

## PROYECTO DE LEY 211 DE 2012 CÁMARA.

por medio de la cual se modifica el Código de Comercio en relación con la  
responsabilidad del agente marítimo

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto adecuar la normativa nacional a la coyuntura actual de las relaciones comerciales entre el agente naviero, el armador y el capitán de la nave, en lo que respecta a la solidaridad, de cara al proceso de internacionalización de la economía colombiana en el marco de sus Tratados de Libre Comercio.

Artículo 2°. Adiciónese el artículo 1478 del Código de Comercio con el siguiente numeral:

¿4°. Constituir y entregar a la capitanía de puertos, o a quien haga sus veces, una garantía expedida por compañía nacional o internacional con el fin de garantizar el pago de todas las obligaciones y responsabilidades en que incurran él, el capitán y el agente marítimo, que sean relativas a la nave con ocasión de su permanencia y actividades en el país¿.

Artículo 3°. El artículo 1492 del Código de Comercio quedará así:

¿**Artículo 1492.** *Obligaciones del agente.* Son obligaciones del agente:

1. Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte.

2. Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto.

3. Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave.

4. Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones  
relativas a la nave agenciada.

5. Responder por los objetos y valores recibidos.

6. Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada¿.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el marco de la coyuntura actual de las operaciones de comercio exterior derivadas de las crecientes relaciones comerciales se vislumbra la importancia de la actividad del transporte marítimo como el medio utilizado por excelencia y, por tanto, de la figura de la Agencia Marítima, la cual se encuentra regulada por los artículos 1489 a 1494 del Código de Comercio. Sin embargo, esta normativa, en la actualidad, se considera obsoleta en la medida que no se adecua a la realidad comercial que incide en

la instrumentación de las relaciones contractuales correspondientes, principalmente en cuanto consagra una responsabilidad solidaria entre el agente naviero, el armador y el capitán de la nave, lo cual no responde a las dinámicas de dicho contrato de agencia marítima y a las realidades del Comercio Exterior.

Según las definiciones que trae nuestro Código de Comercio, el agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave (artículo 1489).

El armador, a su turno, es ¿la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan¿. (Artículo 1473). Así, el Código señala que el armador responde por las culpas del capitán (artículo 1479).

Sin embargo, también se indica que el Agente Marítimo, que es un mandatario del Armador, debe responder personal y solidariamente por el capitán y por el armador por incumplimiento de obligaciones relativas a la nave que les son imputables solamente a ellos. De ahí que se proponga su modificación, no sólo por cuanto no responden a la realidad comercial, a la dinámica mundial y al proceso de globalización e internacionalización de la economía colombiana, sino también porque los Tratados de Libre Comercio suscritos por Colombia con sus más importantes socios comerciales, junto con las relaciones de comercio derivadas de estos instrumentos internacionales y los procesos de implementación normativa derivada de los mismos, hacen determinante la necesidad de actualizar las normas del ordenamiento jurídico interno que riñan con los presupuestos, objetivos y principios de estos Acuerdos Comerciales, que buscan facilitar el comercio entre los diferentes países.

La naturaleza misma del Derecho Comercial es la de ser un derecho de formación consuetudinaria, de carácter profesional, un ordenamiento especial, con tendencia a la unificación, y a la internacionalización. Los redactores del Código así lo reconocieron, entre ellos el doctor Gabino Pinzón, quien reconociera que *¿¿Esta tendencia a la unificación internacional del derecho comercial a base de leyes comunes o simples leyes uniformes corresponde, desde luego a una evidente necesidad de comercio moderno, que reclama no solamente facilidad de medios, si no seguridad en las transacciones celebradas entre contratantes de distintos países¿1[1].*

Es evidente que las relaciones comerciales existentes al momento de la redacción y suscripción del Código en comento han sufrido modificaciones sustanciales que exigen la adopción de la normativa que las regula. En estas circunstancias, es necesario que el legislador modifique las normas para ponerlas en consonancia con las nuevas circunstancias que impone la dinámica del tráfico mercantil, cuyo avicinamiento se vislumbra.

---

1[1] PINZÓN, José Gabino. ¿Introducción al Derecho Comercial¿. Ed. Temis, Bogotá, 1966. Página 79.

La dinámica mundial y el proceso de globalización e internacionalización de la economía colombiana hace imperiosa esta modificación normativa.

Desde hace varios años, el Gobierno colombiano ha iniciado un proceso de internacionalización de la economía, la cual ha dado lugar a la suscripción de varios acuerdos de profundización arancelaria, a nivel comunitario, multilateral y bilateral, que tienen como objeto liberalizar progresivamente tanto el comercio de bienes como de servicios.

Esta decisión se fundamenta en un mandato constitucional. Los amplios debates de los Constituyentes sobre las relaciones internacionales de Colombia ¿reflejados en 12 Proyectos de Acto Reformatorio de la Constitución Política¿ concluyeron en el reconocimiento del papel que desempeña la integración económica y quedaron plasmados en el artículo 227 de la Constitución Política, tal como se presenta a continuación:

*¿Artículo 226. El Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional¿.*

En esta medida, en los últimos años se han suscrito varios Tratados de Libre Comercio que tienen como objeto permitir la adquisición de bienes y servicios a mejores precios y en condiciones mejores, siendo lo anterior, uno de los objetivos primordiales de los TLC.

Actualmente, contamos con los siguientes Acuerdos Comerciales, además de pertenecer a la Organización Mundial del Comercio y a la Comunidad Andina:

## **VER TABLA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF**

La Corte Constitucional en su Sentencia C-750 de 2008, habla de la importancia de los Tratados de Libre Comercio:

¿La configuración de un sistema económico abierto pretende aumentar la movilidad de los bienes, servicios, productos y capitales, **disminuir los costos de las transacciones**, ajustar al Estado a las innovaciones tecnológicas que impone el mundo actual, complementar las economías de los Estados conforme a sus necesidades y fortalezas, atraer la inversión extranjera y fortalecer su participación en los demás países, todo en la búsqueda de mayores beneficios en la relación productividad, calidad y costo que repercuta favorablemente en el crecimiento económico sostenible del Estado¿. (Negrita fuera del texto).

Todos los Acuerdos Comerciales mencionados anteriormente han generado un aumento sustancial de la dinámica del comercio exterior colombiano. Mientras antes de la década de los 90¿s, Colombia tenía una política exterior proteccionista basada en el fortalecimiento de la producción nacional y en el aumento de aranceles, después de esta fecha, la política de apertura económica liderada por el Gobierno Gaviria y

consolidada a través de los años subsiguientes, ha generado un aumento en la balanza comercial consolidada.

No solo el aumento en la balanza comercial consolidada ha cambiado la dinámica del comercio exterior colombiano. Los Acuerdos Comerciales cuentan con compromisos internacionales asumidos por Colombia que buscan eliminar las barreras, de tipo arancelario y no arancelario, para liberalizar el comercio de bienes y servicios de manera progresiva. En este sentido, en los Tratados de Libre Comercio de tercera generación, se han incluido compromisos de administración aduanera y facilitación del comercio.

En la exposición de motivos del TLC con Estados Unidos, se resumieron así los objetivos del capítulo de Facilitación de Comercio y Administración Aduanera<sup>2[2]</sup>:

*¿Uno de los objetivos del TLC es la implementación de procedimientos aduaneros simplificados, expeditos y con reglas de luego claras, que permitan realizar las operaciones de importación y exportación de mercancías de manera ágil y a un menor costo. Esto reduce la incertidumbre de los empresarios sobre lo que puede pasar con sus mercancías en los puertos y les permite la entrega oportuna de los productos a sus clientes.*

*Los textos negociados tienden a la modernización de los procedimientos aduaneros en Colombia, con el propósito de alcanzar los estándares internacionales en las operaciones de comercio exterior¿. (Negrita fuera del texto).*

Así las cosas, facilitar el comercio en el marco de la cooperación aduanera es uno de los objetivos principales de los acuerdos comerciales, que busca simplificar las operaciones de comercio de manera ágil y a menor costo para los empresarios. Este compromiso afecta de manera directa las relaciones de los contratos de transporte internacional y, por ende, en la solidaridad que el Código pregona entre agente y armador.

Ahora bien, es evidente que en términos de logística y de facilitación al comercio, los agentes navieros juegan un papel fundamental; precisamente a través de ellos es que se suscriben los contratos de agencia marítima que tienen por objeto este transporte de mercancías en el ámbito internacional, mercancías que se benefician de las preferencias establecidas en los Acuerdos.

Precisamente por el contexto descrito, las instituciones encargadas de manejar estos temas, léase Ministerio de Comercio, DIAN, aduanas, Ministerio de Agricultura, se han tenido que fortalecer institucionalmente con el propósito de adecuarse a estas dinámicas. Estas instituciones han tenido que modificar sus funciones, fortalecerse y adecuarse a los compromisos internacionales y a la realidad colombiana en temas de comercio, para prestar un servicio eficiente y un verdadero valor agregado a la comunidad. Y no solo las instituciones públicas se han modificado. Las relaciones comerciales entre particulares o comerciantes bajo el ámbito del derecho privado, se han modificado de cara a esta nueva dinámica comercial. Han surgido nuevos

---

2[2] **Gaceta del Congreso** número 18 de 2007.

contratos, nuevos clausulados, que se han tenido que adecuar con la normativa que los rige en el Código de Comercio, y que no responde a las necesidades de la sociedad.

Y precisamente con este argumento se ingresa a la función primaria y básica del derecho y su emisión de normas. Estas, no tienen otro objeto diferente que el de regular las relaciones entre la sociedad. El Código de Comercio, particularmente, regula las relaciones entre comerciantes.

Ahora bien, de nada sirven normas que no se adecuan con la realidad, que no responden a una necesidad básica y a un contexto comercial que la actualidad presenta. Esas normas pierden su función, su esencia y su naturaleza. Este escenario es el que se verifica en el marco del artículo 1492 citado que sostiene una solidaridad entre el agente y el armador.

Es evidente entonces, que la solidaridad pactada entre agente y armador no responde a las necesidades ni a la coyuntura del ámbito comercial colombiano. En este sentido, la norma tiene una función nefasta: desestimula el uso del contrato y, consecuentemente, obstaculiza el comercio, perjudicando a los agentes marítimos como gremio.

La relación del contrato de agencia marítima en 1971 (fecha en la que se emitió el Código) era diametralmente opuesta a la que tenemos ahora, 40 años después. El legislador no puede ser ajeno a esta realidad y debe, tal como su mandato lo exige, modificar las normas para que sean realmente útiles a la sociedad.

De ahí la propuesta del presente proyecto de ley que implica, no sólo eliminar la responsabilidad solidaria del agente marítimo, sino también exigirle al armador una garantía expedida por compañía nacional o internacional con el fin de garantizar el pago de todas las obligaciones y responsabilidades en que incurran él, el capitán y el agente marítimo, las cuales sean relativas a la nave con ocasión de su permanencia y actividades en el país.

## **CONSULTAR FIRMAS EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF**

CÁMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de noviembre del año 2012 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 211, con su correspondiente exposición de motivos. Por honorables Representantes *Gustavo Puentes, Alfredo Deluque, Victoria Vargas.*

La Secretaria General,

*Flor Marina Daza.*

---

