

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA ARGENTINA

FACULTAD DE DERECHO

CURSO DE POSGRADO INTERDISCIPLINARIO DE DERECHO  
AERONAUTICO

**EL AGENTE DE CARGAS EN LA INDUSTRIA DE LA  
CARGA EN LA ARGENTINA Y EN EL MUNDO**

Alejandro M. Orden

Buenos Aires, febrero de 2016

## El agente de cargas en la industria de la carga

**Antecedentes y evolución. Funciones y responsabilidades en el transporte aéreo internacional. El concepto y su tratamiento en las normas que regulan la actividad del transporte comercial, en la legislación y la jurisprudencia comparada y nacional. Necesidad e importancia de contar con normas que regulen su actividad y alcance de su responsabilidad en la Argentina.**

### Abstract

Dentro del campo de la industria de la carga en la Argentina y en el mundo, actividad en permanente crecimiento y desarrollo, la figura del agente de cargas es excluyente como parte indispensable y necesaria en el transporte aéreo de mercaderías.

Las compañías aéreas, en su gran mayoría, dirigen sus ofertas de servicios de transporte de carga y tarifas a los agentes de cargas quienes, a su vez, las comercializan en el mercado exportador a los embarcadores y consignatarios de las mercaderías. Es el agente de cargas quien se ocupa, de este modo, de asesorarlos sobre los mejores servicios y posibilidades para el transporte de su carga, según el destino, tipo de mercadería y tiempos de tránsito, de ofrecer servicios de carga individual o consolidada, de la cotización de tarifas aéreas que correspondan al servicio elegido y al tipo de mercadería que se transportará, ya sea carga general, perecedera, restringida, carga de valor, animales vivos, etc., de las reservas de espacios en los vuelos seleccionados, de verificar la documentación necesaria para efectuar el embarque de la mercadería al país de destino, de verificar que el tipo de embalaje sea adecuado para el transporte según la clase de mercadería y que esté debidamente marcado y rotulado, del proceso de ingreso de la carga al depósito de la compañía aérea en el aeropuerto de salida, así como también de la facturación y el cobro de los fletes por cuenta de la compañía aérea. Incluso se ocupará de la emisión de la guía aérea de la compañía elegida para el transporte, siguiendo para ello las instrucciones de embarque del exportador. De este modo, el agente de cargas es una figura indispensable e insustituible, tanto para el embarcador como para la compañía aérea, en el transporte aéreo internacional de mercaderías.

Es importante destacar que en todo este proceso el agente de cargas cumple un doble rol: por un lado, es el agente del embarcador o consignatario, a quien asesora en la forma anteriormente descripta, emite la guía aérea siguiendo sus instrucciones de embarque y factura y cobra el flete correspondiente. Por el otro, y al mismo tiempo, es el agente de la compañía aérea, comercializando y vendiendo sus servicios de transporte y rindiendo posteriormente los fletes cobrados por cuenta de ella. En este sentido, es práctica normal en la emisión de una guía aérea que efectúa el agente de cargas, siguiendo las instrucciones del embarcador, la de incluir luego del nombre del agente emisor de la guía aérea la leyenda: “*as agents for*” (como agentes de) seguida del nombre de la compañía aérea que realiza el transporte aéreo, marcando claramente el carácter con el cuál el agente interviene en ese contrato de transporte y fijando así su responsabilidad.

Paradójicamente, en una disciplina como el Derecho Aeronáutico Argentino, en la que una de sus características dominantes es el “reglamentarismo” de todas las actividades que se desarrollan dentro de su ámbito, la figura del agente de cargas, con sus derechos, obligaciones y responsabilidades, no está legislada. Este vacío legal ha dado lugar a interpretaciones y soluciones diversas por parte de nuestros tribunales en los conflictos surgidos en el desarrollo de la actividad del agente de cargas.

Para estudiar y tratar de comprender el concepto de agente de cargas, la función que cumple y la responsabilidad que le corresponde por su actividad dentro del marco de la industria de la carga, el fin de este trabajo es analizar, en primer lugar, su aparición y evolución en esta actividad, para seguir con la búsqueda de las definiciones y caracterizaciones contenidas en las normas, reglamentaciones, leyes y jurisprudencia extranjeras que tratan su figura y regulen su actividad, el tratamiento dado en los distintos manuales y reglas que emite la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (*Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles*), conocida por sus siglas FIATA, las recomendaciones de las Naciones Unidas y sus definiciones en la materia, sin olvidar las “condiciones generales de servicios” que han creado las propias asociaciones de agentes de carga de muchos países, para citar finalmente jurisprudencia argentina en la que se

ha ido definiendo las actividades y responsabilidades del agente de cargas en nuestro país ante casos y conflictos puntuales.

Del estudio de todos estos elementos se tratará de demostrar la importancia de la creación de un cuerpo legal que en la Argentina regule explícitamente la actividad del agente de cargas, como actor y parte necesaria en el contrato de transporte aéreo de cargas, delimitando claramente sus responsabilidades en las funciones que cumple tanto ante el embarcador o el consignatario que lo contrata como ante la compañía aérea que le otorga potestades para actuar en su nombre, y cuando voluntariamente adopta la figura de transportador contractual al emitir documentos de embarque de su propio nombre.

### **Antecedentes y evolución.**

Así como la invención de la rueda marca un primer hito fundamental en la historia del transporte universal, la conquista del espacio aéreo con la aparición del avión, a principios del siglo XX, cambia y complementa su desarrollo en forma decisiva. El hombre, en la búsqueda permanente de nuevos medios de transportes más rápidos, más eficientes y más económicos, tiene en el avión, hasta el momento, su máxima expresión.

La incesante evolución tecnológica no deja de sorprender. De los primeros aviones, que sólo podían transportar unas pocas sacas de correo entre localidades relativamente cercanas, los aviones de gran porte de la actualidad pueden embarcar grandes volúmenes de cargas en un solo vuelo. Es el caso de los aviones exclusivamente cargueros, como por ejemplo un Boeing 747F, que pueden despegar con más de 100 toneladas de carga útil para recorrer distancias que superan los 10.000 km sin escalas, reflejando así el gran desarrollo del avión en un plazo relativamente breve de años, desde el primer vuelo de los hermanos Wright en 1903 a nuestros días.

Sin embargo, y no obstante la capacidad de este tipo de aviones exclusivamente cargueros, es en los aviones de pasajeros de gran porte en los que se mueve la mayor parte de la carga

alrededor del mundo, en un negocio que complementa al del transporte de pasajeros, haciéndolo económicamente más sustentable, y generando una actividad económica de gran dinamismo que transformó al comercio internacional a partir del siglo XX.

Ya con anterioridad a la aparición del avión el crecimiento del comercio internacional era manifiesto, conllevando a la creación de mayores regulaciones y normas inherentes al mismo, nuevos usos y costumbres, a la par de normas aduaneras y administrativas que cada país fue introduciendo, haciendo de esta actividad, el transporte de mercaderías entre distintos países, un negocio cada vez más complejo. En ese contexto, a principios del siglo XIX según las estimaciones, nace el agente de cargas en Europa.

En ese entonces, cuando el transporte marítimo regía como el medio principal en el comercio mundial, es la figura de este agente la que comienza a desarrollarse como intermediario entre el embarcador o el consignatario y las empresas de transportes, coordinando y facilitando los distintos procesos en el intercambio de bienes.

El agente, siguiendo las instrucciones de su cliente, es quien se encarga de reservar el espacio necesario para la carga con la línea marítima, se ocupa del transporte terrestre y entrega de la carga en el puerto de salida del buque, reúne y prepara la documentación de embarque necesaria, inspecciona los bultos, sus marcas y correspondiente concordancia con los documentos, y mantiene un registro de todas las cargas despachadas. Con el tiempo, las primeras grandes agencias de cargas comienzan a establecer sus propias oficinas en los principales puertos de destino de los envíos, dando origen al nacimiento de algunas de las agencias de cargas importantes que aún en la actualidad siguen operando expandidas en todo el mundo con sus propias oficinas o agentes corresponsales.

Como ejemplo del nacimiento, crecimiento, desarrollo y continuidad en el tiempo de este tipo de empresas y su permanente adaptación a los cambios, no sólo tecnológicos, sino también superando severas crisis internacionales como fueron la dos guerras mundiales del siglo XX, es interesante transcribir algunos párrafos de la publicación distribuida por la empresa de origen

alemán A. Hartrodt (GmbH & Co)<sup>1</sup> con motivo de cumplir 100 años de existencia en 1987. Esta publicación ilustra cómo se iniciaron este tipo de empresas acompañando la evolución del comercio y el transporte internacionales, dando así nacimiento a las agencias de cargas tal como hoy se conocen.

Fundada por Arthur Hartrodt el 1º de mayo de 1887 en Hamburgo, Alemania, la compañía nace aprovechando el fuerte desarrollo de la economía alemana en esa época y a la expansión de sus exportaciones a distintos mercados europeos y de ultramar. Según se consigna en la publicación, “tras la guerra entre Alemania y Francia en 1870/71, la economía alemana había tomado un fuerte desarrollo, que la hacía competir en todos los mercados del mundo y con otros países de Europa, en particular con Inglaterra. Debido a esto hubo una gran demanda de empresas que se encargaron de que las mercaderías llegaran a bordo sin daño y a su debido tiempo, que se confeccionaran los documentos con responsabilidad y que todos los trabajos relacionados con el transporte fuesen efectuados correctamente.” (...) “Desde un principio la empresa A. Hartrodt ha concentrado su negocio en el campo internacional, en particular en las exportaciones por vía marítima. En aquel tiempo la empresa contaba con tres empleados: un administrativo, un contable y un mensajero, pero creció rápidamente y pronto adquirió la fama de absoluta responsabilidad y capacidad. A esto contribuyó indudablemente el concepto del “*consignee selling*”, que es muy común hoy en día, pero que fue innovador en aquel tiempo.” (...) “Antes de la Primera Guerra Mundial el tráfico de flete se efectuaba en buques de vela, pero poco a poco fueron substituidos por buques de vapor, que comparando su tamaño con los buques de hoy, eran diminutos y naturalmente los viajes se hacían más largos.”(...) “La comunicación entre los clientes y los embarcadores en aquella época no es de ninguna manera comparable con las comunicaciones de hoy en día. Las cartas, así como los documentos, se escribían a mano y se duplicaban en una imprenta. Durante el período de establecimiento de la empresa no se conocía el teléfono todavía. En los años 90 del siglo XIX se instalaron los primeros teléfonos en la oficina de Hamburgo”.

---

<sup>1</sup> VAN TIENHOVEN, J. S., Joachim BRAASCH y Andreas WENZEL, A. Hartrodt. *Worldwide Transport Service International*, Hamburgo, 1987.

Luego de superar con extremas dificultades las dos guerras mundiales y los primeros años de la postguerra de 1939-1945, la empresa comienza su recuperación y recuerda en su publicación: “En los años cincuenta se estableció el negocio del flete aéreo. Se comenzó a trabajar de forma muy primitiva. Primero se despacharon los envíos de flete aéreo a través de la oficina de Hamburgo, pero muy pronto el aeropuerto de Francfort se desarrolló como puerto central y comenzó con los tráficos aéreos. Como este ramo de negocio ganó en importancia, se fundaron poco a poco otras estaciones de transportes aéreos en Stuttgart, Düsseldorf, Hannover, Munich y finalmente en Saarebruck.” (...) “El negocio de fletes aéreos creció continuamente de tamaño e importancia. Este desarrollo fue casi igual al desarrollo del tráfico marítimo. En las tarifas estipuladas por la IATA se trataba de precios teóricos, ya que en virtud de la oferta y la demanda se formaron los precios del mercado. Los tráficos consolidados de flete aéreo, que ganaron continuamente en volumen y confianza, contribuyeron a este desarrollo.”

Dentro de la lógica evolución tecnológica en una empresa de tan larga trayectoria, resulta interesante transcribir el momento de transición que experimenta A. Hartrodt con la irrupción de la computación en la vida de los negocios, anticipo que vivimos en nuestros días con la introducción del e-freight y del e-AWB: “Las exigencias requeridas por la economía exportadora al agente de transportes marítimos han ido creciendo continuamente desde principios de los años 70, en particular con respecto a información y comunicación. Todas estas características son relacionadas por el embarcador como gastos y por eso fue inevitable agotar todas las posibilidades de racionalización. Era la etapa del nacimiento de la elaboración electrónica de datos y desde el principio A. Hartrodt ha seguido el desarrollo experimentado en el sector. El ordenador causó grandes cambios en la empresa. Los empleados tuvieron que familiarizarse con la elaboración de datos electrónicos y lógicamente también el sistema de formularios, la confección de los documentos y la contabilidad cambiaron completamente.”

Si bien la historia del desarrollo de la firma A. Hartrodt, tomada para ilustrar las actividades y competencias de un agente de cargas, abarca no sólo al transporte aéreo, sino que por una obvia cuestión cronológica se inicia con el transporte marítimo, vale su mención ya que,

básicamente y ajustándonos a los avances tecnológicos en materia de comunicaciones, y a la incipiente pero firme introducción del e-freight y los documentos electrónicos como el e-AWB, la función del agente de cargas en el transporte de cargas aéreas sigue respetando los mismos principios y continúa básicamente enfocada en las mismas tareas que desde sus inicios, si bien en una permanente evolución en la que el agente sigue agregando nuevas actividades a los servicios que ofrece a exportadores o importadores, tal como se puede ver en años recientes, en los que el agente de cargas ha ido tomando más fuerza como proveedor de servicios logísticos, que abarcan la integración de información, transporte, inventario, almacenaje, manipuleo y embalaje, todos ellos factores que, combinados, hacen al gerenciamiento para la distribución de bienes<sup>2</sup>.

Así, desde esa primera intermediación del agente de cargas en sus orígenes, que consistía en la asistencia a la carga para su embarque, a las actuales empresas de logística, que no sólo se ocupan de los aspectos básicos antes mencionados sino que también incluyen toda la cadena logística de distribución, podemos afirmar que ya no es posible concebir la industria de la carga y del comercio internacional sin la intervención de un agente de cargas en su proceso, convirtiéndolo en un actor imprescindible y fundamental dentro de la industria del transporte internacional.

### **Las distintas funciones del agente de cargas.**

Hecha esta introducción del nacimiento y antecedentes del agente de cargas, podemos distinguir una evolución en las funciones que el mismo fue desarrollando, desde la de simple agente coordinador interactuando con los medios de transportes y los embarcadores o consignatarios de las cargas, hasta la de transportador mismo.

En esa primera función, como mero agente, utiliza su amplio conocimiento sobre las condiciones para la aceptación de la carga por parte del transportador, las regulaciones propias

---

<sup>2</sup> BOWERSOX, Donald J. y David J. CLOSS, *Logistical Management*, Nueva York, 1996.



de acuerdo al tipo de mercaderías, los documentos necesarios para la exportación del país de origen como los de importación en el país de destino, servicios terrestres adicionales y seguimiento de los embarques hasta su entrega final, para poder asesorar a sus clientes. En este contexto, queda a la vista que el contrato de transporte aéreo entre un aeropuerto a otro, que se perfecciona con la emisión de la guía aérea, es sólo una parte en toda la logística del transporte de una mercadería desde su salida de la planta o depósito del exportador hasta la planta o depósito del importador, y de las funciones y responsabilidades que toma el agente de cargas en todo ese proceso, que son las inherentes al agente. Pero el cuadro se ampliará cuando el agente de cargas ofrezca servicios de carga consolidada, asumiendo con ello mayor responsabilidad: la del transportador mismo o transportador contractual.

Para entender esta figura, la del agente consolidador, analizaremos brevemente el concepto.

La carga consolidada resulta de reunir o agrupar diferentes cargas de diferentes embarcadores destinadas a diferentes consignatarios en un solo envío y en una misma unidad de transporte que van a un destino común. A tal fin, el agente de cargas aprovecha el espacio reservado a un transportador a un precio preferencial, el cual es luego prorrateado entre los distintos embarcadores con una diferencia a favor del agente que es su ganancia. La consolidación de cargas ha dado muy buenos resultados, abaratando costos de flete para los embarcadores y consignatarios, y dando la posibilidad de una mejor ocupación de los espacios a las compañías transportadoras, tanto marítimas como aéreas, en donde todas las partes intervinientes se ven beneficiadas.

Como en muchos otros aspectos del transporte de cargas, esta modalidad se inicia con el transporte marítimo, fundamentalmente con la aparición del contenedor marítimo<sup>3</sup> a mediados de los años 60, concepto que luego se traslada adaptado al transporte aéreo. La adopción del contenedor, que elimina la necesidad del manejo repetido e individual de cada carga al agruparse en una sola pieza, la cual se entrega lista para su embarque a la compañía marítima o

---

<sup>3</sup> GONZALEZ LAXE, Fernando: *El contenedor: la caja que cambió el mundo económico. Repercusiones sobre la Galicia marítima*. Fuente electrónica: [www.udc.es/iuem](http://www.udc.es/iuem). 2007

aérea según el caso, ha resultado en un gran beneficio en términos de reducción de costos de manipuleo y en los tiempos de estibaje y tránsito, aumentando la seguridad de cada una de las cargas individuales de posibles daños o robos.

Para instrumentar este sistema de carga aérea consolidada, el agente de cargas emite al embarcador una guía aérea propia, conocida como guía aérea hija o “*house air waybill*”, asumiendo ante él, y eventualmente ante el consignatario de la carga, la figura de transportador, con todos los derechos y obligaciones que ello implica. Dentro de un mismo envío consolidado, el agente emitirá tantas guías aéreas hijas como distintos embarcadores o consignatarios haya. Al mismo tiempo, el agente emite una guía aérea madre o “*master air waybill*” de la compañía aérea que hará el transporte efectivo de la carga, donde el mismo agente figura como embarcador y como consignatario figurará otro agente de cargas que se encargará de recibir y desconsolidar la carga en el punto de destino para su entrega a cada uno de los consignatarios.

Así, con lo finalmente apuntado, podemos sintetizar las actividades del agente de cargas en dos planos bien diferenciados:

- como mero agente de cargas, actuando a favor del embarcador o del consignatario o del transportista aéreo, asumiendo la responsabilidad inherente al mandatario;
- como agente de cargas consolidador, cuando consolida la carga y emite documentos de transporte propios, asumiendo la calidad de transportador contractual y la responsabilidad de la ejecución del contrato de transporte.

### **Definiciones y alcances de la responsabilidad del agente de cargas**

Una buena definición será aquella que sintetice, en forma clara y útil, el sentido de un concepto y que el mismo sea entendido y compartido por la mayor cantidad de personas. Tratándose de una definición de alcance legal, la dificultad puede aumentar si buscamos llegar a un consenso entre más personas y sistemas jurídicos, según el marco legal con la que se analice.

En materia de Derecho Aeronáutico, en el que la internacionalidad se presenta como una de sus características más específicas, dar con una definición que pueda ser tomada por la mayor cantidad de legislaciones nacionales es un objetivo valioso en sí mismo, más allá de su dificultad. Asimismo, el principio de uniformidad enunciado en el art. 37 del Convenio de Chicago, al referirse a la adopción de normas y procedimientos internacionales, si bien está referido principalmente a normas sobre aspectos técnicos para mejorar la navegación aérea, también podría ser interpretado en sentido amplio como un principio general en cuanto a la adopción de normas que faciliten y mejoren la seguridad jurídica de todos los actores dentro del marco de la industria aeronáutica, al comprenderlos en regímenes regulatorios uniformes más allá de las diferentes jurisdicciones que puedan corresponder para resolver una cuestión litigiosa.

Debido al preponderante uso del idioma inglés en el comercio internacional, es común, aún en países de habla hispana como el nuestro, referirse al agente de cargas por su nombre en ese idioma: *freight forwarder*, llamado *Spediteur* en alemán o *transitaire* en francés. En España se usa el término *transitario*, en una acepción cercana al vocablo francés. Pero cualquiera sea el idioma que se use, en general hay una coincidencia pacífica, al tratar de definirlo, que es la de caracterizarlo como a un proveedor de servicios.

A modo de introducción, comencemos con una definición extraída de la *Collier's Encyclopedia*<sup>4</sup> que textualmente dice: “Agentes de cargas internacionales, contrariamente a los agentes de cargas domésticos, actúan como agentes de los embarcadores o los consignatarios y no asumen responsabilidad por el transporte. Actuando como intermediarios especializados que coordinan y facilitan los distintos procesos correspondientes al intercambio de mercaderías en el comercio internacional, los agentes de cargas internacionales realizan una variedad de servicios que son usados por casi todos los exportadores. El agente es generalmente contratado por el embarcador cuando el precio de las mercaderías incluye costo y riesgo del transporte, pero

---

<sup>4</sup> *Collier's Encyclopedia* – The Crowell-Collier Publishing Company, 1963.

cuando el precio es f.o.b. (*free on board*) fábrica o puerto de salida, el agente es generalmente nominado por el comprador o consignatario”.

Está claro que se trata de una definición de carácter general y mirando al agente de cargas en su función estrictamente de mero agente, sin considerar su aptitud para poder consolidar carga y asumir otras responsabilidades. Pero es una definición totalmente acertada en sus demás aspectos.

Dentro de nuestra doctrina, una de las definiciones clásicas del agente de cargas es la elaborada por el Dr. José Domingo Ray<sup>5</sup>, que así lo caracteriza: “El *forwarder agent* es el profesional intermediario entre quien envía y recibe las mercaderías y el transportador o las autoridades o terceros de quienes o ante quienes el vendedor o el comprador habrían tenido que contratar o intervenir para exportar, importar o transportar las mercaderías. Sus obligaciones normalmente son tomar las medidas necesarias para el transporte, seguro, documentación y específicamente realizar los trámites aduaneros, reserva del espacio de bodega y contratación del flete, embalaje, etc.”.

Esta definición coincide básicamente con la de la enciclopedia *Collier's* y ambas analizan al agente de cargas como meros mandatarios de sus clientes, ya sea el embarcador o el consignatario, y sin considerar otras funciones que el agente puede asumir dentro del giro de su negocio, que incluye la de tomar la responsabilidad del transporte mismo, en calidad de transportador contractual, como veremos más adelante.

En la búsqueda de una definición que pueda ser aceptada por los distintos ordenamientos a nivel internacional, es conocida la diferencia sistémica de las normas provenientes de países basados en derechos codificados, como en Francia, Alemania, Italia, Brasil y Argentina, por sólo nombrar algunos de ellos, y la de los países anglosajones, especialmente el Reino Unido y los Estados Unidos, que siguen los principios del *common law*<sup>6</sup>, basados en un derecho de origen

---

<sup>5</sup> RAY, José Domingo: *Derecho de la navegación*. Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1997.

<sup>6</sup> CUETO RUA, Julio: *El "Common Law". Su estructura normativa – Su enseñanza*, Buenos Aires, Editorial La Ley, 1957.

judicial, lo cual podría presentar un problema adicional para llegar a un consenso en cuanto a una definición que pueda ser aceptada ampliamente.

Comencemos el estudio del concepto de agente de cargas en las distintas legislaciones que lo consideran, y las responsabilidades que se le atribuyen según las funciones que cumple, para continuar con las normas de organismos profesionales y luego concluir con la caracterización que le ha dado la jurisprudencia argentina al intervenir en la resolución de los casos litigiosos que se le han presentado.

### **El agente de cargas en el *common law***

Algunas definiciones del agente de cargas en el *common law*, extraídas de sus fallos judiciales, se han apoyado en criterios tales como las condiciones del contrato de transporte, las comunicaciones usadas en el proceso de contratación, los métodos de pago y muy especialmente en la naturaleza jurídica de los documentos emitidos para plasmar el contrato de transporte.

Dentro de este ordenamiento, resulta interesante como antecedente el fallo de 1920 en el caso “Jones c/ European General Express”<sup>7</sup> del juez inglés Sydney Rowlatt, en donde se describe a los agentes de cargas en los siguientes términos: “son personas dispuestas a despachar las mercaderías a su favor (del cliente) (...) hasta el fin del mundo. No se comprometen a llevarlo a usted, y tampoco a hacerlo ellos mismos o a través de su agente. Simplemente se comprometen a conseguir a alguien que haga el trabajo, y en tanto ejerciten un cuidado razonable en elegir a la persona que lo haga, habrán cumplido con su contrato”.

Saltando en el tiempo, el fallo “Prima U.S. Inc. c/ Panalpina Inc.”<sup>8</sup> de la Corte de Apelaciones del Segundo Circuito de Nueva York del año 2000, en el que este tribunal se pronuncia en

---

<sup>7</sup> *Lloyd's Law Reports*. Fuente electrónica: [www.i-law.com](http://www.i-law.com)

<sup>8</sup> Fuente electrónica: [www.cargolaw.com/cases\\_panalpina](http://www.cargolaw.com/cases_panalpina)

contra de la sentencia de un tribunal inferior que condenaba a la agencia de cargas Panalpina Inc., se hace una interesante comparación del agente de cargas, cuando actúa como simple agente no transportista (*non-carrier freight forwarder*), al describirlo como **“agente de viajes” de la carga**, sosteniendo que en general se acepta sin discusión que cuando un agente de viajes ha reservado un vuelo para su cliente no lo convierte en responsable por la pérdida de su equipaje, en el caso que ello ocurra. La Corte Federal, en este sentido, reafirma una vieja y a veces olvidada regla que indica que este mismo principio se debe aplicar a la carga.

En los hechos, Panalpina, como agente de cargas, se había ocupado de todos los arreglos necesarios para el embarque de un transformador eléctrico desde Italia al estado de Iowa en los Estados Unidos. Durante el trayecto, el transformador se soltó de sus ligaduras sobre una plataforma plana en el que se había estibado, dañando una carga perteneciente a la firma Prima (U.S.A.) Inc. Consecuentemente Prima demandó a Panalpina y el tribunal inferior entendió que el demandado era responsable porque éste había declarado a su cliente, la firma Westinghouse, codemandada también en los mismos autos, la frase: “quédese tranquilo que su carga recibirá atento cuidado y supervisión puerta a puerta”. En su sentencia, la Corte de Apelaciones toma en cuenta que el sólo hecho de la promesa tomada por el agente de cargas de cuidar y supervisar atentamente un embarque puerta a puerta (*door-to-door*), no lo hace responsable por los daños de la carga en ruta.

Por lo tanto, el alto tribunal entendió que Panalpina no era responsable, por haber actuado como simple agente de cargas y no como transportador, y porque había ejercitado un cuidado razonable en la selección de la empresa estibadora y la transportadora, considerando que su promesa al cliente del cuidado y supervisión puerta a puerta debía ser tomado como puro alarde, pero de ningún modo lo convertía en transportador y mucho menos tomador de tal responsabilidad.

Este fallo del año 2000, siguiendo la tradición del *common law*, se basó y reconfirmó un fallo similar, “Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific R.R. Co. c/ Acme Fast Freight, Inc.”<sup>9</sup> de 1949, en el que se había declarado que un agente de cargas que no emite un conocimiento de embarque es simplemente un agente, sin responsabilidad por el estado físico de la carga. Allí se sostuvo que cuando se coordina el transporte o se implementan las instrucciones del embarcador o consignatario, el rol del agente de cargas es legalmente definido como el de “agente del embarcador” (*shipper's-agent*). Legalmente el agente de cargas es responsable sólo por su propia y directa negligencia, y no puede ser tomado substitutivamente responsable por los errores y omisiones de otros. (Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad v. Acme Fast Freight (1948) 336 U.S. 465).

Resulta interesante comprobar cómo estos fallos, el del tribunal inglés de 1920, el del tribunal norteamericano del 2000 y el que toma como antecedente de 1949, ven al agente de cargas en su actividad original de mero agente y no la de transportador, con un mismo criterio: alguien que se limita a contratar servicios de transportes como agente del cliente pero no a realizarlo por sí mismo, quedando fuera de cualquier responsabilidad por la mala ejecución del contrato de transporte mismo y en la medida que él haya efectuado una correcta selección de las empresas intervinientes en los servicios de contratados.

Eso cambiará, como fuera mencionado anteriormente, con la introducción de servicios de cargas consolidadas donde el agente de cargas, al emitir documentos propios de embarque, asumirá la responsabilidad del transportador contractual, perdiendo con ello la posibilidad de exonerarse de responsabilidad en el caso de daños en el transporte de las mercaderías.

Si bien la característica del *common law* es que se trata de un derecho de origen judicial, donde las fuentes normativas son sentencias dictadas por otros jueces en casos similares, dentro del derecho anglosajón coexisten dos cuerpos jurídicos que se complementan: el derecho derivado del *common law* ya referido y, por otro lado, un derecho legislado, llamado *statute law*, como son

---

<sup>9</sup> [www.cargolaw.com/cases\\_panalpina](http://www.cargolaw.com/cases_panalpina), op. cit.

por ejemplo la Constitución de los Estados Unidos y las leyes y normas que dictan el Congreso y demás órganos especialmente habilitadas para su promulgación.

Dentro de este último cuerpo de leyes, actualmente los Estados Unidos tienen legislada la figura del agente de cargas en su Código Federal de Regulaciones, *Code of Federal Regulations*<sup>10</sup>, en su Título 49, Subtítulo B, Capítulo III, Subcapítulo B, Apartado 386.2, que en sus definiciones enuncia:

“Se entiende por agente de cargas (*freight forwarder*) a la persona que se presenta públicamente como proveedor de transporte de bienes por una compensación en el comercio interestatal, y que en esa actividad:

1. Actúa o provee embarques de grupaje, consolidación, desconsolidación y distribución;
2. Asume la responsabilidad del transporte desde el lugar de recepción hasta su destino;
3. Usa para cualquier parte del transporte un transportista sujeto a la jurisdicción de la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA).”

Esta definición forma parte del mencionado Título 49 del Código Federal de Regulaciones que en su apartado 386 establece las reglas para el ejercicio del autotransporte, proveedor intermodal, agente (*broker*), agente de cargas (*freight forwarder*) y procedimientos para materiales peligrosos.

### **El agente de cargas en el derecho codificado**

En los países con derechos codificados la figura del agente de cargas ha sido tratada de diferentes modos y no siempre armónicos entre sí.

Tal vez una de las legislaciones europeas con más dedicación al tema sea la alemana, lo cual no debe sorprender si consideramos que la actividad del agente de cargas tiene desde sus orígenes

---

<sup>10</sup> U.S. Government Publishing Office. Fuente electrónica: [www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?rgn=div5&node=49:5.1.1.2.29](http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?rgn=div5&node=49:5.1.1.2.29)



un gran desarrollo en ese país. Actualmente la figura del agente de cargas está contemplada dentro del Código de Comercio alemán, *Handelsgesetzbuch*<sup>11</sup> (HGB), que en su Sección 4ta. (*Vierter Abschnitt*) se ocupa del negocio de la carga (*Frachtgeschäft*).

En la Sección 5ta. del mismo cuerpo, con el título de “el negocio del envío de cargas” (*Speditionsgeschäft*), encontramos:

Art. 453: Contrato de envío (*Speditionsvertrag*)

1. En virtud del contrato de envío el agente de cargas (*Spediteur*) se obliga a coordinar el despacho de las mercaderías.
2. El embarcador está obligado al pago de la remuneración acordada.
3. Las estipulaciones de este capítulo sólo se aplican si el envío de las mercaderías es parte de una operación comercial. ...

Art. 454: Provisión para el despacho de las mercaderías (*Besorgung der Versendung*)

- (1) El deber de provisión para el despacho de las mercaderías incluye la organización del transporte, en particular:
  1. determinación del medio y ruta de transporte,
  2. elección de las empresas participantes, emisión de los contratos de transporte, almacenaje y envío requeridos para el despacho, así como la provisión de información e instrucciones a esas empresas, y
  3. asegurar el reclamo del embarcador por compensación.
- (2) Los deberes del agente de cargas también incluyen la provisión de otros servicios acordados referentes al transporte tales como seguros, embalaje y etiquetado de la mercadería y el despacho aduanero. Sin embargo, sólo si así se estipula en el contrato el agente de cargas estará obligado a celebrar estos contratos por los servicios adicionales.
- (3) El agente de cargas celebra los requeridos contratos en su propio nombre o, si está autorizado, en nombre del embarcador.

---

<sup>11</sup> Fuente electrónica: [www.gesetze-im-internet.de/hgb/\\_453.html](http://www.gesetze-im-internet.de/hgb/_453.html)

- (4) En el cumplimiento de sus obligaciones el agente de cargas actuará en el interés del embarcador y cumplirá con sus instrucciones.

Los siguientes artículos tratan de cuestiones operacionales referidas al manejo de las mercaderías, documentación del embarque que acompaña la carga y los deberes de información. Todas estas funciones las cumple el agente en el sentido tradicional de mero agente de cargas. La diferencia queda muy clara con la del agente actuando como transportador contractual al llegar al art. 458 y siguientes, que establecen:

Art. 458: Agente de cargas actuando como transportador (*Selbsteintritt*)

El agente de cargas está autorizado a realizar el transporte de las mercaderías por cuenta propia. Si ejercita este derecho, en lo que respecta al transporte, adquiere los mismos derechos y obligaciones del transportador. En este caso puede cobrar el flete usual en adición a la remuneración por sus servicios como agente.

Art. 459: Despacho a precio fijo (*Spedition zu festen Kosten*)

Cuando sea convenida la remuneración de una suma fija por los costos de transportes, el agente de cargas tendrá los derechos y obligaciones del transportador. En este caso tiene derecho al reembolso de los gastos, en la medida que esto sea lo convencional.

Art. 460: Cargas consolidadas (*Sammelladung*)

- (1) El agente de cargas está autorizado a coordinar el despacho de las mercaderías de un embarcador junto con las de otro en base a un contrato de envíos consolidados a su propio nombre.
- (2) Si el agente de cargas ejercita este derecho de consolidación, tendrá los derechos y obligaciones del transportador. En tales casos podrá exigir la remuneración que sea apropiada en las circunstancias, sin exceder los precios que usualmente se paguen individualmente para esos envíos en forma separada.

En los artículos transcritos quedan claras las figuras del agente de cargas en cada situación y las responsabilidades que le corresponde según su actuación:

- Art. 453: la del mero agente de cargas, que sólo responde por su actividad como tal pero no como transportador
- Arts. 458, 459 y 460: la del transportador contractual, cuando actúa a nombre propio, cuando vende a precio fijo sin necesidad de referirse a los precios de la compañía de transportes y cuando vende servicios de carga consolidada.

La legislación española<sup>12</sup>, por su parte, había incluido en su Código de Comercio todo lo concerniente al régimen jurídico del contrato de transporte, abarcando en dicho régimen a la figura del agente de cargas. Sin embargo, se trataba de un código promulgado en 1885 y que, en esta materia, se había mantenido en vigor con apenas algunas modificaciones, con lo cual no podía dar respuesta a las necesidades del transporte del tiempo actual. Ello fue subsanado con la promulgación de la Ley 15 del 11 de noviembre de 2009.

Entre los considerandos del preámbulo de esta ley cabe destacar el siguiente comentario en directa relación con nuestro estudio: “No cabe duda de que la determinación de los sujetos del transporte ha sido, en Derecho español, fuente de continuos problemas, tanto teóricos como prácticos, propiciados por una defectuosa regulación de tales cuestiones. No debe extrañar, por tanto, que la nueva ley dedique especial atención a la determinación de los sujetos del transporte y, de modo muy particular, a los problemas que plantea la intervención en el transporte de varios sujetos.

Con ello se trata, por una parte, de clarificar la posición contractual de los transitarios, operadores de transporte, agencias de transporte y demás personas que intermedien en el transporte, consagrando, en líneas generales, la solución que ya se ofrecía en la normativa de ordenación del transporte terrestre y, en última instancia, también en el artículo 379 del Código de Comercio, que obligaba a tales intermediarios a contratar el transporte siempre en nombre propio y a asumir la posición del porteador. De otra parte, y ello constituye verdadera innovación, la ley aborda la intervención de diversos sujetos por vía de subcontratación en el

---

<sup>12</sup> Fuente electrónica: [www.noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/l15-2009.html#a4](http://www.noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l15-2009.html#a4)

transporte y, de modo particular, la cuestión relativa a la determinación de las personas pasivamente legitimadas frente a las reclamaciones de responsabilidad, aportando seguridad jurídica en una materia notablemente litigiosa hasta el presente. Se consagra así definitivamente la posición del porteador efectivo”.

La Ley 15/2009, concretamente al referirse al contrato de transporte terrestre, convierte a los transitarios terrestres en transportistas, conforme a los siguientes artículos:

Art. 4.2.: Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.

Art. 5.2.: Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio.

Con estas modificaciones introducidas por la Ley 15/2009, los transitarios marítimos y aéreos quedan sujetos al régimen normal de la representación mercantil de los artículos 246 y 247 del Código de Comercio, por los cuales pueden actuar tanto en nombre propio, representación indirecta, como en nombre y por cuenta ajena, representación directa.

Art. 246: Cuando el comisionista contrate en nombre propio, no tendrá necesidad de declarar quién sea el comitente, y quedará obligado de un modo directo, como si el negocio fuese suyo, con las personas con quienes contratase, las cuales no tendrán acción contra el comitente, ni éste contra aquéllas, quedando a salvo siempre las que respectivamente correspondan al comitente y al comisionista entre sí.

Art. 247: Si el comisionista contratase en nombre del comitente, deberá manifestarlo; y, si el contrato fuere por escrito, expresarlo en el mismo en la antefirma, declarando el nombre, apellido y domicilio de dicho comitente.

En el caso del párrafo anterior el contrato y las acciones derivadas del mismo producirán su efecto entre el comitente y la persona o personas que contrataren con el comisionista; pero éste quedará obligado con las personas con quienes contrató, mientras no pruebe la comisión, si el comitente la negare, sin perjuicio de la obligación y acciones respectivas entre el comitente y el comisionista.

### **El agente de cargas en las “condiciones generales” emitidas por las asociaciones de agentes de cargas**

Con el objeto de cubrir la laguna legal por falta de normas legislativas específicas que contemplen la regulación de sus servicios y su responsabilidad, las asociaciones profesionales de agentes de cargas de diferentes países han creado normas conocidas como “términos y condiciones generales de servicios” a las que ajustan su actividad.

En muchos casos se tratan de normas creadas con el consenso no sólo de los mismos miembros de cada asociación en particular, sino también con la cooperación de asociaciones y organizaciones que representan a los exportadores y cámaras de comercios, lo cual las convierten en documentos de gran valor, cumpliendo casi las mismas funciones de las normas de carácter legislativo. En prácticamente todos los casos lo único que se requiere para su validez es que esos términos y condiciones sean incorporados a cada uno de los contratos de transporte que son celebrados con cada cliente en particular.

Entre los países que han adoptado este tipo de términos y condiciones generales encontramos a Alemania, Austria, Bélgica, Francia, Irlanda, Holanda, entre otros de Europa. Los países escandinavos, unidos en la Asociación Nórdica de Agentes de Cargas (*Nordic Association of Freight Forwarders – NSAB*), que integran Dinamarca, Suecia, Noruega, Finlandia y a la que más tarde adhieren Lituania y Estonia, siguen los lineamientos del “Modelo de reglas para los servicios del agente de cargas” (*FLATA Model Rules for Freight Forwarding Services*), que en su versión de 1996 emitió la FIATA y que analizaremos más adelante. En los Estados Unidos, la

Asociación Nacional de Despachantes de Aduana y Agentes de Cargas de América (*National Customs Brokers and Forwarders Association of America*) también tiene sus propios términos y condiciones generales para los embarques de ese origen, al igual que la Asociación Británica de Carga Internacional (*British International Freight Association – BIFA*).

Dentro de este marco, comencemos con un breve análisis de los términos y condiciones que han estado vigentes por más de 80 años en Alemania. Estas normas, recomendadas pero no obligatorias, y conocidas por sus siglas en alemán como ADSp (*Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen*), son términos y condiciones generales establecidos por la Asociación Federal de Agentes de Cargas y Operadores Logísticos Alemanes conjuntamente con la Asociación Industrial, la de Vendedores Mayoristas y Exportadores, las Cámaras de Industria y Comercio y la Asociación de Vendedores Minoristas.

En su versión del año 2003 el art. 2.1 enuncia que las ADSp se aplican a todos los contratos de transporte de mercaderías, cubriendo las actividades del agente de cargas, del transporte mismo, del almacenamiento de mercaderías y todos los demás servicios conexos a la actividad. En el art. 2.2, al analizar la responsabilidad del agente de cargas dentro de lo regulado por los arts. 453 al 466 del Código de Comercio alemán (HGB), a los que nos hemos referido con anterioridad, se establece que la responsabilidad del mismo sólo alcanza a la organización de todo lo necesario que el contrato requiere para la ejecución de los servicios, a no ser que alguna norma legal indique lo contrario. En este mismo sentido, el art. 22.2 formula que si el agente de cargas es sólo responsable por la contratación de los servicios solicitados, su responsabilidad se limita a la cuidadosa elección de los prestadores de esos servicios. Estos términos y condiciones se complementan con normas referidas al manejo de los reclamos y sus soluciones, limitación de la responsabilidad y cuestiones de procedimiento.

Comparemos estos términos y condiciones de la normativa alemana con los de la Asociación Británica de Carga Internacional, *British International Freight Association - BIFA*, en su versión del año 2005.

Con una técnica legislativa común a los países anglosajones, se comienza con la definición de algunos términos como *company*, entendiéndose por tal a todo miembro de la *BIFA* que actúe dentro de esos términos y condiciones; *consignee*, a la persona a quien la mercadería está consignada, *customer*, como a toda persona a cuyo pedido o en su beneficio el agente de cargas asume un negocio o provee con asesoramiento, información o servicios, para inmediatamente señalar que estas normas se aplican a cualquier actividad que emprenda un agente de cargas miembro de la *BIFA*, salvo que alguna norma de orden público dispusiese lo contrario con respecto a algún sus puntos, no debiéndose interpretar tal situación como la renuncia de los demás puntos no afectados de los términos y condiciones generales.

El art. 4(A) distingue claramente al agente de cargas en su función de mero agente, cuando sólo procura y contrata los servicios solicitados por el cliente, y en el caso en que los provee como principal o transportista contractual. El art. 5 permite al agente, al actuar como principal en alguno de los servicios, la posibilidad de que tales servicios sean prestados en forma directa o sub-contratados a terceros.

El art. 6(A) hace referencia al agente de cargas, cuando actúa como mero agente a favor del cliente, indicando que queda expresamente autorizado a contratar a nombre del cliente y siguiendo sus instrucciones, pero si es requerido a presentar evidencia de esos contratos y no puede cumplir con el requerimiento, se entenderá que el agente ha actuado como principal o transportista contractual, conforme al art. 6(B). Esta solución en las condiciones de la *BIFA* sobre este punto está en total consonancia con los arts. 458, 459 y 460 del Código de Comercio alemán en los que el agente de cargas asume la condición de principal o transportista contractual cuando actúa a nombre propio o vende a precio fijo o consolida carga.

Es importante resaltar que en los países donde los servicios de los agentes de cargas y sus responsabilidades están regulados por leyes del estado, como es el caso alemán, las condiciones generales necesariamente siguen y observan los términos de esa la ley, no pudiendo alterar el régimen de responsabilidad que ella determina. Por otro lado, en aquellos países donde hay mayor libertad de contratación, por no estar regulada la actividad del agente por normas

legislativas, las condiciones generales pueden establecer condiciones de exención de responsabilidad como transportista en forma más amplia, como es el caso de los países que se rigen por el sistema del *common law* e influidos por las condiciones generales de la *BIFA*, como Australia, Nueva Zelanda, Irlanda, Hong Kong y Sudáfrica, entre otros.

### **El agente de cargas en las normas de la IATA, la FIATA y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico de las Naciones Unidas**

Para completar el análisis de las normas y reglamentaciones que toman al agente de cargas como uno de sus principales sujetos es imprescindible considerar las emitidas por dos organizaciones claves en la industria del transporte aéreo: la *International Air Traffic Association*, IATA, que agrupa a las compañías aéreas, y la *Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles*, FIATA, que reúne a las asociaciones de agentes de cargas.

Estas asociaciones tienen su remoto origen en las agrupaciones que en inglés se denominan *guilds*<sup>13</sup>, equivalentes en español a gremios o cofradías, que incluyen a asociaciones de distinto tipo, tales como comerciales, profesionales, sociales e incluso religiosas, creadas para promover el interés común de sus miembros. Estas agrupaciones nacen en sociedades tan antiguas como las de la Mesopotamia, pasando por Egipto y en China, donde tuvieron una gran influencia en la vida económica de las personas. Asociaciones de comerciantes y artesanos tuvieron luego un amplio desarrollo en la antigua Grecia y todo el mundo helénico, alcanzando gran importancia en todas las actividades comerciales. Pero las más fuertes fueron las relacionadas al comercio y actividades marítimas, tales como barqueros, balseros y navegantes, que tenían sus sedes en los principales puertos de la época. Los gremios artesanales, por su parte, tenían como principal misión el de cuidar y mantener un monopolio en la producción local y su comercialización en cada una de sus industrias en protección de sus miembros, asegurando un buen trabajo en condiciones de igualdad competitiva para todos sus afiliados.

---

<sup>13</sup> *Collier's Encyclopedia*, op. cit.



Más allá de su evolución y su permanencia en los siglos, las actuales asociaciones profesionales mantienen en esencia los mismos objetivos: cuidar y proteger a sus miembros en sus respectivas actividades. Esos son básicamente los fines de la IATA y de la FIATA que hemos nombrado y que resultan de referencia obligada al estudiar las normas y reglas que rigen en la industria comercial aeronáutica en general y las del agente de cargas en particular, por la fuerte y amplia influencia que estas instituciones ejercen en toda la actividad aerocomercial.

La IATA nace como organismo en 1945, sucediendo a la *International Air Traffic Association* fundada en La Haya en 1919, con 57 miembros de 31 naciones, con la misión de hacer de la industria del transporte aéreo una actividad segura y rentable que conecte y enriquezca al mundo. Sus áreas de interés están enfocadas a todo lo relacionado al tráfico aéreo de pasajeros y cargas, a temas de infraestructura y operaciones, a cuestiones del medio ambiente, a los asuntos de seguridad tanto del segmento operacional (*safety*) como del segmento de las instalaciones aeroportuarias (*security*), así como a programas de entrenamiento. Actualmente reúne a más de 260 aerolíneas de 117 naciones que mueven el 83% del tráfico de cargas en el mundo, de acuerdo con sus propias fuentes de datos<sup>14</sup>. Es por todo esto que, sin ser la IATA un ente legislador, las normas y recomendaciones que nacen de sus distintas áreas son observadas y cumplidas con fuerza de ley no sólo por sus miembros, sino también por todos los actores involucrados en la actividad y que deben trabajar con las compañías aéreas asociadas a la misma.

Es interesante observar, para confirmar la importancia de las normas y recomendaciones de la IATA, cómo algunas de esas normas han llegado a formar parte de nuestra legislación nacional. Un ejemplo lo tenemos en la Resolución 1532/1998 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, que integra como legislación complementaria el Código Aeronáutico. Su Anexo II, que trata de las condiciones generales del contrato de transporte aéreo de cargas, reproduce casi textualmente parte de las reglas del *The Air Cargo Tariff Manual*<sup>15</sup>, conocido por sus siglas *TACT Rules*. Comenzando con el art. 1 del Anexo II, bajo el

---

<sup>14</sup> Fuente electrónica: [www.iata.org](http://www.iata.org)

<sup>15</sup> *The Air Cargo Tariff Manual, 84th edition*, IATA Netherlands Data Publication, 2012.

título de Definiciones, ya encontramos la correspondencia entre ambos cuerpos normativos. Particularmente interesante para nuestro trabajo es destacar el concepto de Agente (*Agent*), que dice: “significa cualquier persona física o jurídica que haya sido designada para actuar por el transportador o a nombre del mismo, en relación con el transporte de carga”. En esta concepción queda clara la idea del rol del agente con respecto a la compañía aérea, pero no en su relación con el embarcador o consignatario de la carga. La consonancia en lo que se refiere a las definiciones que adopta la Resolución 1531/1998 del *TACT Rules* sigue con las de “carga” (*cargo*), “consignatario” (*consignee*), “embarque” (*consignment*), “expedidor/cargador” (*shipper/consignor*), “guía aérea” (*air waybill*), y “transporte” (*carriage*). Sin seguir el mismo orden, pero sí los mismos conceptos, la Resolución 1531/1998 respeta los mismos lineamientos del *TACT Rules* cuando se refiere al “embalaje y rotulado de carga” (*packing and marking of cargo*), a los “pagos” (*payment of charges*), “entrega del embarque” (*delivery of shipment*), “lugar de entrega” (*place of delivery*) y “falta del consignatario en aceptar la entrega” (*failure of consignee to take delivery*). El articulado de la Resolución incluye, en su parte final, los mismos conceptos con respecto a la responsabilidad del transportador y las limitaciones sobre reclamos y actuaciones que contiene el *TACT Rules*.

A diferencia de la IATA, que tiene a las compañías aéreas que la conforman su centro de atención para la formulación de sus normas y recomendaciones, la FIATA<sup>16</sup>, con sede en Zurich, Suiza, pone su foco como asociación profesional en los agentes de cargas, a través de las asociaciones nacionales que los agrupan en cada país y forman parte de FIATA como miembros, defendiendo y cuidando los intereses de su actividad.

Esta organización, creada en Viena el 31 de mayo de 1926, es un organismo no gubernamental que reúne a más de 110 asociaciones miembros que abarcan a unas 50.000 organizaciones dedicadas al transporte de cargas y la logística, la cual es integrada por la Argentina como miembro pleno a través de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional – AAACI.

---

<sup>16</sup> Fuente electrónica: [www.fiata.com](http://www.fiata.com)

Debido a esta magnitud y a su intervención en distintas organizaciones de las Naciones Unidas y organismos como la IATA misma, FIATA es una fuente muy importante de información en temas relacionados a reglamentaciones a nivel internacional que regulan la industria de la logística a nivel global, promoviendo la buenas prácticas empresariales conforme a sus principios.

Los objetivos principales de esta organización son:

- unir a sus miembros a nivel mundial;
- representar, promover y proteger los intereses de la industria a través de la participación de asesores y expertos en las reuniones de instituciones internacionales que traten de asuntos del transporte;
- familiarizar a la industria y al público en general con los servicios que ofrecen los agentes de cargas a través de información, publicaciones, etc.;
- mejorar la calidad de los servicios de los agentes de cargas desarrollando y promoviendo el uso estandarizado de documentos, condiciones de servicio, etc.;
- asistir a los agentes de cargas con cursos de capacitación, en problemas con seguros de responsabilidad, y en el manejo de herramientas del comercio electrónico incluyendo el intercambio electrónico de datos (EDI) y códigos de barra.

Para cumplir con estos objetivos FIATA está organizada en cinco cuerpos asesores (*Advisory Bodies*) que se ocupan individualmente de:

- asuntos internacional;
- información tecnológica;
- asuntos legales;
- seguridad (*Safety and Security*);
- capacitación vocacional.

Dentro de estas actividades, resulta de interés para nuestro trabajo los esfuerzos de FIATA referentes al uso estandarizado de documentos y al estudio de asuntos legales, los cuales

consideran de relevancia los aspectos jurídicos tanto a nivel local del agente como a nivel internacional, manteniendo a sus miembros actualizados de los desarrollos legales en el mundo.

El objetivo de la utilización de documentos estandarizados es de vital importancia para dar una mayor seguridad jurídica al agente de cargas, que en una actividad de neto carácter internacional se ve expuesto a enfrentarse con distintas jurisdicciones ante cualquier reclamo que pueda surgir derivado de su actividad. Su más ambiciosa meta es la de poder llegar a una unificación legislativa, con la creación de una ley internacional del agente de cargas.

Trabajando en ese sentido, FIATA crea documentos como el conocimiento de embarque FIATA (*FIATA Bill of Lading*), que es introducido en 1971, llegando al conocimiento de embarque para transporte multimodal en 1992 (*FIATA Multimodal Transport Bill of Lading*), que incluye cláusulas generales por el que se regirá el transporte, en un afán de unificar los derechos, obligaciones y responsabilidades que asume el agente emisor del mismo y dada la complejidad jurídica del transporte multimodal, que reúne transportes combinados en un mismo contrato bajo la responsabilidad de una sola empresa y en el que intervienen varios transportistas empleando medios de transporte diferentes en distintas jurisdicciones.

Continuando con esos esfuerzos de lograr una cierta unificación de las normas que regulen las responsabilidades del agente de cargas en sus distintas formas y actividades y ante la diversidad de esquemas y legislaciones, en 1994 FIATA encomienda a un Grupo de Trabajo (*Working Group*) el desarrollo de reglas que puedan ser utilizadas como modelo en todos aquellos países dispuestos a adoptarlas con el fin de lograr un régimen internacional uniforme. El trabajo tiene como objetivo lograr un acuerdo en temas claves como la responsabilidad del agente de cargas cuando actúa como mero agente o como transportador contractual, al consolidar carga y emitir documentos propios, reglar las normas de protesta y los tiempos de su presentación así como las cláusulas de limitación de responsabilidad.

En su calidad de presidente del Grupo de Trabajo creado a este fin, el Dr. Jan Ramberg<sup>17</sup> recuerda las dificultades para llegar a un consenso: “En particular, fue imposible lograr un acuerdo sobre el criterio preciso para distinguir las funciones del agente de cargas como intermediario de sus funciones como operador con responsabilidad de transportador contractual. Como la noción del concepto “agente por comisión” no era usada por los países dentro de los sistemas del *common law*, el Grupo de Trabajo simplemente se focalizó en la distinción entre agente de cargas como “agente” y la de agente de cargas como “principal”, en el sentido de transportador. Sin dudas que, en el caso de un agente de cargas que expresamente acordaba actuar como “principal”, sujetándose a las responsabilidades del transportador al emitir sus propios conocimientos de embarque o similares (guías aéreas hijas), la tarea era simple. El principal problema, entonces, era qué hacer ante la falta de esa intención contractual expresa. Finalmente, el Grupo de Trabajo tuvo que ceder y limitarse a declarar que el agente de cargas debería ser considerado como “principal” en una transacción no sólo cuando así lo hubiese acordado, sino también cuando hubiese un acuerdo implícito según la conducta y declaraciones del agente de cargas. En mi opinión, la cotización de un precio fijo por parte del agente de cargas, sin obligación de dar cuentas al cliente por la composición del precio, constituye una declaración o conducta equivalente al acuerdo implícito por parte del agente de cargas para ser considerado como “principal” en la transacción”.

Como resultado de los estudios de este Grupo de Trabajo, en el Congreso Mundial de Caracas de 1996 FIATA adoptó el “Modelo de reglas para los servicios del agente de cargas” (*FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*)<sup>18</sup>, un valioso instrumento en la búsqueda de un régimen uniforme aplicable a los agentes de cargas, su actividad y responsabilidad.

Con una técnica normativa propia de este tipo de regulaciones, el “Modelo de reglas para los servicios del agente de cargas” incluye un artículo completo dedicado a dar definiciones. De ellas las más interesantes a nuestro trabajo son, principalmente, las siguientes:

---

<sup>17</sup> RAMBERG, Jan: *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, 1998.

<sup>18</sup> Fuente electrónica: [www.fiata.com/uploads/media/Model\\_Rules\\_07.pdf](http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf)

Art. 2.1.: Se entiende por servicios de agente de cargas (*freight forwarding services*) los servicios de cualquier tipo relacionados al transporte, consolidación, almacenaje, manipuleo, embalaje o distribución de mercaderías, así como también los servicios auxiliares y de asesoría relacionados con ello, incluyendo pero no limitado a asuntos aduaneros y fiscales, declarando las mercaderías para fines oficiales, solicitando seguros para las mercaderías y cobrando o procurando el pago o la obtención de documentos relativos a las mercaderías.

Art. 2.2.: Se entiende por agente de cargas a la persona que celebra un contrato por servicios de agente de cargas (*freight forwarding services*) con un cliente.

Art. 2.3.: Se entiende por transportador (*carrier*) a toda persona que efectivamente realiza el transporte de mercaderías por sus propios medios de transporte (transportador principal o ejecutor – *performing carrier*) y cualquier otra persona sujeta a la responsabilidad del transportador como resultado de asumir expresa o implícitamente dicha responsabilidad (transportador contractual – *contracting carrier*).

La segunda parte de este modelo de reglas se aboca al tema central de la responsabilidad del agente de cargas, haciendo una clara distinción entre el agente de cargas actuando como mero agente o actuando como transportador contractual o principal según su terminología, en sus artículos 6 y 7, en los siguientes términos:

Art. 6: La responsabilidad del agente de cargas (excepto como principal)

#### 6.1. Fundamentos de responsabilidad

6.1.1. El deber de diligencia. El agente de cargas es responsable si fracasa en el ejercicio de la debida diligencia y en la adopción de las medidas razonables en el cumplimiento de los servicios a su cargo (*freight forwarding services*, definidos en el art. 2.1.), en cuyo caso, conforme al art. 8, deberá compensar al cliente por la pérdida o daño en la mercadería así como en las pérdidas financieras directas que resulten del incumplimiento de su deber de diligencia.

6.1.2. Sin responsabilidad por actos de terceros. El agente de cargas no es responsable por los actos u omisiones de terceras partes, tales como los del transportador, empleados de depósitos, estibadores, autoridades portuarias y otros agentes de cargas, a menos que no haya ejercido la debida diligencia en la selección, instrucción o supervisión de esas terceras partes.

## 7. La responsabilidad del agente de cargas como principal

7.1. La responsabilidad del agente de cargas como transportador. El agente de cargas está sujeto a la responsabilidad como principal no sólo cuando efectúe el transporte él mismo por sus propios medios de transporte, sino también si, al emitir sus propios documentos de transporte o de otro tipo, ha asumido en forma expresa o tácita la responsabilidad del transportador (transportador contractual).

No obstante, el agente de cargas no será considerado responsable como transportador si el cliente ha recibido un documento de transporte emitido por otra persona distinta al agente de cargas, y no ha sustentado dentro de un tiempo razonable que el agente de cargas es, de todas formas, el transportador.

7.2. La responsabilidad del agente de cargas como principal por otros servicios. Con respecto a servicios distintos al transporte de mercaderías, tales como almacenaje, manipuleo, embalaje o distribución de mercaderías, así como también servicios accesorios en relación con los mismos, el agente de cargas será responsable como principal:

1. cuando tales servicios hayan sido ejecutados por él mismo usando sus propias instalaciones o empleados, o
2. si ha tomado un compromiso expreso o tácito de asumir la responsabilidad como principal.

7.3. Fundamentos de la responsabilidad del agente de cargas como principal. El agente de cargas como principal será responsable, sujeto al art. 8, por los actos y omisiones de terceras partes que haya contratado para la ejecución del contrato de transporte u otros servicios, de la misma manera que tales actos u omisiones fueran propios, y sus derechos y obligaciones serán

sujetos a las normas de la ley aplicable al tipo de transporte o servicio que corresponda, así como las condiciones adicionales que expresamente se hayan pactado o, faltando acuerdo expreso, por las condiciones usuales para tal tipo de transporte o servicio.

Finalmente, y trascendiendo a las asociaciones profesionales como IATA y FIATA que estudiamos, la problemática del agente de cargas no ha escapado al estudio de la Naciones Unidas a través de su brazo regional en Asia y el Pacífico, el cual está compuesto por 53 estados miembros y 9 estados asociados. Esta comisión regional de las Naciones Unidas, fundada en 1947 en Shanghai, China, con el nombre de Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, se estableció con el fin de asistir a la reconstrucción económica posterior a la segunda guerra mundial. Desde 1949 su sede está en Bangkok, Tailandia, con el nombre de Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (*Economic and Social Commission for Asia and the Pacific – ESCAP*)<sup>19</sup>.

Entre las áreas de estudio y desarrollo de la *ESCAP* está el transporte. Por el peso específico de Asia en el comercio internacional y el tráfico de mercaderías que genera, resulta importante conocer la visión de estos países en nuestro tema de estudio.

Específicamente sobre el agente de cargas, en el año 2011 la *ESCAP* da a conocer un documento bajo el nombre de “Guías para estándares mínimos y códigos de conducta profesional para agentes de cargas, non-vessel operating common carriers y transporte multimodal (*Guidelines for Minimum Standards and Codes of Professional Conduct for Freight Forwarders, Non-Vessel Operating Common Carriers and Multimodal Transport*) que brevemente analizaremos.

Redactada por una comisión especial del organismo con la colaboración de asociaciones de agentes de cargas, operadores de transporte multimodal y proveedores de servicios logísticos de la región, esta guía tiene como fin el de brindar una herramienta para la formulación, revisión y análisis de las regulaciones para mejorar el profesionalismo y competitividad de los

---

<sup>19</sup> Fuente electrónica: [www.unescap.org](http://www.unescap.org)



agentes de cargas, *non-vessel operating common carriers* (NVOCCs) y operadores de transporte multimodal. El documento resultante sólo persigue la intención de brindar información general y recomendaciones a sus miembros para el manejo del negocio del transporte de cargas a través de los mencionados actores, caracterizándolos e incluso refiriéndose a sus responsabilidades en el ejercicio de sus diversas funciones.

Una primera observación que hacen los redactores del documento, en el punto II del mismo, es la dificultad de armonizar las distintas definiciones que para agentes de cargas, NVOCCs y operadores de transporte multimodal se dan en las diferentes regulaciones y normas de los países miembros de la ESCAP. No obstante lo cual, se opta por hacer una clasificación y una definición descriptiva para cada tipo de las operaciones que cumplen estos sujetos.

Al referirse a los agentes de cargas y sus principales funciones, establece: “Se entiende por agente de cargas a toda persona o compañía que, como agente, concluye un contrato con un cliente referido a servicios de transporte de cargas que incluyen el traslado, consolidación, almacenaje, manipuleo, embalaje o la distribución de las mercaderías, así como también servicios auxiliares y asesoramiento relacionados a esos servicios”.

Los *non-vessel operating common carriers* (NVOCCs), como su nombre lo indica en inglés, son operadores de cargas marítimas que no poseen un barco propio, y es una figura que nace en las normas de navegación de los Estados Unidos. Básicamente es un consolidador de carga marítima. El documento de la ESCAP lo caracteriza como a aquél que organiza el transporte de mercaderías como transportista y emite sus propios conocimientos de embarque o equivalentes, pero que no es propietario u operador del medio de transporte. Finalmente se describe al operador de transporte multimodal como a la persona que concluye un contrato de transporte multimodal actuando como principal (transportista contractual) y no como agente, asumiendo la responsabilidad por la ejecución del contrato.

Seguidamente, y en consonancia con la mayoría de las legislaciones y regulaciones que tratan estas figuras, el documento de la ESCAP aclara que el concepto de agente de cargas está referido esencialmente a aquél que actúa como mero agente, en tanto que el NVOCC es un transportista contractual pero únicamente por vía marítima, para lo cual emite un conocimiento de embarque y el operador de transporte multimodal el que utiliza más de un medio de transporte (marítimo, terrestre o aéreo), para lo cual emite un conocimiento de embarque multimodal.

Al abordar el tema de la responsabilidad, en el punto VI, la técnica que se utiliza es la de establecer los casos en los que el agente de cargas son normalmente responsables por sus errores u omisiones, utilizando una enumeración de ejemplos no taxativos tales como la entrega de cargas sin recibir un conocimiento de embarque debidamente endosado o sin recibir su pago; error en las instrucciones dadas al transportista; error en el ruteo de la carga del cual resulten demoras y cargos adicionales; errores de almacenaje, embalaje, procedimientos aduaneros o en la toma de seguros, entre otros. Tratándose de NVOCCs u operadores de transporte multimodal, a las causales de responsabilidad enumeradas para los agentes se agregan las propias del transportista contractual.

Resulta importante destacar que el documento elaborado por esta Comisión, que como lo indica su nombre y mencionamos en su principio es una guía para implementar estándares mínimos para los agentes de cargas, NVOCCs y operadores de transporte multimodal, recomienda en su apartado IX la utilización del “Modelo de reglas para los servicios del agente de cargas” (*FLATA Model Rules for Freight Forwarding Services*), que analizamos anteriormente, como la base para establecer condiciones generales de contratación donde no las hubiere.

### **El agente de cargas en la jurisprudencia argentina**

La jurisprudencia es una fuente muy rica de derechos, aún en sistemas jurídicos codificados, pues es a través de los fallos que la ley cobra su verdadero alcance y sentido, recordando con ello la vieja frase que dice que la ley es lo que los jueces dicen que es.

Contrariamente a lo que ocurre en el sistema jurídico del *common law*, basado en un derecho de origen judicial y en el que la fuente normativa son las mismas sentencias dictadas por otros jueces en casos similares, en sistemas codificados como en la Argentina, donde la ley es la fuente primera y fundamental del derecho y en los que las otras fuentes del derecho dependen y están subordinadas a ella, la jurisprudencia podría tomarse como una fuente secundaria, ya que los jueces no hacen otra cosa que dictar sus fallos conforme a la ley. No obstante, en la práctica, la jurisprudencia tiene un grandísimo valor al momento de invocarse un derecho, ya que normalmente es tomada muy en cuenta por los jueces, especialmente cuando se trata de fallos de tribunales superiores a los cuales los jueces de instancias inferiores tratan de ajustar sus decisiones. Así lo ilustra un fallo de la Cámara Civil y Comercial Federal en los autos “La Meridional Compañía de Seguros S.A. c/American Airlines y otro s/Faltante y/o avería de carga transporte aéreo” de 1997, firmado por los Dres. De Las Carreras, Pérez Delgado y Farrell, que al referirse a la fuerza vinculante de los fallos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación dice: “Si bien no se encuentra legalmente impuesta la obligación de seguir los precedentes de la Corte Suprema de Justicia de la Nación como cabeza del Poder Judicial en el ejercicio de la jurisdicción que la Constitución Nacional y las leyes le han conferido (fallos 12:134; 249:17; 252:286 y 256:114 y 208), tampoco es menos cierto el deber moral de los jueces inferiores de ajustar las decisiones jurisdiccionales a las dictadas por el más alto tribunal del país, en tanto éstas se encuentran fundadas en la “... presunción de verdad y justicia que a sus doctrinas da la sabiduría e integridad de los magistrados que la componen ...”, cuando no la conveniencia de adecuar a sus postulados a fin de “... evitar recursos inútiles ...” (fallos 25:364). En efecto, obvias razones de economía procesal indican que la coincidencia con el alto tribunal resulta una ventaja ya reconocida, atento fundarse en la unidad de criterio con el intérprete final de la ley fundamental (fallos 1:341 y 245:429)”.

Dentro de nuestro ordenamiento, en el que los jueces deben tomar sus decisiones conforme a las normas que regulan el tema, se puede presentar el caso de que no exista norma específica sobre el asunto a resolver. En tales situaciones nuestro anterior Código Civil establecía en su art. 15 que los jueces no podían dejar de juzgar bajo el pretexto de silencio, oscuridad o insuficiencia de las leyes, completando el concepto el art. 16 que disponía que cuando la ley no fuese suficiente había que recurrir a los principios de las leyes análogas o, si fuese necesario, a los principios generales del derecho. Incluso los usos y costumbres podían ser tomados en consideración en situaciones no regladas legalmente, conforme al art. 17 del mismo código. En nuestro actual Código Civil y Comercial de la Nación, sancionado por la Ley 26.994 y vigente desde el 1° de agosto de 2015, se mantiene el mismo principio en cuanto a la obligación de los jueces de resolver los casos que se les presenten, por cuanto en su art. 3 enuncia el deber de resolver de los magistrados en los asuntos sometidos a su jurisdicción mediante una decisión razonablemente fundada.

Esta introducción viene al caso de nuestro estudio sobre el agente de cargas por tratarse, justamente, de una figura no legislada en nuestras normas de Derecho Aeronáutico. En los diferentes conflictos que se han suscitado por la actuación del agente de cargas y donde éste ha sido parte, los jueces argentinos han tenido que recurrir precisamente a normas análogas y a los principios generales del derecho para resolver esos conflictos, cuando no a antecedentes jurisprudenciales, dando así y a través de numerosos fallos un concepto de su figura y responsabilidad según los casos.

En nuestro análisis incluiremos fallos que hacen referencia directa al agente de cargas no sólo en el ámbito del Derecho Aeronáutico, sino también en el Derecho Marítimo, dada la conexidad entre ambas materias y al sujeto mismo en estudio y por el hecho de que en ambos ordenamientos positivos se desconoce su figura, obligando a los jueces a elaborar sobre su concepto en base a la jurisprudencia y la doctrina, distinguiendo asimismo la diferencia de roles que pueden cumplir los agentes de cargas, ya sea cuando actúan como meros agentes cumpliendo instrucciones de embarque de sus clientes, o cuando asumen las funciones del transportador contractual, y las responsabilidades que les cabe en cada situación.

En la causa “Agencia Marítima Dodero c/Propato Hnos. S.A.I.C. s/Proceso de ejecución” de 1996, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal sostuvo en su momento: “Las figuras clásicas del transportista y cargador han quedado superadas por una realidad que se impone a ojos vista, dando lugar a la irrupción de los operadores (conf. Alfredo Mohorade, Transporte Contemporáneo, L.L. 1191-B, 923). En tales condiciones, su participación en el negocio del transporte por mar recomienda un análisis preciso sobre la función que cumplen y de las consecuencias que de ellas quepa extraer.

Así se ha sostenido que la figura del *forwarder* está entrelazada con el transportador, el agente de tierra y el corredor marítimo y su perfil depende de un cuidadoso análisis de los hechos de acuerdo a las circunstancias de cada caso. En tal sentido, si asume la función de transportador es, entonces, responsable del transporte y así lo ha resuelto la jurisprudencia, considerándolo transportista contractual, aunque no sea el transportador efectivo o de hecho (conf. José D. Ray, Derecho de la Navegación, Comercio Exterior, tomo II, págs. 146 y siguientes)...”.

En este mismo sentido, en un más reciente fallo de la misma Cámara del año 2005, “La Territorial de Seguros S.A. c/KLM Compañía Real Holandesa de Aviación y otro s/Faltante y/o avería de carga transporte aéreo”, la Sala 3 se pronuncia sobre el transportista contractual y de hecho en los siguientes términos: “Cabe distinguir entre el transportador contractual y el de hecho. El primero de ellos es una parte esencial en los contratos de transporte y el segundo el que lleva a cabo la operación de trasladar de un punto a otro a los pasajeros o las cosas. Con la aprobación del Convenio de Guadalajara de 1961 se unificaron los conceptos respecto a la responsabilidad de ambos sujetos; es así que cuando se habla de responsabilidad del transportista se refiere al contractual y al de hecho, ya que el mencionado Convenio los hace solidariamente responsables, sin perjuicio de los recursos que puedan entablarse entre ellos (Videla Escalada F. N., Manual de Derecho Aeronáutico, 3ed. Ed. Zavala, Buenos Aires 2000, p. 532). En nuestro Código Aeronáutico rige la misma solución, dice el art. 153: “Si el transporte fuese contratado por un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por la disposiciones del presente Capítulo. El usuario podrá demandar tanto al transporte con quien

contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se hubiesen originado, sin perjuicios de las acciones que pudieran interponerse entre ellos ...”; su inclusión implica entonces incorporar al Código las soluciones del Convenio de Guadalajara de 1961, complementario del de Varsovia en cuanto a la regulación, en el ámbito del transporte internacional, en los casos en que el transporte es ejecutado por un transportador que no es el mismo sujeto con quien el expedidor contrató. En esta modalidad existe un contrato en la base de la relación que origina responsabilidad: aunque le toque responder al denominado transportista de hecho, que no está ligado por convención al expedidor damnificado, sí lo está con el transportista contractual, ya que éste celebra el contrato con el usuario, pero, en lugar de cumplir directamente las obligaciones asumidas, conviene con el de hecho que éste ha de realizar el viaje comprometido, obligación que el contractual debe garantizar (conf. Videla Escalada F. N., Manual de Derecho Aeronáutico, 3 ed. Ed. Zavala, Buenos Aires 2000, p. 533). Por lo tanto quien asume la calidad de transportista contractual en virtud de la guía que constituye el título del contrato de transporte aéreo, está obligado en forma solidaria con el transportista de hecho frente a los consignatarios de la mercadería dañada y éste último puede demandar tanto al transportador contractual cuando al efectivo, en virtud de lo establecido por el art. 153 del Código Aeronáutico”.

Como vemos, tanto dentro del ámbito del Derecho Marítimo como del Derecho Aeronáutico los jueces se pronuncian con los mismos criterios al analizar la figuras de quienes intervienen en la relación contractual en el transporte internacional de mercaderías, por tratarse en definitiva de los mismos sujetos e interactuando en la misma actividad comercial: el transporte de mercaderías, ya sea vía marítima o aérea.

Ya en los autos “Antorcha Compañía Argentina de Seguros S.A. c/Andrea Merzario s/Faltante de carga” de 1994, la Sala 1 de la Cámara Civil y Comercial Federal se pronunció en forma similar a los vistos anteriormente.

En este caso la empresa Andrea Merzario, un agente de cargas de origen italiano, emitió un conocimiento de embarque propio consignado a la empresa Calrocal S.A. en la Argentina,

siendo embarcada la carga a bordo del buque “Cala Atlántica”, que actuó como transportador efectivo. El faltante de mercadería a la llegada de la carga al puerto de Buenos Aires provocó esta demanda donde la empresa Antorcha, aseguradora de Calrocal, acciona contra Merzario Argentina S.A.

Los jueces de la Sala 1 deciden el rol que cada uno de los intervinientes en el transporte de la carga tienen en el caso a resolver y sus responsabilidades ante el hecho controvertido en los siguientes términos: “En la relación establecida entre Calrocal (consignataria de la carga) y Merzario (agente de cargas emisor del conocimiento marítimo), ésta actuó asumiendo las obligaciones propias del transportador marítimo.

Conforme con la preceptiva del art. 267 de la ley 20.094, asume la calidad de transportador quien toma a su cargo –como en el caso- el transporte de mercaderías, sea “propietario, armador o fletador o quien tenga la responsabilidad del buque”, excluyéndose al “agente marítimo o intermediario” que no es la hipótesis de autos. Con alcance análogo se precisa el carácter de transportador en el art. 1, inc. a de la Convención de Bruselas de 1924, en el art. 163 del Código de Comercio y en el art. 329 del Proyecto Malvagni.

Por lo tanto, para hallarse obligado como transportador no es menester que quien emite el conocimiento realice el transporte efectivo.

Esa es precisamente la situación que se presenta en el caso de autos, en el que Merzario actuó como “*freight forwarder*” u “operador de transporte”, según dos de las denominaciones más usuales, de tal modo que al emitir el conocimiento de embarque quedó investido de la calidad de acarreador contractual, por lo que le son aplicables las normas que establecen su régimen jurídico, sea la Convención de Bruselas de 1924 o la Ley de la Navegación (D. M. López Saavedra, Contrato de transporte por agua. Derecho y política –A propósito de las Reglas de Hamburgo 1978-, Bs. As., 1979, págs. 64, 66 y sigtes.; A. Mohorade, “Transporte contemporáneo –La irrupción de los operadores-”, publicado en L.L. t. 1991-B, pág. 923 y en Rev. Ateneo del transporte, núm. 1, año 1990, pág. 17; J. M. Radovich, “Conocimientos de embarque emitidos por el “*freight forwarder*”: responsabilidad por daños o faltantes de

mercadería”, en Doctrina Judicial –La Ley-, t. 1988-II, pág. 353 y “El “*freight forwarder*”: caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños o faltantes de mercadería”, en Rev. de Estudios Marítimos, núm. 46, pág. 54).

Ya con referencia a los transportes sucesivos y en la hipótesis de emisión de un conocimiento directo, señalaba Malvagni que el emisor prometía el hecho de terceros, que son los transportadores siguientes, y allí su responsabilidad por el incumplimiento de ellos en virtud de lo dispuesto por el art. 1163 del Código Civil (Contratos de transporte por agua, Bs. As., 1956, pág. 710, núm. 422). Y, en el mismo sentido, lo ha resuelto esta Sala con respecto al transporte aéreo, señalando como principio general la responsabilidad de quien aparece como transportador en la guía aérea, a cuyo efecto no es óbice que no lo haya efectuado realmente, pues esa responsabilidad encuentra fundamento en el art. 153 del Código Aeronáutico, en armonía con el citado precepto del art. 163 del Código de Comercio (causa 405, de 29/11/85)”.

El mismo fallo hace referencia directa al vacío normativo expreso que existe en esta materia con respecto a los actores que intervienen en las cargas consolidadas y en el transporte multimodal, y a las obligaciones, responsabilidades y acciones que entre ellos nacen en este tipo de contratación, al comentar: “... en proyectos conocidos de regulación del transporte multimodal, se propicia la incorporación de una norma expresa que dé sustento a esa acción directa entre partes que no han contratado entre sí, como son el consignatario y el transportador efectivo (...) en razón de que si bien se ha encontrado una solución por la vía de la jurisprudencia, no se debe olvidar que las denominadas acciones directas en los supuestos de subcontrato –pues de esto se trata- requieren como principio de una normativa específica y son de interpretación restrictiva...”. Valga la posición del tribunal en esta parte de la sentencia para reforzar la importancia de contar, en nuestra legislación nacional, con una normativa expresa que contemple la figura del agente de cargas en sus distintos roles, su caracterización, obligaciones y responsabilidades ante las demás partes en un contrato de transporte de cargas internacional.



Continuando con el estudio de fallos judiciales que contemplan al agente de cargas como a uno de sus actores, y en consonancia con los antecedentes estudiados, veamos el caso “HSBC La Buenos Aires Seguros S.A. c/ Cap. y/o Arm. y/o Prop. Bq. Serenity s/faltante y/o avería de carga transporte marítimo”, que decidió la Sala III de la Cámara Civil y Comercial Federal en el 2005.

Este caso también trata de una consolidación de carga que efectúa el agente de cargas CONTERM Consolidation Service (USA) Inc. para un embarque marítimo de la firma Robert Bosch Corporation de los Estados Unidos a la firma Robert Bosch Argentina. El envío se carga en el buque Serenity en el puerto de Miami con destino al puerto de Buenos Aires. Y nuevamente aquí se da la controversia de quién es quién en el contrato de transporte y qué responsabilidades tiene cada uno de sus intervinientes. Tal como ocurre en los envíos consolidados, tenemos por un lado el conocimiento marítimo madre, que pertenece al transportador efectivo de la carga, el armador del buque Serenity, y en el que figuran como embarcador al agente consolidador en origen y como consignatario al agente correspondiente de aquél, que se encargará de la desconsolidación de la carga en destino. Y por otro lado, tenemos un conocimiento marítimo hijo, emitido por el agente de cargas consolidador, en el cual figura como embarcador el exportador de la carga en origen, en este caso Robert Bosch Corporation de los Estados Unidos, y como consignatario a Robert Bosch Argentina.

Al comprobarse un faltante de carga, el asegurador de la carga indemniza al consignatario, Robert Bosch Argentina, repitiendo en autos contra el Capitán, Armadores, Propietarios y Transportistas del buque Serenity. Ante el fallo en primera instancia todas las partes apelan, dando lugar a que la Cámara se expida en los siguientes términos con respecto al agente de cargas: “*Forwarder agent*. El sentenciante responsabilizó solidariamente a Empresa de Navegación Alianza S.A. en su calidad de transportador de hecho o efectivo y a CONTERM en su calidad de transportista contractual.

El *forwarder agent* es el profesional intermediario entre quien envía y recibe las mercaderías y el transportador o las autoridades o terceros de quienes o ante quienes el vendedor o el

comprador habrían tenido que contratar o intervenir para exportar, importar o transportar las mercaderías. Sus obligaciones normalmente son tomar las medidas necesarias para el transporte, seguro, documentación; y específicamente realizar los trámites aduaneros, reserva del espacio de bodega y contratación del flete, embalaje, etc. (Ray, José Domingo “Derecho de la Navegación”, T. II, Ed. Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1994, p. 146/7).

En el caso de autos fue CONTERM quien asumió la función del *forwarder agent* –transportador contractual-; transformándose Empresa de Navegacao Alianza S.A. en el transportador efectivo o de hecho de la mercadería” (...) “Cuando media la intervención de un *forwarder* se ha admitido una relación distinta entre cargador/consignatario y el transportador efectivo; de tal modo que al emitir el conocimiento de embarque quedó investido de la calidad de transportador contractual. La Ley de Navegación no contempla expresamente la situación de un transporte contratado con una empresa y ejecutado por otras, siendo pertinente recurrir al particularismo del derecho de la navegación y a la analogía a la que se debe recurrir para la interpretación de sus preceptos (art.1 de la Ley de Navegación).

En los casos en que concurre un transportador contractual y un transportista de hecho ambos son responsables solidariamente ante el consignatario, tal circunstancia no impide que si uno de los dos transportistas demuestra la inexistencia de relación causal entre el daño y su conducta, él quede exento de responsabilidad (C. Nac. Civ. y Com. Fed., Sala 2, 10/6/1999 – Iguazú Cía. de Seguros S.A. v. Capitán y/o armadores y/o propietarios y/o Transp. Del buque Argentina s/ faltante y/o avería de cargade transporte marítimo)”).

Cobra especial interés y valor este último fallo para nuestro trabajo por cuanto adopta una clara definición del agente de cargas, cuando actúa como mero agente del cargador o consignatario, siguiendo las tareas propias de tal, tomando las medidas necesarias para el transporte, seguro, documentación, etc., y la del agente de cargas que asume el carácter de transportador contractual, caso en el cual responderá solidariamente junto con el transportador efectivo por eventuales daños o faltantes en el transporte de la mercadería. Esta resolución refuerza y complementa los conceptos vertidos en las sentencias anteriormente analizadas.

En igual sentido, los jueces que integran la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal se pronunciaron en 2008 en los autos “Danzas S.A. c/Silpe S.A. s/Cobro de fletes”, al referirse al agente de cargas y a la responsabilidad que le cabe, conforme al rol que toma.

La demanda, iniciada por la firma Danzas S.A., una agencia de cargas, contra la firma Silpe S.A., consignataria en un conocimiento de embarque, por falta de pago del flete marítimo y otros gastos derivados del transporte de carga marítima contratado por esta última a través de Danzas, dio lugar al pronunciamiento final de la Cámara que, en los aspectos que nos importan, sostuvo: “... es menester puntualizar que en su escrito inicial sostuvo la actora (Danzas S.A.) haber sido contratada por la accionada (Silpe S.A.) para coordinar fletes desde distintos lugares hacia la República Argentina por medio de diversos vapores y aeronaves, actividad ésta que constituye una de las tantas tareas típicas del actualmente denominado “*forwarder*”, pues sabido es que éste en algunos supuestos intermedia entre cargador y armador emitiendo su propio conocimiento de embarque, mientras que en otras presta servicios conexos al acarreo, caso en el cual sus derechos y obligaciones encuadran en el marco de la responsabilidad general del mandatario regulado por los arts. 1904 y siguientes del Código Civil y 223 y siguientes del Código de Comercio (conf. Radovich, J. M., “El *Freight Forwarder*, caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños o faltantes de mercadería”, Revista de Estudios Marítimos, N° 46, pág. 54, citado por esta Sala en causa N° 9996/93 del 10/6/99)”.

Esta parte de la sentencia es sumamente relevante al determinar y asimilar la responsabilidad del agente de cargas, al actuar como mero agente siguiendo las instrucciones de embarque de su cliente, con la del mandatario, figura que ahora es regida por los arts. 1319 y siguientes del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.

Por su parte, en el voto del Dr. Eduardo Vocos Conesa en esta sentencia, se amplía el concepto de la actividad del agente de cargas en los siguientes términos: “Esa función de coordinación de fletes, como lo señalan mis distinguidos colegas de Sala, configura una de las tareas propias del agente conocido como “*freight forwarder*” o simplemente como “*forwarder*”,

sobre cuyo papel en el negocio marítimo y aéreo de transporte de cargas no me he de explayar por existir ya buenas exposiciones al respecto (conf. J. M. Radovich, *El Freight Forwarder*: caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños o faltantes de mercadería”, en *Revista de Estudios Marítimos* N° 46, pág. 54). Y aunque los autores no concuerden en todos los aspectos que se relacionan con el papel de estos “operadores” (ver A. Mohorade, “Transporte Contemporáneo –la irrupción de los operadores”, L.L. t. 1991-B, pág. 923), resulta fuera de toda duda de que sus funciones se vinculan estrechamente al comercio marítimo y aéreo internacional cumpliendo un conjunto de tareas indispensables para la iniciación o culminación de los transportes entre distintos países (v. gr. Desconsolidación de cargas, control de las mercaderías, tramitación de la destinación transitoria de los contenedores, su reintegro al naviero, contratación de traslados interiores, presentación de solicitudes aduaneras para cambios de destinación de los cargamentos, gestiones administrativas múltiples, etc.).

Con lo sucintamente dicho quiero significar que el “*forwarder*”, que ha asumido con el paso del tiempo un papel casi imprescindible en el comercio internacional derivado del transporte marítimo y aéreo, desempeña sus funciones de un modo inescindible del comercio importador-exportador”.

Como se señaló oportunamente, para instrumentar el envío de una carga aérea o marítima consolidada se emite una guía aérea o conocimiento marítimo madre, donde el embarcador es el mismo agente de cargas consolidador, y el consignatario será otro agente de cargas, que se ocupará de la desconsolidación y entrega de las guías aéreas o conocimientos marítimos hijos a los distintos consignatarios reales de las diferentes cargas agrupadas en ese envío consolidado. Pero veamos qué rol cumple ese agente desconsolidador en destino y que responsabilidades le alcanzan ante un caso de daño o falta de mercadería al momento de la entrega de la carga. ¿Puede ser considerado parte del contrato de transporte y sujeto a la obligación de resarcir al consignatario damnificado?

Como punto inicial, recordemos que el consignatario de una guía aérea o un conocimiento marítimo no será parte del contrato de transporte perfeccionado con uno de esos documentos

en tanto y en cuanto no acepte la consignación en forma clara y positiva. Podría interpretarse, en un primer momento, que el agente desconsolidador, al recibir la guía aérea o conocimiento marítimo para instrumentar la desconsolidación, se convierte en parte del contrato de transporte y, como consecuencia, sujeto a derechos y obligaciones que ese contrato de transporte origina a su respecto. La solución estará, para resolver el punto, en determinar qué actos debe cumplir o realizar el consignatario para que tal acción se entienda como una manifestación positiva de voluntad de aceptación de la consignación y de la carga recibida.

La jurisprudencia, sobre este particular, se ha pronunciado en distintas oportunidades y en forma pacífica. Tomaremos como referencia la sentencia recaída en los autos “AMAPFRE Aconcagua Compañía de Seguros S.A. c/Aeroflot S.A. y otros/Faltante y/o avería de carga transporte aéreo” donde la codemandada, Schenker Argentina, en su calidad de agente desconsolidador de un embarque consolidado enviado por Schenker Sverige desde Suecia, fue condenada en primera instancia por daños en la carga recibida

Apelada esta sentencia, por entender Schenker Argentina que no era parte del contrato de transporte, la causa fue decidida por la Sala I de la Cámara Civil y Comercial Federal el 18 de mayo de 2004, en la cual el Dr. Martín Diego Farrell resolvió con su voto: “Creo que le asiste razón a Schenker Argentina en su memorial, y que ella no puede ser condenada en autos. Veámoslo.

Ante todo, no puedo dejar de señalar que en el escrito de demanda no se proporciona ningún argumento para demandar a Schenker Argentina. La guía aérea que se menciona a fs. 102 fue claramente emitida por Schenker Sverige, tal como consta a fs. 1, y en cuanto al transporte en sí, la actora lo atribuye erróneamente, como luego veremos, a la empresa Aeroflot. Tampoco ninguna de las pruebas ofrecidas a fs. 204/205 se dirigen a acreditar la responsabilidad de Schenker Argentina, incluyendo la autenticación del intercambio epistolar acompañado a la demanda, puesto que en él intervino Schenker International. De donde podríamos llegar a la extraña situación de condenar a un demandado respecto del cual no se adujeron argumentos para accionar contra él ni se produjeron tampoco pruebas tendientes a ello.

¿Qué papel cumplió Schenker Argentina en el transporte de autos? El que le asigna el informe de fs. 180, sin duda: el de agente desconsolidador. Schenker Argentina opera como agente desconsolidador de la carga, sin tener contacto con la mercadería (testigo de fs. 416). No tiene contacto físico con la carga, pues interviene sólo en la desconsolidación documental de la carga y en el manejo de la documentación del transporte (testigo de fs. 417).

Si esta es la actividad que Schenker Argentina cumplió en el transporte que nos ocupa, ciertamente no puede ser condenada por ello. Ha dicho el tribunal en casos similares que Schenker Argentina no participa en las operaciones de descarga de la mercadería (cfr. causas 18205, del 7/11/96); lo que hace es actuar como intermediaria entre los usuarios y los transportadores, recibiendo la documentación de la transportadora y entregándola al consignatario (cfr. causas 4888, del 18/12/97). De aquí resulta su falta de responsabilidad en el suceso de autos”.

Con este voto, al que adhieren los Dres. Francisco de las Carreras y María Susana Najurieta, se establece la falta de legitimación pasiva para ser demandado el agente desconsolidador en un embarque consolidado, por entenderse que éste nunca integró el contrato de transporte, y que únicamente actuó en el manejo de la documentación en destino para su entrega a las autoridades aduaneras y consignatarios finales.

Más específica, en la determinación de quién es parte en un contrato de transporte y a partir de qué momento, resulta la sentencia de la Sala 2, con los votos de la Dra. Mariani de Vidal y el Dr. Vocos Conesa del 22/6/2000, en los autos “San Cristobal Sociedad Mutual de Seguros Generales c/Iberia Líneas Aéreas de España s/faltante y/o avería de carga transporte aéreo”, al sostener: “Resulta de los antecedentes remitidos por la AFIP Administración General de Aduanas, que la consignataria del cargamento se presentó con la guía aérea el 18/2/96, ante la Aduana de Ezeiza, a documentar el despacho a plaza de ese cargamento. Consecuentemente, desde esa fecha se hizo parte en el contrato de transporte aéreo y se convirtió en la única habilitada para retirar los bultos o, en su defecto, para requerir la indemnización derivada de la falta de entrega de ellos. Porque es el acreedor de la obligación de entregar quien tiene derecho

de reclamarle al deudor “las indemnizaciones correspondientes”, en caso de incumplimiento (art. 505, párr. 3º, Código Civil)”.

En el mismo sentido y criterio, en los autos “Servicios Aduaneros S.A. c/New Bear S.A. s/Incumplimiento de contrato”, la Sala 3 del mismo fuero decide en el año 2001: “Quien figura como consignatario en una guía aérea o en un conocimiento de embarque marítimo, no es parte en el contrato de transporte, por lo que sólo queda obligado a él en tanto y en cuanto formule una manifestación positiva de voluntad en ese sentido (...) extremo que acontece cuando, en posesión de los instrumentos respectivos, se presenta ante la autoridad aduanera a documentar el despacho a plaza de la mercadería” (causa 25891/94 del 26/2/98 – Sala II). Es que el núcleo del juicio pasa por determinar si la demandada, en el caso, se hizo parte en el contrato de transporte, puesto que si no lo es no se ve cómo podría cobrarse una obligación derivada de él (art. 1195, Código Civil)<sup>20</sup>. La demandada no fue parte en el contrato porque no está probado, en absoluto, que se hubiera presentado a documentar el despacho y retirar la mercadería. Y no habiendo documentado el despacho –según jurisprudencia corriente- no está obligado a pagar el flete ni el almacenaje ni cualquier otro gasto devengado por la mercadería importada con base en un contrato que es para su parte *res inter alios acta*” (conf. Sala II, causas 440 del 19/4/82; 4310 del 25/4/86; 4353 del 23/5/86; 5384 del 12/2/88; 5656 del 5/4/88; 25891/94 del 26/2/98; 24902/94 del 2/4/98, entre otras)”.

La importancia de esta jurisprudencia pacífica de nuestros tribunales en cuanto a la responsabilidad que le cabe al agente desconsolidador es de gran valor, por cuanto es práctica común que compañías aéreas, líneas marítimas, compañías de seguros y empresas de depósito, entre otras, intenten y demanden el cobro de servicios relacionados a un contrato de transporte a este agente de cargas que actúa en destino cuando los responsables directos no responden a sus reclamos, exigiéndoles el pago del mismo flete aéreo o marítimo e incluso gastos de almacenaje, alquiler de contenedores que no son restituidos a las compañías navieras y

---

<sup>20</sup> N. del A.: El art. 1195 del anterior Código Civil establecía como principio que los contratos no pueden perjudicar a terceros. En el nuevo Código Civil y Comercial se mantiene el mismo principio que, en su art. 1021, establece: “el contrato sólo tiene efecto entre las partes contratantes; no lo tiene con respecto a terceros, excepto en los casos previstos por la ley”.

cualquier otro gasto relacionado con el contrato de transporte, al cual este agente desconsolidador es totalmente ajeno.

## **Conclusiones**

El estudio del nacimiento y desarrollo del agente de cargas, desde sus orígenes a principios del siglo XIX hasta nuestros días, acompañando la expansión del comercio internacional, nos demuestra que su figura no sólo se ha afianzado con el correr del tiempo, sino también que permanece firme y evolucionando permanentemente. Desde la simple función de intermediario entre embarcadores, consignatarios y empresas de transporte a las tareas propias de un operador logístico, el agente de cargas sigue cumpliendo un rol insustituible en el negocio del transporte de mercaderías.

El esfuerzo por definirlo y comprender su figura en la industria de la carga está íntimamente vinculado al tema de la responsabilidad que le corresponde, que como señalaba el Dr. Videla Escalada<sup>21</sup>: "... es uno de los más complejos que debe enfrentar el jurista y que ha reclamado mayor atención en el proceso evolutivo del Derecho en el siglo XX". Pero si bien parece uno de los aspectos más difíciles de armonizar, sorprende comprobar que son más las coincidencias que las diferencias en las cuestiones de fondo en lo que hace al concepto del agente de cargas y su responsabilidad al analizar las diferentes normas, jurisprudencia y sistemas legislativos.

Si bien la responsabilidad comprende, en sentido amplio, todos los supuestos en que un sujeto debe responder ante otro por los hechos o situaciones antijurídicas que provocaron un daño, aquí sólo nos referimos al de la responsabilidad civil que surge como incumplimiento del contrato de transporte.

---

<sup>21</sup> VIDELA ESCALADA, Federico N., *Manual de derecho aeronáutico*, Buenos Aires, Víctor P. de Zavalía-Editor, 1979.



Partiendo de la base de que el agente de cargas es un proveedor de servicios, podemos concluir que esencialmente tanto la doctrina como las normas y jurisprudencia que se han analizado distinguen dos funciones bien claras del agente de cargas que lo caracterizan:

- como simple agente de cargas, asumiendo la responsabilidad inherente al mandatario
- como transportador contractual, cuando actúa como agente consolidador emitiendo documentos de embarque propios, asumiendo la responsabilidad del transportador.

Tanto los fallos del *common law* como las normas de las distintas legislaciones estudiadas en este trabajo distinguen al agente de cargas en estas dos actividades en forma clara, del mismo modo que lo hace el “Modelo de reglas para los servicios del agente de cargas” elaborado por la FIATA y las condiciones generales que se han dado las asociaciones de agentes de cargas de los países que se mencionaron.

En el primer caso, cuando el agente de cargas actúa como mero agente, lo hace dentro de la figura del mandato, que nuestro Código Civil y Comercial de la Nación, en su art. 1319, lo caracteriza del siguiente modo: “Hay contrato de mandato cuando una parte se obliga a realizar uno o más actos jurídicos en interés de otra. (...)”. Por su parte, el art. 1324 del mismo ordenamiento enumera las obligaciones del mandatario, que incluyen, en primer lugar, las de cumplir los actos comprendidos en el mandato de acuerdo a las instrucciones del mandante, con la debida diligencia que ello importe y con el cuidado necesario y conforme a las reglas de su profesión. Dentro de sus obligaciones se menciona específicamente la de exhibir al mandante toda la documentación relacionada con la gestión encomendada y la de entregarle la que corresponda según las circunstancias.

Esto último se ajusta al mismo concepto que vimos en la ley alemana, en los arts. 458 a 460 del Código de Comercio, que diferencia al mero agente del agente transportador cuando éste último no está obligado a desglosar la información de precios de fletes y vende a precio fijo sin referirse a los precios de la compañía de transportes, al igual que las normas de las Condiciones y Términos de la Asociación Británica de Carga Internacional – *BIFA* – que expresamente

establece que el agente de cargas que no pueda proveer información del contrato de transporte que hubiese celebrado en favor del cliente, será considerado transportador contractual, conforme al art. 6(B) de esa normativa.

Del mismo modo, el Código de Comercio español, al considerar al agente de cargas en su función de mero agente, establece que los transitarios, como designa esa ley a los agentes de cargas, quedan sujetos al régimen de la representación mercantil regulada en los arts. 246 y 247 de ese cuerpo legal.

Establecida la responsabilidad del agente de cargas como mero agente, de acuerdo a lo apuntado, veamos la del agente que asume la tarea como transportador mismo, ya sea consolidando carga o por sus propios medios. En estos casos, según sea el convenio que corresponda aplicar, la responsabilidad del agente de cargas como principal o transportador contractual se regirá por el Convenio de Varsovia de 1929 o por el Convenio de Montreal de 1999 o por el convenio que sea común a los dos países entre los cuales se ejecuta el contrato de transporte aéreo.

Dentro de este marco, el de la responsabilidad que cabe al transportador por el contrato de transporte de mercaderías, tanto los Convenios de Varsovia como de Montreal legislan los mismos daños, que quedan comprendidos en los de destrucción, avería, pérdida y retraso de las cargas, pero con dos grandes diferencias.

El primero de ellos, el Convenio de Varsovia, funda la responsabilidad del transportador en la culpa, optando así por una responsabilidad de base subjetiva. Ante el incumplimiento contractual, ya sea por destrucción, avería, pérdida o retraso de la carga transportada, el sistema establece una presunción de culpa del transportador. A partir de la vigencia del Convenio de Montreal, la base de responsabilidad del transportador, ante esos mismos hechos dañosos, es de carácter objetivo. Ello surge claramente de la redacción del art. 18 del mismo, que al referirse al daño de la carga establece: “El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó

el daño se haya producido durante el transporte aéreo”. Es decir, “por la sola razón” que el daño se produjo durante el transporte, el transportador debe responder.

La otra diferencia importante que marcó la introducción del Convenio de Montreal respecto a su antecesor, el de Varsovia de 1929, fue el cambio de los montos de indemnización ante cualquiera de los mencionados siniestros.

En definitiva, y como conclusión sobre el tema de la responsabilidad, se puede afirmar que en todos los ordenamientos estudiados el agente de cargas, cuando actúa como mero agente, está obligado a ejercer una debida diligencia y en tomar las medidas razonables para la prestación de sus servicios, no siendo responsable de actos y omisiones de terceras partes tales como las del transportador, de los encargados de los almacenes de depósito de las cargas, estibadores y autoridades, a menos que él no haya ejercido el debido cuidado en seleccionar, instruir o supervisar a esas terceras partes, y dentro del concepto del contrato del mandato.

En tanto que, en su condición de transportador contractual, la responsabilidad del agente de cargas estará sujeta a las mismas responsabilidades que las del transportador efectivo y de acuerdo al convenio que sea aplicable al contrato de transporte perfeccionado entre las partes.

Del estudio de la jurisprudencia argentina quedó en evidencia el vacío legal de nuestro ordenamiento legislativo, donde la figura del agente de cargas, sus derechos, obligaciones y responsabilidades, es desconocida. Si bien nuestros tribunales han resuelto con gran acierto los casos que se les han presentado en la materia, apoyándose en normas análogas y en la doctrina especializada, ello no debería desalentar la creación de una legislación nacional que regule su actividad.

Tratándose de una figura que actúa principalmente dentro del ámbito internacional, la formulación de una norma argentina que regule esta actividad no debería desconocer los antecedentes que sobre la materia rigen en otras legislaciones, con el fin de poder armonizar y consensuar sus preceptos a los vigentes en otros ámbitos, donde ya han tenido gran desarrollo. De este modo se acompañarían los esfuerzos que, en el ámbito del Derecho Aeronáutico en

particular y en el de transporte de mercaderías en general, se han hecho desde un comienzo por la unificación de normas que regulan estas actividades.

Teniendo en cuenta esto último y dado el amplio alcance que ha tomado el “Modelo de reglas para los servicios del agente de cargas” elaborado por la FIATA, este cuerpo de normas podría ser una excelente base a tomar como guía normativa para una eventual legislación argentina sobre la materia, que podría incluso ser empleado inicialmente como “condiciones generales” por la comunidad de agentes de cargas de la Argentina a través de su asociación profesional y con el consenso de sus clientes, hasta tanto los tiempos legislativos resuelvan el vacío legal existente.

## Bibliografía y fuentes consultadas

- VAN TIENHOVEN, J. S., Joachim BRAASCH y Andreas WENZEL: *A. Hartradt. Worldwide Transport Service International*. Hamburgo, 1987.
- *Collier's Encyclopedia* – The Crowell-Collier Publishing Company, 1963
- BOWERSOX, Donald J. y David J. CLOSS: *Logistical Management*. Nueva York. The McGraw-Hill Companies, Inc., 1996
- RAY, José Domingo: *Derecho de la navegación*. Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1997.
- CUETO RUA, Julio: *El "Common Law". Su estructura normativa – Su enseñanza*. Buenos Aires. Editorial La Ley. 1957.
- *The Air Cargo Tariff Manual – 84th edition*. IATA Netherlands Data Publications. 2012
- VIDELA ESCALADA, Federico N.: *Manual de derecho aeronáutico*. Víctor P. de Zavala – Editor. Buenos Aires, 1979.
- RAMBERG, Jan: *Unification of the Law of International Freight Forwarding*. 1998.
- GONZALEZ LAXE, Fernando: *El contenedor: la caja que cambió el mundo económico. Repercusiones sobre la Galicia marítima*. Fuente electrónica: [www.udc.es/iuem](http://www.udc.es/iuem). 2007 [2015]
- *Lloyd's Law Reports*. Fuente electrónica: [www.i-law.com](http://www.i-law.com) [2015]
- Fuente electrónica: [www.cargolaw.com/cases\\_panalpina](http://www.cargolaw.com/cases_panalpina) [2015]
- U.S. Government Publishing Office. Fuente electrónica: [www.ecfr.gov/cgi-bin/textidx?rgn=div5&node=49:5.1.1.2.29](http://www.ecfr.gov/cgi-bin/textidx?rgn=div5&node=49:5.1.1.2.29) [2015]

- Fuente electrónica: [www.gesetze-im-internet.de/hgb/\\_453.html](http://www.gesetze-im-internet.de/hgb/_453.html) [2015]
- Fuente electrónica: [www.noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/115-2009.html#a4](http://www.noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/115-2009.html#a4) [2015]
- Fuente electrónica: [www.iata.org](http://www.iata.org) [2015]
- Fuente electrónica: [www.fiata.com](http://www.fiata.com),  
[www.fiata.com/uploads/media/Model\\_Rules\\_07.pdf](http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf) [2015]
- Fuente electrónica: [www.unescap.org](http://www.unescap.org) [2016]