresa armadora radicada en el extranjero, la demanda podría deducirse contra su dependencia establecida en la República (ART. 15

C. Co.) y sería traído a juicio el agente marítimo en su calidad de representante de la empresa extranjera, no habiendo necesidad de hacerse la pregunta de si tiene o no la representación procesal, ya que si ésta no es estrictamente legal, si se establece como requisito para la autorización que concede la Secretaría de Relaciones Exteriores a las sociedades extranjeras (ARTS. 2736 y 2737 fr. II C. Civ.).

Cuando en la República no existe ninguna dependencia de la empresa armadora, los actores pueden pretender demandar directamente al agente marítimo que se ocupa, o se ha ocupado, del despacho y atención de los buques de esa empresa. Con esa demanda puede perseguirse, bien responsabilizar personalmente al agente (157), o bien obligarlo a seguir el juicio como representante del armador, buscando la condena de este último.

En el primer caso se trata de la responsabilidad derivada de la función del agente, problema que ya nos hemos planteado.

Con relación al segundo caso, pueden presentarse dos situaciones distintas según que el agente tenga o no de su armador facultades suficientes para representarlo en el juicio que se inicia. Si tiene la representación procesal el juicio se sigue con él y no habrá problema. No encontrándose domiciliada en la República la empresa obligada, pero teniendo en ella un representante con facultades bastantes, éste puede ser demandado en lugar de aquélla.

Generalmente sucede que, el agente, no tiene facultades suficientes para representar en juicio a su armador; o bien, niega tener la representación para eludir las molestias del juicio, tratando de que se dirija directamente contra el armador domiciliado en el extranjero. Si se desea que el juicio se siga con el agente habrá que probar que tiene la representación procesal del armador y, mientras no se establezca un adecuado sistema de publicidad esa prueba será bien difícil.

Cuando el agente no tiene facultades suficientes, entonces será necesario deducir la acción directamente contra el armador, aun cuando se encuentre domiciliado en el extranjero.

La representación ante los tribunales del armador, que realiza en unos países, en ciertos casos, el agente marítimo, es rehusada por la jurisprudencia francesa (158) y como lógica consecuencia de esto será necesario citar al armador, sin embargo, también concluyen que es.

por contra, de derecho, que el armador sea citado en justicia al domicilio del agente consignatario, pues se admite que habiendo elegido un mandatario, ha podido también, convenir, que ha hecho en su casa una elección de domicilio tácito (159).

En México se ha dado una solución parecida a la tendencia de la jurisprudencia francesa, el PONM en la última disposición sobre la agencia marítima señala que: "El domicilio del agente marítimo será considerado como domicilio del naviero, para las reclamaciones relativas a los contratos en que el agente haya intervenido". Esto evita al acreedor demandar en lejana jurisdicción, lo que es ya un beneficio bastante, sin embargo, consideramos que no es prudente tratar de desentrañar el significado de esta norma hasta que entrando en vigor la LNCM, sea regulada por los necesarios decretos y reglamentos.

Para terminar damos noticia de la forma en que se ha tratado por el PLGN (160), la representación judicial pasiva. Indica el ART. 259: "Cuando se trate de pérdida o avería de la carga, o de cualquier otra causa emergente del contrato de fletamento o de transporte, el agente marítimo sólo podrá ser traído a juicio en representación pasiva del capitán o armador, si ha sido notificado del monto del reclamo dentro de los noventa días de realizada la pericia privada, o de la aprobación de la pericia judicial o del retiro de los efectos no observados por la Aduana, de acuerdo a los diversos supuestos previstos en los artículos 682 y siguientes". En la Exposición de Motivos, refiriéndose a este artículo, expresa MALVAGNI: "la norma defiende tanto al destinatario de la carga averiada, cuanto al propio agente, éste solamente podrá ser traído a juicio por daños sufridos por las mercaderías si ha sido notificado del monto de reclamo dentro de los noventa días de la oportunidad en que el damnificado pudo comprobar la situación. Con este sistema se obliga al agente a retener de las sumas que percibe a nombre de su mandante las necesarias para hacer frente al reclamo; se obliga al destinatario de las mercaderías a ser diligente en sus reclamaciones contra el transportador; se evita que el agente pueda ser demandado en el límite de la prescripción por hechos que, a veces, no le han sido denunciados, y cuya verificación, después de transcurrido ese lapso, le resulta difícil; y por último, se beneficia la justicia ante la cual la prueba de hechos recientes resulta más fácil y eficaz que respecto de los más alejados en el tiempo. Naturalmente, que pasado dicho lapso, la acción siempre subsiste, pero tendrá que ser dirigida contra el armador o capitán".

- (116) BARBEY, ob. cit., p. 55.
- (117) *Ibidem*, p. 56.
- (118) DIEZ MIERES, ob. cit., pp. 139 a 141. BENGOLEA ZAPATA, ob. cit., p. 149. MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 258
- (119) GAMECHOCOICOEHEA, ob. cit., p. 325. Con indudable acierto el PONM ha dejado resuelto, en parte, la responsabilidad del agente respecto a las mercancías al expresar que: "Desde el momento de la descarga hasta su entrega al consignatario, el agente marítimo responderá de la custodia de las mercancías". En el mismo sentido FARINA, Derecho y Legislación... cit., p. 132. En general, es un principio reconocido ya en todos los países.
- (120) Este inciso —que corresponde a la p. 140 de DIEZ MIERES, ob. cit.— lo encontramos de acuerdo con nuestro derecho, en ROJINA VILLEGAS, ob. cit., p. 277, también en el segundo párrafo del ART. 694 del C. Co., ya que a pesar de que se habla del capitán es evidente que "la reparación, habilitación y avituallamiento del buque" corresponden al agente marítimo.
- (121) Ob. cit., p. 140.
- (122) Una disposición parecida, sería de utilidad en un futuro reglamento de la actividad agencial.
- (123) DIEZ MIERES, ob. cit., p. 141. En igual sentido el PONM, "El agente marítimo que obre a nombre propio, se considerará personalmente obligado".
- (124) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 258.
- (125) DIEZ MIERES, ob. cit., p. 141. A pesar de que ni el C. Co. ni el PONM determinan tal medida, creemos que no habiendo disposición expresa en contrario y pareciendo justa, debería ser incorporada al reglamento del agente marítimo y a las normas sobre el abandono.
- (126) Ob. cit., pp. 38-9.
- (127) BENGOLEA ZAPATA, ob. cit., p. 149.
- (128) BARBEY, ob. cit., p. 57.
- (129) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 258.
- (130) *Ibidem*, p. 259.
- (131) BARBEY, ob. cit., p. 58.
- (132) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., pp. 259 y ss.
- (133) GAMECHOGOICOEHEA, ob. cit., pp. 326-7.
- (134) Ob. cit., pp. 262-3.

- (135) A pesar de que no tenemos en nuestros ordenamientos disposiciones expresas, podemos decir que una aplicación de las reglas de conflicto mexicanas nos llevaría a las mismas conclusiones.
- (136) BARBEY, ob. cit., pp. 60-1.
- (137) En efecto, la tendencia jurisprudencial se establece en el firme sentido de la irresponsabilidad personal del agente cuando no se trate de su propia falta. El PLGN en su ART. 260: "El agente marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le incumba por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos", sigue el camino trazado por la jurisprudencia, igualmente nuestro PONM, que indica en forma lapidaria que: "Siempre será responsable de su propia culpa el agente marítimo", disposición que es, evidentemente, más acertada que la correspondiente argentina.
- (138) Ob. cit., pp. 64-5.
- (139) DIEZ MIERES, ob. cit., p. 138 in fine.
- (140) Ob. cit., pp. 150 y ss.
- (141) En beneficio de los agentes marítimos, la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona en informe presentado al proyecto de reforma de 26 9.1927, considera que: "d).—Cuando se trate del despacho de buques extranjeros para los que el consignatario hubiese efectuado anticipos relacionados con los gastos de puerto, carga y descarga, impuestos, aprovisionamiento del buque y demás atenciones propias de la navegación y no le fuesen satisfechos antes de la salida del buque, podrá solicitar de la autoridad judicial la detención del mismo hasta ser completamente reintegrado", citado por ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, cit., p. 357.
- (142) V. capítulo III, La naturaleza jurídica del agente marítimo.
- (143) En el capítulo II vimos lo referente a la acción de abordaje y también que en ausencia del capitán debe representar al armador ante los tribunales.
- (144) Para el mandato judicial son aplicables las reglas generales contenidas en los ARTS. 2551 y 2556 en relación con el 2555, ROJINA VILLEGAS, ob. cit., p. 270.
- (145) MEZZERA ALVAREZ, ob. cit., p. 263.
- (146) V. nota número 61 del capítulo III.
- (147) Ob. cit., pp. 141 a 144.
- (148) Ob. cit., pp. 146-7.
- (149) La Ley de Navegación Suiza no comprende, en su conjunto, disposición alguna sobre los agentes marítimos, por la simple razón de que la ley que les habrá de ser aplicada no puede ser más que aquella del puerto donde ofician.
- (150) V. ART. 253 supra.
- (151) ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, cit. pp. 356-7.
- (152) ASCOLI, ob. cit., p. 189.
- (153) Para ROJINA VILLEGAS, ob. cit. t. III, p. 130: "Existe representación legal cuando por virtud de una norma jurídica alguien puede actuar en nombre y por cuenta de otro, reconociéndose validez a los actos que realiza para afectar a la persona y al patrimonio del representado".

- (154) BRUNETTI, ob. cit., p. 490.
- (155) Ibidem, p. 492.
- (156) Ob. cit., pp. 264 a 267.
- (157) Ver responsabilidad limitada en el monto y circunscrita a ciertos casos especiales (supra).
- (158) FARINA, Derecho Comercial... cit., p. 354: "denegando que pueda (tenerla) en virtud de un derecho propio —pues por los poderes naturalmente pueden conferírsele".
- (159) BARBEY, ob. cit., p. 67.
- (160) Ob. cit., p. 55 de la Exposición de Motivos.

CAPITULO SEXTO

REGULACION JURIDICA MEXICANA

- 1.—REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE.
- 2.—CODIGO ADUANERO.
- 3.—CODIGO DE COMERCIO.
- 4.—PROYECTO DE ORDENANZAS DE LA NAVEGACION MARI-
TIMA.

Con anterioridad habíamos dicho que la figura del consignatario de navío ha sido tratado en forma vaga y confusa en México; es ahora el momento de ampliar tal afirmación.

Nos proponemos examinar algunos preceptos del Reglamento para la Navegación de Cabotaje, del Código de Comercio y del Código Aduanero; además, haremos también algunas observaciones al Proyecto de Ordenanzas de la Navegación Marítima.

1.—En el REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE (D.O. 4. sept. 1941) el ART. 7 dice: "En el puerto en que resida el armador, éste podrá ejercer también como consignatario, pero en tal caso deberá cumplir tanto las obligaciones previstas en este reglamento, para el armador, como para el consignatario". Esta situación es incorrecta ya que el consignatario no es sino un agente del armador; además, el armador deriva de su sola calidad de tal, todos los derechos relativos a realizar las funciones derivadas de la carga o descarga de su barco; los consignatarios existen precisamente en los lugares en que no se encuentra el naviero o armador.

En el mismo Reglamento nos encontramos un precepto que da mucho en que pensar, ya que bien puede calificarse de muy ingenuo o muy acertado, y como de cualquier manera sale sobrando, nos limitaremos a expresarlo: ART. 17 "A los armadores, en su calidad de propietarios de barcos en servicio de cabotaje, no les está permitido dictar órdenes ni al consignatario ni al capitán del buque, para que éstos infrinjan en manera alguna los preceptos legales ...".

2.—EL CODIGO ADUANERO (D. O. 31 dic. 1951) en su ART. 52 establece quienes tienen el carácter de consignatarios de buques y quienes no pueden renunciar la consignación, en la siguiente forma: "Son

consignatarios de los buques en el puerto a que arriben, los agentes de la empresa a que las mismas naves correspondan.

A falta de agente se tendrá como consignatario al capitán o a la persona que él designe, la que si acepta la consignación, así lo hará constar expresamente, y no podrá renunciarla sino después de concluidas las operaciones aduaneras que sean consecuencia directa del arribo de la nave y antes de que se inicie cualquier trámite relativo a la operación de carga o de salida en lastre de la propia embarcación”.

En el ART. 53: “Los consignatarios de las naves son los representantes de los capitanes en su personalidad de portadores; en consecuencia, asumen todas las obligaciones y derechos que este Código asigna a los capitanes, y obligan a éstos con sus actos.

Las naves o sus armadores responderán al fisco por cualquier prestación fiscal no solventada por los capitanes o por los consignatarios de ellas”.

A éste último artículo, haremos primero, la observación de que los consignatarios de las naves no son representantes de los capitanes; y segundo, la personalidad de portadores no corresponde a los capitanes (161), que en todo caso no son más que representantes de los portadores.

3.--En cuanto a nuestro obsoleto CODIGO DE COMERCIO (D. O. 7 al 13 oct. 1889), no reglamenta en particular la figura del consignatario o agente marítimo; únicamente a través de diversas disposiciones toca funciones relativas al agente marítimo, algunas veces llamándole consignatario del buque, otras sólo consignatario, por lo que es entonces necesario observar si se trata del consignatario de la carga, o bien, del consignatario del buque; también se comprenden funciones del consignatario del buque dentro de las reservadas por el Código al naviero o al capitán.

En el ART. 666 “Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar o representar al buque en el puerto en que se halle”. Esta definición según FARINA (162): “Con una exégesis jurídica correcta del Código lo mismo puede interpretarse referida al armador que al consignatario del buque”. El naviero no puede realizar esa representación de la nave, ya que no puede estar materialmente en todos los lugares en los que la nave puede encontrarse. El capitán podría hacerlo,

pero como se ha expresado, muchos factores impiden el que pueda ejercer esta misión en toda su integridad. El consignatario es quien realmente efectúa esta tarea.

En el ART. 684 "Serán inherentes al cargo de capitán o patrón del buque las facultades siguientes: ...frac. IV.—Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero o su consignatario, ...". El ART. 685. . . , el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa: I.—Pidiéndolos a los consignatarios del buque o corresponsales del naviero; II.—Acudiendo a los consignatarios de la carga o a los interesados en ella;".

Otro ejemplo lo tenemos en el ART. 699 "El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de administración exijan (funciones que desarrolla el consignatario del buque), hará entrega del cargamento ,sin desfalco, a los consignatarios (creo que aquí debemos entender a los consignatarios de la carga o destinatarios, pues sólo modernamente es el consignatario del buque quien se hace cargo de las mercancías) y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero (aquí debemos entender igualmente al consignatario del buque)".

El ART. 770 hace alusión al consignatario del buque: "El derecho al pasaje, si fuese nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del capitán o consignatario".

Este breve examen de los ordenamiento anteriores, nos muestra la necesidad que había de una nueva regulación legal de la navegación y del comercio marítimos, en lo general y de la actividad agencial en particular.

4.—EL PROYECTO DE ORDENANZAS DE LA NAVEGACION MARITIMA, antecedente de una ley que pronto estará rigiendo en México, vino a llenar profundas necesidades. En el Título Quinto del Proyecto se reglamenta la AGENCIA MATIRIMA, en la siguiente forma:

ART. 1.—"El agente marítimo será considerado como un mandatario del armador, y consecuentemente, obligará a éste en los contratos que por su cuenta celebre".

ART. 2.—“El agente marítimo que obre a nombre propio, se considerará personalmente obligado”.

ART. 3.—“Siempre será responsable de su propia culpa el agente marítimo”.

ART. 4.—“El naviero que sin justa causa cancele a un agente marítimo su representación, deberá abonarle los daños y perjuicios que la cancelación le ocasionare, los que no se considerarán inferiores al importe de lo que hayan producido al agente las operaciones del armador, en los tres meses anteriores a la cancelación”.

ART. 5.—“Desde el momento de la descarga hasta su entrega al consignatario, el agente marítimo responderá de la custodia de las mercancías”.

ART. 6.—“El domicilio del agente marítimo será considerado como domicilio del naviero, para las reclamaciones relativas a los contratos en que el agente haya intervenido”.

Esta regulación de la agencia marítima es muy concreta, debido a que se dejó al reglamento la tarea de ampliarla y detallarla. En diferentes lugares hemos hecho comentarios a las disposiciones del Proyecto, por lo que ahora sólo vamos a hacerle una observación sobre la sistemática.

La regulación de la Agencia Marítima se coloca al final del Proyecto, cuando debiera estar, no en el Título Quinto, sino en el Título Segundo que trata de la Empresa Naviera, formando parte del Capítulo Primero, que trata del Naviero y Empresa. Este capítulo debería estar dividido en dos partes: referente al naviero y empresa, la primera; y a los colaboradores de la empresa naval, la segunda. Contemplándose aquí al personal embarcado y al personal terrestre, dentro de las disposiciones referentes a éste último sería el lugar correcto para la Agencia Marítima.

- (161) ARTURO VIDAL SOLA, *El Conocimiento de Embarque en el Transporte Internacional*, Ed. Verge. Barcelona, 1955, p. 52, "Es digno de atención el Convenio de Bruselas, que sólo comprende dentro de la denominación de porteador al propietario del buque o al fletador...". En igual sentido, CHORLEY y GILES, *Derecho Marítimo*, Ed. BOSCH, Barcelona, 1962, trad. esp. de la 4a. ed. Apéndice 6, p. 523 en el anexo a la Ley Inglesa del Transporte Marítimo de Mercancías de 1924, ART. 1: "En estas Reglas, las expresiones siguientes tienen el significado que a continuación se asignan a ellas respectivamente, a saber: a) "Porteador" comprende al propietario o al fletador que participa en un contrato de transporte con un cargador".
- (162) *Derecho y Legislación Marítimos*, Ed. LUIS PAMIES, Madrid, s/f, p. 70.

CONCLUSION

- 1.—RESUMEN DE LO EXPUESTO.
- 2.—AMPLIACION DEL PROBLEMA.

1.—RESUMEN DE LO EXPUESTO.

I.—a) Las funciones comerciales que, por necesidad derivada de la complejidad del tráfico moderno, han sido separadas de la actividad del capitán, pasan a los colaboradores de la empresa naval, denominados agentes marítimos, que trabajando desde tierra, lo hacen para la expedición.

b) Existe una tendencia a la unificación de funciones del personal terrestre, colaborador de la empresa naviera, bajo la denominación de Agencia Marítima.

II.—a) Creemos que no es posible una clasificación aceptable de las funciones del agente, por lo que optamos por describirlas.

b) El llamado agente marítimo muchas veces no es otra cosa que un gerente o director de una dependencia de la empresa naviera. Estas deben llamarse Agencias de la Sociedad de Navegación.

c) El agente marítimo propiamente dicho, es un representante o mandatario voluntario y convencional del armador, que al frente de una oficina propia tiene una personalidad jurídica independiente y se ocupa, en beneficio de uno o varios armadores, de todo lo concerniente a los buques que deben operar en el puerto donde actúa.

d) Al estudiar esta institución, deben distinguirse las modalidades de la Agencia Marítima, ya que no es posible tratarlas en pie de igualdad, por sus evidentes diferencias.

III.—Las normas que habrán de regir la situación jurídica de la Agencia Marítima serán:

a) Las convenidas entre las partes en el contrato de agencia marítima;

b) Las disposiciones pertinentes de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (cuyo antecedente fue el Proyecto de Ordenanzas de la Navegación Marítima);

c) Las normas del contrato de mandato del Código Civil y las de la Comisión del Código de Comercio.

IV.—Se debe establecer en la ley de fondo la habilitación, como presupuesto para desempeñar la actividad de agente marítimo, dejando los detalles al reglamento.

V.—En las disposiciones que reglamenten la actividad agencial debe tratarse:

a) Lo relativo a la manera en que el agente marítimo pueda hacer garantizar sus responsabilidades, para recobrar sus gastos, anticipos y remuneraciones;

b) Una disposición que señale la obligación del agente marítimo de aceptar la oferta hecha por el principal, no pudiendo negar sus servicios sin causa justa. Esta aceptación puede ser expresa o tácita, o bien simplemente presunta, si no rehusa el mandato dentro de las 48 horas después de recibida la oferta;

c) Lo referente a la publicidad que se de al contrato de agencia marítima. Se detallarán las funciones a cumplir y las modificaciones que se introduzcan al facultamiento inicial;

d) La responsabilidad, haciendo la diferencia entre la derivada de la actividad del agente y la derivada de su función.

I.—En la derivada de la actividad del agente se estudiará primero, la responsabilidad personal del agente y después, la responsabilidad del armador, comprometida, de conformidad con los principios generales, por el agente.

II.—En la derivada de la función del agente, debe contemplarse la responsabilidad limitada en el monto y circunscrita a ciertos casos especiales. Por lo tanto, se establecerá una excepción a la irresponsabilidad del agente cuando no se trate de su propia culpa, solamente para el caso del buque que ha partido, dejando reclamos pendientes, carecien-

do el principal de domicilio y bienes en el país. Esta responsabilidad deberá ser cuidadosamente detallada, haciéndose las reformas pertinentes a las materias que se relacionen con ella.

e) La representación del armador por el agente marítimo en sus aspectos activo y pasivo, judicial y extrajudicial. Esa representación la tiene en virtud de un derecho propio, es decir, es una representación legal.

VI.—La regulación de la Agencia Marítima deberá estar incluida en el Título que trate sobre la Empresa Naviera, formando parte del capítulo referente al naviero como titular de la empresa. Este capítulo será dividido en dos partes: referente al naviero y empresa, la primera; y a los colaboradores de la empresa naval, la segunda. Contemplándose aquí al personal embarcado y al personal terrestre y dentro de las disposiciones referentes a éste último a la Agencia Marítima.

2.—AMPLIACION DEL PROBLEMA

Hay muchos otros problemas que no han encontrado lugar en nuestro estudio. Todavía no está vigente en el país la ley que normará sus asuntos marítimos y los reglamentos y decretos que vendrán a ampliarla y detallarla no se han formulado aún.

Siendo México un país que vivió de espaldas al mar, los problemas relacionados con éste no se han presentado todavía más que en forma limitada.

Sin embargo, hay cuestiones que ahora pueden y deben ser tratadas. Un estudio completo de la Agencia Marítima la contemplaría en relación con otros importantes miembros del personal terrestre colaborador de la empresa naval, como: los consignatarios de la carga y los agentes de los aseguradores. También, respecto al problema de la naturaleza jurídica del agente marítimo, sería interesante un estudio de los "raccomandatarios" italianos, en los que se distinguen con claridad diferentes modalidades de la agencia marítima.

Algunas funciones de la Agencia Marítima merecen más atención de la mera enunciación que les hemos dado, como: la referente al OWNER'S PROTECTING AGENT, la que relaciona al agente con las averías y la de las actividades aduanales.

Tarea interesante y provechosa sería una recopilación de sentencias de los tribunales extranjeros sobre agentes marítimos. Si bien la reglamentación de la actividad agencial debe ajustarse a la realidad mexicana, sería juicioso aprovechar la experiencia de otros países.

BIBLIOGRAFIA

- ASCOLI PROSPERO.—Del Comercio Marítimo y de la Navegación.—
Ed. EDIAR, trad. esp., t. xvi, de la obra Derecho Comercial. Buenos Aires, 1953.
- BARBEY CLAUDE.—Les Agents Terrestre de la Navigation Maritime et les Conflits qui les opposent en Droit Francais. Ed SIREY, Paris, 1947.
- BENGOLEA ZAPATA JORGE.—Temas de Derecho de la Navegación. Ed. VALERIO ABELEDO, Buenos Aires, 1957.
- BOSCH FELIPE.—Derecho Comercial Marítimo, Ed. EL ATENEIO, Buenos Aires, 1943.
- BRUNETTI ANTONIO.—Derecho Marítimo Privado Italiano, Ed. BOSCH, trad. esp., t. II, Barcelona, 1950.
- CLUSELLAS RODOLFO J.—El Abordaje en el Derecho de la Navegación Comercial Argentino. Ed. GUILLERMO KRAFT, Buenos Aires, 1946.
- DIEZ MIERES ALBERTO.—Principios de Derecho Marítimo, Ed. CIENCIAS ECONOMICAS, Buenos Aires, 1951.
- ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR.—Ed. GARRIGA voz consignatario por SANTIAGO HERNANDEZ YZAL, Madrid-Barcelona, 1957.
- FARIÑA FRANCISCO.—Derecho y Legislación Marítimos. Ed. LUIS PAMIES, Madrid, s/f.
- FARIÑA FRANCISCO.—Derecho y Legislación Marítimos. Ed. BOSCH, Barcelona, 1955.
- FARIÑA FRANCISCO.—Derecho Comercial Marítimo, Ed. BOSCH, t. I, Barcelona, 1955.

- GAMECHOGOICOEHEA FRANCISCO DE.—Tratado de Derecho Marítimo Español, Bilbao, t. I, s/f.
- GARRIGES JOAQUIN.—Instituciones de Derecho Mercantil, Ed. AGUIRRE T. 5a. ed., Madrid, 1953.
- LORD CHORLEY y O. C. GILES.—Derecho Marítimo, Ed. BOSCH, trad. esp. de la 4a. ed. Barcelona, 1962.
- MALAGARRIGA CARLOS C.—Tratado Elemental de Derecho Comercial, TIPOGRAFICA EDITORA ARGENTINA, t. III, Buenos Aires, 1952.
- MALVAGNI ATILIO.—Curso de Derecho de la Navegación, Ed. DE PALMA, Buenos Aires, 1950.
- MEZZERA ALVAREZ RODOLFO.—Curso de Derecho Marítimo, ORGANIZACION MEDINA, 2a. ed., Montevideo, 1954.
- NUEVA ENCICLOPEDIA JURIDICA.—Ed. Francisco SEIX, t. V, voz consignatario de Emilio Ma. Boix Selva, Barcelona, 1953.
- PROYECTO PARA EL CODIGO MARITIMO CENTROAMERICANO.—Raúl Cervantes Ahumada, Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Nos. 7 y 8, Guatemala, C. A., 1959.
- PROYECTO DE CODIGO DE MARINA MERCANTE DE MEXICO.—Jacinto Pallares, Talleres de Ramón de S. N. Araluce, México-Barcelona, 1901.
- PROYECTO DE ORDENANZAS DE LA NAVIGACION MARITIMA.—Raúl Cervantes Ahumada, México, 1962.
- PROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVIGACION.—Atilio Malvagni, Ed. oficial, Buenos Aires, 1962.
- RIPERT GEORGES.—Droit Maritime, Ed. ROUSSEAU, t. I, 3a. ed., París, 1929.
- RIPERT GEORGES.—Compendio de Derecho Marítimo, Ed. TEA, trad. esp. Buenos Aires, 1954.
- ROJINA VILLEGAS RAFAEL.—Compendio de Derecho Civil, Ed. ROBREDO, t. III. México, 1962.
- ROJINA VILLEGAS RAFAEL.—Compendio de Derecho Civil, Ed. ROBREDO, T. IV. México, 1962.
- SCHULDREICH TALLEDA HECTOR ADOLFO.—Derecho de la Navegación, Ed. LUMEN, Buenos Aires, 1954.
- SCIALOJA ANTONIO.—Sistema del Derecho de la Navegación, Ed. BOSCH, trad. esp. de la 3a. ed., Buenos Aires, 1950.

REVISTA DE DERECHO COMERCIAL. SOCIEDADES ANONIMAS.

Leonardo G. Cooper vs. Agencia Marítima Jaime Carrau Ltda, n. 155, Montevideo, 1959.

VIDAL SOLA ARTURO.—El Conocimiento de Embarque en el Transporte Internacional, Ed. TALLERES GRAFICOS VERGE, Barcelona, 1955.

CODIGO ADUANERO.

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES.

CODIGO DE COMERCIO.

REGLAMENTO GENERAL DE LA POLICIA DE LOS PUERTOS.

REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE.

REGLAMENTO DE POLICIA Y SERVICIO INTERIOR DEL PUERTO DE MANZANILLO.

REGLAMENTO DE POLICIA Y SERVICIO INTERIOR DEL PUERTO DE MAZATLAN.