

DERECHO MARITIMO

Alfredo Ostoja L.A.

- La naturaleza jurídica del contrato de fletamento a tiempo (time charter).
- Quién realiza el servicio de transporte en el fletamento a tiempo (time charter): el fletante o el fletador.

Pueblo Libre, 4 de abril de 1977

Absuelvo la consulta que sobre la naturaleza jurídica del contrato de fletamento a tiempo (time charter) se ha servido formularme.

Al respecto, considero necesario determinar cuáles serán los alcances de mi informe. Procederé, en primer lugar, a precisar someramente cuál es en la doctrina, en la legislación comparada y en la legislación nacional, la naturaleza jurídica del contrato de transporte, pues de ello se derivarán importantes consecuencias para el objeto concreto de su consulta. Luego, considero pertinente hacer una sistematización de los diversos contratos de utilización de buques, con el propósito de que sea posible examinar el contrato de fletamento a tiempo (time charter) en su propio y verdadero contexto. Seguidamente, procederé a determinar cuál es la peculiar naturaleza del contrato de fletamento a tiempo (time charter), oponiéndola a la del contrato de fletamento a tiempo con demise (time charter con demise o locación de buque).

El esquema a seguir será el siguiente:

1. La Naturaleza Jurídica del contrato de transporte.
2. Los contratos de utilización de buques.

NOTA.- Estos informes se insertan dentro del contexto de la apelación interpuesta por *Naviera Humboldt S.A.* ante el Tribunal Fiscal contra las resoluciones Nos. 200339, 200340, 200341 y 200342, expedidas el 9 de febrero de 1977 por la Dirección General de Contribuciones que declaraban sin lugar la reclamación de la compañía naviera aludida sobre impuesto a la renta de los años 1971, 1972, 1973 y 1974. Por considerarlo de sumo interés, se transcriben íntegramente a continuación de estos informes de Alfredo Ostoja L.A., el Dictamen y la Resolución recaídos en la apelación interpuesta por *Naviera Humboldt S.A.* ante el Tribunal Fiscal. *El Consejo Editorial.*

- 2.1. Locación de buque.
- 2.2. Fletamento a tiempo.
- 2.3. Fletamento total o parcial.
- 2.4. Contrato de transporte a carga general.
3. El Time Charter y el Time Charter con Demise.
 - 3.1. El Time Charter.
 - 3.1.1. La Naturaleza Jurídica del Time Charter.
 - 3.2. El Time Charter con Demise.
 - 3.2.1. La Naturaleza Jurídica del Time Charter con Demise.
4. Conclusiones.

1. *La naturaleza jurídica del contrato de transporte.*

Mucho se ha discutido en doctrina respecto a la naturaleza jurídica del contrato de transporte, polarizándose las opiniones de los autores entre aquellos que mayoritariamente consideran que el contrato es de naturaleza consensual y que, por tanto, él se perfecciona por el simple consentimiento de las partes; y, quienes sostienen que el contrato es de naturaleza real, lo que equivale a decir que él se perfecciona cuando la cosa a ser transportada es entregada al porteador o cuando la persona que desea ser trasladada de un lugar a otro se pone a disposición del transportista.

No parece necesario extenderse en una larga discusión sobre el particular, pues el sector más importante de la doctrina (Planiol y Ripert, los Mazeaud, Asquini, Messineo, para citar tan sólo a algunos autores) afirma con razón, que el contrato es de naturaleza consensual).

Sucede lo mismo con la legislación francesa (Code arts. 1782 y s.s.), italiana (C.C. arts. 1678 y s.s.) y alemana (B.G.B. arts. 611 y s.s.) y, como se verá más adelante, con la legislación nacional (C.C. art. 1570).

La determinación de la consensualidad o realidad del contrato de transporte se vuelve particularmente relevante sobre todo en aquellos casos en los que la legislación civil o mercantil no precisa de manera clara esta naturaleza y la legislación mercantil remite a la común en caso de defecto de sus normas (i.e. art. 50 del C. de C. peruano). Al tener que materializarse esta remisión, sería necesario poder determinar previamente a qué tipo de contratos civiles (consensuales o reales) se adscribirá el contrato de transporte y luego, absuelta esta primera interrogante, sería preciso establecer a qué contrato consensual o real específico (locación-conducción o depósito, por ejemplo) se asimilará el contrato de transporte.

Nuestra legislación zanja esta situación a través de, cuando menos, dos vías: de un lado, la Exposición de Motivos del Código de Comercio establece que el contrato de transporte es “una variedad del de *arrendamiento de servicios*” (subrayado agregado), contrato típicamente consensual; y, el Código Civil en su art. 1570, última norma del título relativo al contrato de locación-conducción, legisla sobre el contrato de transporte.

La voluntad del legislador mercantil en este caso no genera duda alguna; y, haciendo interpretación “sedes materia”, será fácil determinar que la intención del legislador civil fué asimilar el contrato de transporte al contrato de locación-conducción -lo que presupone haber optado por la consensualidad del contrato de transporte. No obstante, aquel parecería asimilarlo a la locación-conducción, pero ubicándolo en una categoría sui generis, pues la norma aludida se encuentra dentro de nuestro código sustantivo *después* de aquellas relativas a la locación de cosas, de servicios y de obra.

Se puede, entonces, sostener que el contrato de transporte es consensual; que él ha sido asimilado por un importante sector de la doctrina a la locación-conducción; que nuestra legislación se comporta de la manera que viene de anotarse; pero, se puede sostener, asimismo, que dicho contrato tiene características propias que hacen difícil categorizarlo dentro del arrendamiento, pues no tiene, en forma exclusiva y excluyente, los elementos típicos de las modalidades clásicas de la locación-conducción. Esto ha llevado a sostener, de un extremo, que se trata de un contrato de locación de obra o de locación de servicios o de locación de obras y de servicios, hasta a adoptar posiciones como las del Código Civil italiano, cuerpo de leyes que, respetando la consensualidad del contrato, lo legisla en forma separada y autónoma de la locación-conducción.

Así, pues como se apuntara más arriba, el contrato de transporte no es semejante a la locación de cosas¹, que implica la cesión del uso o goce de la cosa locada al conductor, conservando el locador el poder de disposición y transfiriendo solamente el poder de goce; no es exactamente locación de servicios, pues ésta implica la prestación de un servicio o trabajo personal durante un plazo y por cierta renta convenida; ni es claramente locación de obra, la que implica que la opus represente transformación de la materia o variación de la forma de la cosa locada sin alterar su sustancia.

1. La *única* excepción que admite esta afirmación es, como se verá más adelante, el fletamento a tiempo con demise o time charter con demise.

En este sentido, el Código Civil francés opta por una determinada posición al establecer en su art. 1779 que “Existen tres especies principales de *arrendamientos de obras y de industria*: 1) El arrendamiento de la gente de trabajo que se engancha al servicio de alguien; 2) El de los *porteadores*, tanto por tierra como por agua, que se encargan del transporte de personas o de mercaderías; 3) El de los contratistas de obra como resultado de presupuestos o tratos por ajuste o precio alzado”. Igualmente, el Código de Comercio español y el Código de Comercio peruano en su Exposición de Motivos -como ya se ha dicho del último anteriormente- se refieren al contrato de transporte como a una variedad del *arrendamiento de servicios*. (Subrayado agregado).

De otro lado, la legislación alemana asimila el contrato de transporte a una categoría contractual independiente que denomina “contrato de servicios” (B.G.B. art. 611 y s.s.).

En sentido distinto, como también ya se ha adelantado, el Código Civil italiano de 1942 al legislar sobre la locación-conducción y sus modalidades tradicionales, como sostiene Vittorio Neppi², “ha roto resueltamente esta artificiosa clasificación, asignando a cada una de las tres figuras contractuales un régimen propio, esto es, dictando reglas completamente separadas para el arrendamiento de cosas, para la contrata de obras (*locatio conductio operis*) y para las relaciones de trabajo”, a lo que podría añadir que también ha legislado en forma totalmente autónoma sobre el contrato de transporte (arts. 1678 y s.s.).³

Con prescindencia de cuáles puedan ser las diversas opciones doctrinarias y legislativas sobre el particular, en nuestro ordenamiento legal el contrato de transporte es asimilado al arrendamiento de servicios, sin dejar por esto de reconocérsele ciertas peculiaridades. No existe, por tanto, ningún fundamento a base del cual se pueda afirmar que el contrato de transporte -entendido en sus modalidades y expresiones más usuales- pueda ser considerado como una locación de cosas.

2. *Los contratos de utilización de buques.*

La utilización de un buque con miras a la obtención de un beneficio económico se puede llevar a cabo bajo la forma de muy diversos contratos, cuya sistematización y diferenciación está referida a la prestación final

2. Vittorio Neppi prologa la edición argentina de la obra de Francesco Messineo, *Manual de Derecho Civil y Comercial*, Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires, 1954.

3. No obstante, Messineo, op. cit., tomo V, p. 196, parece preferir calificarlo de “contrata de obras y Servicios”.

convenida en aquellos y, en algunos casos, a los diferentes títulos que instrumentan a estos contratos y a las distintas normas que les resultan aplicables.

La existencia de un contrato de utilización de buque, como es de suponer, está íntimamente vinculada a la presencia del armador, que es quien, siendo o no propietario del buque, tiene el ejercicio de la navegación del mismo y lo hace navegar por cuenta propia o quien, sin ejercitar la navegación directamente, aprovecha esta actividad como medio de realización de su especulación comercial.

Por considerarla particularmente acertada, he optado por elegir aquella sistematización adoptada por la novísima legislación marítima argentina (Ley de Navegación N° 20.094 de 1973), preparada en base al proyecto encomendado al prestigioso jurista Atilio Malvagni y cuyo modelo fundamental, en lo que a los aspectos metodológicos y sistemáticos respecta, es el Código de Navegación italiano de 1942.

La referida ley clasifica los contratos de utilización de buques de la siguiente manera:

- 2.1. Locación de buque
- 2.2. Fletamento a tiempo
- 2.3. Fletamento total o parcial
- 2.4. Contrato de transporte a carga general

2.1. *Locación de buque.*

Esta figura, según definición de la propia Ley de Navegación argentina en su art. 219, está dada por el contrato por el cual una parte se obliga, mediante el pago de un precio, a conceder a otra el uso o goce de un buque por un tiempo determinado, transfiriéndole su tenencia. Cabe destacar que los elementos tipificantes de esta modalidad contractual son: a) la cesión del uso o goce del buque por un tiempo (fletamento a tiempo o time charter) y b) la *transferencia de su tenencia* (demise).

La locación de buque no es pues otra cosa que lo que el derecho británico denomina time charter with demise o demise time charter o charterparty by demise y que muchos autores españoles y argentinos -cuyas publicaciones preceden en muchos años a la promulgación de la Ley de Navegación N° 20-094- llaman fletamento a tiempo (o time charter) con demise. En aquella, tanto la gestión comercial como la gestión náutica que conforman la actividad navegatoria, son cedidas por el fletante al fletador por un tiempo determinado y a cambio del pago de un precio. Precisamente esta

doble cesión (gestión náutica y comercial) es la que configura la transferencia de la tenencia o la "demise of the ship". Más adelante me extenderé un tanto sobre las peculiares características de la locación de buque.

2.2. *Fletamento a tiempo.*

Existe fletamento a tiempo, según establecí el art. 227 de la Ley de Navegación argentina, cuando el armador de un buque determinado, conservando su tenencia y mediante el pago de un flete, se compromete a ponerlo a disposición de otra persona, y a realizar los viajes que ésta disponga dentro del término y en las condiciones previstas en el contrato, o en las que los usos establezcan. En este contrato -continúa diciendo la norma citada- el armador se denomina fletante y la otra parte fletador.

En este tipo de contrato -como en la locación de buque- también se da la cesión del uso o goce del buque por un tiempo, pero, en este caso, con una muy importante característica: *el fletante (armador) conserva la tenencia del buque*. Sólo se transfiere la gestión comercial de éste al fletador. No hay "demise of the ship".

2.3. *Fletamento total o parcial.*

Esta forma contractual, llamada también genéricamente "voyage charter" ("fletamento por viaje") en contraposición al "time charter", queda definida por el art. 421 de la Ley de Navegación argentina, el mismo que dice que en el *fletamento total* de un buque el fletante se obliga, mediante el pago de un flete, a poner a disposición del fletador para transportar personas o cosas todos los espacios útiles o todo el porte que ~~posee~~ un buque determinado, el que puede sustituirse por otro si así se hubiese pactado. En el *fletamento parcial* -sigue diciendo el artículo referido- el fletador sólo dispondrá de uno o más espacios determinados.

Es fácil observar que tanto en el fletamento total como en el parcial el elemento "tiempo" ha desaparecido y que la tenencia del buque permanece en manos del fletante.

Tanto el voyage charter total o parcial como el time charter (que suele ser total), se instrumentan en un documento que se denomina *póliza de fletamento* (charterparty), que, cuando existe, es el título legal del contrato. La póliza de fletamento es, pues, un documento facultativo de naturaleza probatoria (ad probationem) y no constitutiva del contrato. Como las cláusulas de las pólizas pueden variar tanto según los tráficos como las prácticas comerciales para los mismos, desde hace muchos años diversas

organizaciones vinculadas de una u otra manera al transporte marítimo han venido trabajando en la elaboración de formularios uniformes, los que tienen por objeto facilitar la contratación y estandarizar cierto tipo de condiciones. Ellos son conocidos como "pólizas tipo". Entre las múltiples pólizas tipo utilizadas en el transporte marítimo cabría mencionar -simplemente a título de ejemplo- las preparadas por la Baltic and International Maritime Conference ("Baltim"), el New York Produce Exchange o las "Gencon", "Marsecon", "Welcon", "Coaltarp" y "Centrocon".

2.4. *Contrato de transporte a carga general.*

El art. 259 de la Ley de Navegación argentina dice que cuando el transportador acepte efectos de cuantos cargadores se presenten, el transporte se regirá por las disposiciones de la Sección 4ª de la Ley N° 20.094 en lo que no se haya previsto en el contrato respectivo o en las condiciones del conocimiento de embarque.

En este contrato ya no está presente la cesión -por un tiempo determinado o por uno o más viajes- del uso o goce del buque a uno de los contratantes y el documento que lo instrumenta es el conocimiento de embarque y no la póliza.

La aparentemente sutil diferencia entre este tipo de contrato y el de fletamento ha sido precisada por diversos autores y por decisiones jurisprudenciales como aquella que sostiene que "todo contrato de transporte por mar no es un contrato de fletamento; el criterio de la distinción consiste en esto: la consideración del arrendamiento de todo o parte del buque ha sido o no un elemento esencial del contrato; únicamente en caso afirmativo hay fletamento. Si la intención de los contratantes ha sido exclusivamente la ejecución de un transporte, sin tomar en consideración al buque transportista, se trata de un contrato de transporte y no de fletamento".⁴

De esta manera, pues, la Ley de Navegación argentina N° 20.094 en su Capítulo II ("De los contratos de utilización de los buques") en sus secciones 1ª, 2ª, 3ª y 4ª, respectivamente, se ocupa de la locación de buque; del fletamento a tiempo; del fletamento total o parcial; y, del contrato de transporte de carga general, sistematizando y regulando de esta manera a los diversos tipos de contratos de utilización de buques.

4. S. Cas. Reino Italia, 21-7-1924, citada por Francisco Farfán en su obra *Derecho Comercial Marítimo*, Tomo II, Casa Editorial Bosch, España, 1955, p. 11 y s.s.

No obstante que las diferencias entre estos cuatro tipos de contratos parecen evidentes, enfatizaré a continuación la distinción entre el contrato de fletamento a tiempo (time charter) y el contrato de fletamento a tiempo con demise o time charter con demise, llamado más propiamente locación de buque.

3. *El Time Charter y el Time Charter con Demise.*

De lo dicho precedentemente se desprende que la distinción fundamental entre estas dos modalidades contractuales es la transferencia de la tenencia del buque al fletador, la misma que se dá tan sólo en el time charter con demise o locación de buque y no en el time charter. Trataré de precisar aún más la distinción entre ambas modalidades de fletamento y de destacar la significación de la distinción en lo que a la naturaleza jurídica de ambos contratos se refiere.

3.1. *El Time Charter.*

La cesión del uso o goce del buque por un período de tiempo que hace el armador, conservando la tenencia del mismo, mediante el pago de un precio, para su explotación comercial por el fletador, poniéndolo a su disposición equipado y tripulado, se conoce, como es sabido, con la denominación inglesa de time charter o como fletamento a tiempo. En el time charter el objeto del contrato es poner el buque a disposición del fletador durante cierto tiempo, sin que deba preocupar al fletante la utilidad que al fletador pueda reportar la explotación del buque.

Acuden a esta forma de utilización, por ejemplo, algunos armadores que desean incrementar temporalmente su flota o bien empresas de navegación que quieren prescindir de la complejidad de la administración directa de la actividad transportadora y, en lugar de tener uno o más buques propios, los toman en time charter sustituyendo el costo de la explotación del buque por el valor del flete que deben pagar al fletante o armador.

Según sostiene González Lebrero⁵, en este contrato se desdobra la gestión total del buque, pues la gestión náutica, vale decir, la que se refiere a la conducción y manejo técnico del buque es asumida -o retenida- por el fletante, mientras que la gestión comercial, esto es la referida al aprove-

5. González Lebrero, Rodolfo, Manual de Derecho de la Navegación, Depalma, Buenos Aires, 1966, p. 175.

chamamiento económico del buque, es asumida por el fletador en cuanto transporta sus propias mercancías o celebra contratos de transporte con terceros. Esta dicotomía se refleja en la distribución de los gastos y responsabilidades originados por o como consecuencia de la navegación y de la explotación comercial.

Un elemento importante en el time charter es el relativo a que el capitán y la tripulación permanecen vinculados al fletante o armador (en la medida en que este último retiene la gestión náutica) y, por tanto, sus actos frente a los cargadores comprometen al fletante.

3.1.1. *La naturaleza jurídica del Time Charter.*

Una vez más, será materia de opción legislativa o doctrinaria el asimilar el time charter a alguna de las modalidades clásicas de locación-conducción o, por el contrario, atribuirle una naturaleza jurídica autónoma y propia. En cualquier caso, dentro de la primera de las opciones, desde que la tenencia del buque permanece en manos del fletante (armador o locador) durante todo el tiempo que dura el contrato y que tanto el capitán como la tripulación mantienen su vínculo con éste, se podría sostener que el contrato de time charter es una “variedad del arrendamiento de servicios” o un contrato de “arrendamiento de obras y de industria” o, como sostiene González Lebrero,⁶ “una locación de obra” al encerrar el contrato una obligación de resultado y siendo el opus los viajes a cumplir.

En mi opinión, nada hay sin embargo en el time charter que pueda indicar -como algunos tratadistas sostienen erróneamente- que se trata de una locación de cosas. Levando esta afirmación al absurdo, con los mismos fundamentos podría sostenerse que también el fletamento total o parcial por viaje y hasta el contrato de transporte a carga general son locaciones de cosas.

3.2. *El Time Charter con Demise.*

Este contrato es aquél por el cual el fletante cede al fletador el uso o goce de un buque por un período de tiempo determinado a cambio del pago de un precio, transfiriéndole su tenencia. El fletador, pues, asume las gestiones náuticas y comerciales del buque y él puede elegir por sí mismo al capitán y la tripulación. González Lebrero⁷, sostiene que esta fórmula

6. Op. cit. p. 176.

7. Op. cit. p. 173.

contractual no difiere de la locación de cosas legislada por el Código Civil (C.C. argentino arts. 1493 y s.s.) y que su regulación no debería de apartarse de la normativa común más que en los aspectos imprescindibles que impone la singularidad de la cosa arrendada y las modalidades de las prestaciones.

T.E. Scrutton⁸, notable tratadista británico, afirma que “los fletamentos pueden ser categorizados según que ellos conlleven o no la transferencia de la tenencia (o la desposesión) o la locación del buque.

Un time charter con demise opera como una locación del buque mismo. El fletador se convierte por un tiempo en el armador del buque; el capitán y la tripulación se convierten en sus dependientes para todos los efectos y, a través de ellos, la posesión del buque recae sobre él (el armador).

Bajo un time charter sin demise, del otro lado, el armador conviene con el fletador en prestarle ciertos servicios -a través de su capitán y tripulación- consistentes en transportar las mercancías puestas a bordo por el fletador o por cuenta suya. En este caso . . . la propiedad y la posesión del buque permanecen en el armador representado por el capitán y la tripulación, quienes continúan siendo sus dependientes”.

3.2.1. *La naturaleza jurídica del Time Charter con Demise.*

Se ha convenido ya que la denominación que mejor corresponde al time charter con demise es la de locación de buque.

Al referirse a su naturaleza jurídica, González Lebrero⁹ se afirma que este contrato no difiere del contrato de locación de cosas legislado por el Código Civil (C.C. argentino arts. 1493 y s.s.) y “su regulación no habrá de apartarse de la normativa común más que en los aspectos imprescindibles que impone la singularidad de la cosa arrendada y las modalidades de las prestaciones. Ubicamos su naturaleza jurídica en la locación de cosa mueble . . .”.

T.G. Carver¹⁰, otro famoso tratadista británico, sostiene que “cuando un buque es completamente transferido a un locatario por un período de tiempo y el armador durante ese tiempo no tiene en lo absoluto nada que ver en el nombramiento de sus oficiales y tripulación o con la conducción y administración del buque, el caso es claramente uno de *alquiler* o *arren-*

8. Scrutton, T.E., *Charterparties and Bills of Lading*, 18th edition, Sweet and Maxwell, Londres, 1974, p. 45.

9. *Op. cit.*, p. 173.

10. Carver, T.G. *Carriage of Goods by Sea, Shipping British Laws*, Vol. 2, 12th edition, Stevens, Londres, 1971, p. 272 y p. 274.

damiento". Aludiendo a cómo deberán ser reguladas las responsabilidades que surjan entre el armador y el fletador, Carver sostiene que deberá tenerse en cuenta la legislación relativa a la *locación de cosas muebles* (subrayado agregado).

En el mismo sentido se pronuncia Scrutton¹¹ cuando dice que "un time charter con demise es, en efecto, un contrato de locación de cosa mueble y él está regulado por los principios generales de la common law relativa a contratos de arrendamiento".

Haciendo las concordancias del caso afirmarí, adscribiéndome a las opiniones doctrinarias expuestas y al tratamiento legislativo de la figura en cuestión hecho por la Ley de Navegación argentina N° 20.094, que el time charter con demise o locación de buque, en lo que a su naturaleza jurídica respecta, se asimila, en lo pertinente, a un contrato de locación de cosa inmueble (Código Civil peruano, arts. 812, inc. 4).

4: *Conclusiones.*

- 4.1. El contrato de transporte es consensual.
- 4.2. El contrato de transporte puede ser asimilado por opción legislativa a la locación conducción o puede recibir un tratamiento autónomo y propio.
- 4.3. Quienes asimilan el contrato de transporte a la locación-conducción dicen que él constituye una "locación de servicios" o "de obra" o "de obra y de servicios" o "de obras e industria" o "contrata de obras y servicios". No se insinúa siquiera que se trate de una locación de cosas.
- 4.4. La legislación peruana asimila el contrato de transporte al arrendamiento de servicios.
- 4.5. Los contratos de utilización de buques pueden sistematizarse de muy diversas maneras. La Ley de Navegación argentina N° 20.094 de 1973 los clasifica en:
 - Locación de buque.
 - Fletamento a tiempo.
 - Fletamento total y parcial.
 - Contrato de transporte a carga general.

11.Op. cit., p. 50.

- 4.6. La locación de buque equivale al contrato de time charter con demise. En ella el fletante cede el uso o el goce del buque al fletador por un tiempo y a cambio del pago de un precio, transfiriéndole la tenencia de la nave, así como las gestiones náutica y comercial de la misma.
- 4.7. En el fletamento a tiempo o time charter (sin demise) el fletante conserva la tenencia del buque y sólo cede la gestión comercial del mismo por un tiempo y a cambio del pago de un flete.
- 4.8. En el fletamento total o parcial o voyage charter varía la capacidad de carga del buque cedida al fletador por uno o más viajes y el elemento "tiempo" no está presente en la contratación de manera determinante.
- 4.9. Los fletamentos a tiempo o por viaje (time o voyage charters) suelen instrumentarse en pólizas tipo.
- 4.10. En el contrato de transporte a carga general la consideración del arrendamiento de todo o parte del buque no ha sido un elemento esencial de la contratación. El se instrumenta tan sólo en un conocimiento de embarque.
- 4.11. El time charter, en lo que a su naturaleza jurídica respecta, puede ser considerado "una variedad del arrendamiento de servicios" o "arrendamiento de obras o industria" o "locación de obra". No es una locación de cosa, desde que la tenencia del buque permanece en poder del armador y desde que el capitán y la tripulación siguen siendo sus representantes.
- 4.12. El time charter con demise o locación de buque, en lo que se refiere a su naturaleza jurídica, es, según el sistema legal que corresponda, locación de cosas muebles o de cosas inmuebles (C.C. peruano, art. 812, inc. 4º). Esto queda determinado por la doctrina, por la legislación comparada y por el propio hecho de la transferencia al fletador de la tenencia del buque, junto con la gestión náutica y la gestión comercial (de ello se deriva que el capitán y la tripulación pasen a ser dependientes del fletador).

Sin más por el momento y esperando haber absuelto satisfactoriamente su consulta, quedo a sus órdenes para cualquier ampliación y/o aclaración de este informe y lo saludo.

Muy cordialmente,

Alfredo Ostoja L.A.

A través de su carta de 16 de mayo me solicita usted el que amplíe el informe contenido en mi carta de 4 de abril sobre la naturaleza jurídica del contrato de fletamento a tiempo (time charter). La ampliación que se me solicita se refiere a si en el time charter el armador (o fletante) realiza el servicio de transporte, teniendo en cuenta que:

- a. él (el armador) conserva la gestión náutica a través del capitán que ha sido contratado por aquél y que es quien lo representa en el buque; y que,
- b. el capitán, en representación del armador, firma los conocimientos de embarque, comprometiendo de esta manera la responsabilidad de su mandante en lo que a la conservación de la carga durante el transporte se refiere.

Ha quedado claro ya que en el time charter, por su propia naturaleza, se produce una disociación entre las dos gestiones típicas de la actividad navegatoria: la gestión náutica y la gestión comercial. El armador o fletante conserva la primera y cede la segunda al fletador por un tiempo determinado y a cambio del pago de un flete. En este contrato, pues, no hay -como en el time charter con demise o locación de buque- una transferencia de la tenencia del buque en favor del fletador (ver informe de 4.4.77).

La conservación de la gestión náutica por parte del armador o fletante en este contrato se expresa muy claramente a través de la figura del capitán, que es la persona encargada de la dirección y gobierno del buque y que ha sido nombrado por el armador, a quien representa durante la vigencia del time charter. La relación mandante-mandatario se pone de manifiesto a través de la relación armador-capitán, a diferencia de lo que sucede en el time charter con demise, en el que aquella está contenida en la relación fletador-capitán.

De ello se deriva, de un lado, que el armador esté presente a través del capitán en los contratos de transporte celebrados por el fletador con terceros y, del otro, que aquél resulte responsable de los actos de su mandatario que puedan generar un perjuicio para quienes contrataron con el fletador (i.e. daños sufridos por las mercaderías transportadas).

En este sentido, valdría tener en cuenta lo dispuesto por los arts. 599 y 600 del Código de Comercio peruano, anotando que el concepto de "naviero" contenido en ellos corresponde al de "armador".

Art. 599. - El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del capitán y las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo. Se entiende por naviero, la persona

encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle.

Art. 600.- El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero, a que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque; pero podrá eximirse de ella, haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que hubiere devengado en el viaje.

En la primera de las normas transcritas más arriba estaría comprendida la responsabilidad del armador derivada de la gestión náutica y en la segunda, la responsabilidad que éste adquiere como consecuencia del ejercicio de la gestión comercial.

Al respecto, sostiene el tratadista británico T.G. Carver¹² “parecería que el armador en un time charter está -salvo que se haya incluido estipulaciones específicas en la póliza- sujeto a responsabilidad frente al fletador con relación al embarque, estiba, cuidado o guarda y descarga de las mercaderías transportadas, de la misma manera en que lo estaría en un contrato ordinario de fletamento por viaje (voyage charter); ninguna distinción ha sido hecha entre estos dos tipos de fletamento en ese aspecto”.

De otro lado, el armador en el ejercicio de la gestión náutica -que él conserva- está obligado a llevar a cabo los viajes que disponga el fletador dentro del plazo de duración del contrato. Esta es la obligación fundamental y típica del fletante o armador que debe cumplir desde que el buque queda a órdenes del fletador, siempre que los viajes se realicen en las zonas previstas en el contrato y entre puertos seguros y dentro del período convenido. En este sentido, el armador o fletante debe, por medio del capitán, cumplir adecuadamente las disposiciones del fletador. En todo lo vinculado a la utilización comercial del buque el capitán debe someterse a las instrucciones del fletador, pero “ello no significa una modificación en la dependencia de aquel que sigue subordinado al fletante (armador), cuya organización (empresa de navegación) integra; el capitán forma parte de ese conglomerado de medios que conduce a la realización de la obra prometida en el contrato, y es en ese carácter, por ejemplo, que firma los conocimientos de embarque necesarios, pues así lleva a cabo en representación de su armador (fletante) una de las obligaciones de éste último”.¹³

Dice, asimismo, González Lebrero¹⁴ a propósito del time charter, “suele afirmarse que el capitán depende alternativamente del fletante y el fletador,

12. Carver, T.G., *Carriage by Sea*, British Shipping Laws, Vol. 1, 12 edition, Stevens, London, 1971, p. 372.

13. González Lebrero, Rodolfo, *Manual de Derecho de la Navegación*, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1966, p. 177.

14. González Lebrero, Rodolfo, *op. cit.*, p. 168.

recibiendo órdenes de uno y de otro. Ello no es exacto; el capitán es un dependiente del armador, esto es, del fletante, y la circunstancia de que el fletador imparta directamente al capitán del buque ciertas órdenes vinculadas a la gestión comercial no modifica la situación, puesto que ello no es sino una de las consecuencias necesarias emergentes de la celebración del contrato (. . .)”.

De lo anteriormente expuesto se colige que en la generalidad de los casos es el capitán quien, en representación de su mandante -el armador o fletante-, expide y firma los conocimientos de embarque contra la recepción de las mercaderías objeto del contrato de transporte. De lo contrario, quien expide y firma los conocimientos de embarque es el propio armador o su agente marítimo, pero de ninguna manera quien asume el rol de fletador en el time charter. En esto la doctrina, la legislación nacional (Código de Comercio arts. 719 y 720) y la legislación internacional (Convención para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, art. 3, inc. 3) y la legislación comparada (por ejemplo, Ley de Navegación argentina de 1973, art. 298; Código de Comercio colombiano de 1971, art. 1635) son uniformes.

De ello se derivará que el *tercero en el contrato de transporte*, endosatario del conocimiento de embarque (consignatario de las mercaderías, comprador a distancia o banco financiador) adquiera junto con el documento la posesión y el derecho a reclamar la entrega de las mercaderías en él representadas directamente de la compañía naviera y, más aún, el derecho de accionar contra el armador por los daños parciales o totales sufridos por las mercancías, sin preguntarse previamente cuál es la relación existente entre el armador (fletante) y el fletador y, en algunos casos, entre éste último y el endosatario original del conocimiento de embarque.

Al respecto dice Scrutton¹⁵ “aunque el capitán, por acuerdo entre el armador y el fletador, pueda estar autorizado a firmar conocimientos de embarque a nombre del último, él no obstante permanece como dependiente del armador”, citando los casos británicos Sandeman con Scurr, Baumvoll con Gilchrest & Co. y Steel con Lester, todos ellos de time charters en los que el armador resultó siendo responsable por los daños sufridos por las mercaderías amparadas por conocimientos de embarque firmados por el capitán a pedido del fletador.

15. Scrutton, T.E. *Charterparties and Bills of Lading*. 18th edition. Sweet & Maxwell, London, 1974, p. 46.

Conclusión:

De todo lo dicho en los párrafos precedentes se podría concluir que en el time charter el armador o fletante participa directamente en la prestación del servicio de transporte, desde el momento que él conserva la gestión náutica, la misma que es ejercida en su representación por el capitán por él nombrado y que éste último firma los conocimientos de embarque como dependiente suyo, comprometiendo de esta manera su responsabilidad en lo que a la custodia de la carga durante el transporte respecta.

Se sumariza, asimismo, brevemente, la posición doctrinaria que distingue claramente entre los contratos de utilización de buques y los contratos de transporte marítimo. A partir de ella se llega a sostener que en el contrato de time charter -perteneciente al primer grupo- no hay transporte propiamente dicho. Este último se hará patente recién en los contratos que el fletador, que ha tomado el buque en time charter, celebre con terceros.

En el time charter, se sostiene, el opus del contrato es la obligación que tiene el fletante de poner al buque fletado en condiciones de navegabilidad y brindar el empleo de los espacios de dicho buque y/u otras ventajas que la nave pueda ofrecer. Ese aprovechamiento pleno del buque que el fletante está obligado a suministrar al fletador constituye una locación de obra en opinión de Montiel.¹⁶

La prestación principal en el contrato de time charter -continúa esta tesis- no es transportar, sino, por el contrario, poner el buque en condiciones de navegabilidad por un tiempo y a cambio del pago de un flete a disposición del fletador. En los contratos de transporte celebrados por este último la causa o razón económico-jurídica no está constituida por el buque o su navegación, sino por el traslado de la carga. El buque es un simple instrumento del resultado perseguido.

Si, por ejemplo, un buque fletado en time charter se emplea para el transporte, el fletante no toma a su cargo la custodia de la carga (derivada de la gestión comercial), sino sólo la navegación del buque y la aptitud del mismo para realizar la navegación y recibir y conservar la carga (gestión náutica).

El capitán, actuando *en nombre* del fletante, realiza los viajes *por cuenta* del fletador, distinguiéndose claramente -a efectos del régimen de responsabilidad- dos ámbitos sustancialmente distintos: la esfera de actividades reser-

16. Montiel, Luis Beltrán, Curso de Derecho de Navegación, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1976, p. 227.

vadas al fletante frente al fletador, derivadas todas ellas del ejercicio de la gestión náutica que conserva el primero; y, la del fletador frente a los terceros con los que el contrata transportes, propia de la gestión comercial que por el time charter le ha sido transferida temporalmente.

Las obligaciones asumidas por el capitán en la gestión del transporte o en el uso que el fletador haga del buque, así como también la responsabilidad proveniente de las faltas en que puedan incurrir el capitán y los tripulantes en lo concerniente al giro o negocio asumido por el fletador no alcanzan al fletante.

Queda claro, pues, que es en torno a la disociación existente entre la gestión náutica y la gestión comercial, propia de este contrato, que se estructura el régimen básico de responsabilidad del mismo.

En este sentido resultan ilustrativos los dispositivos de la Ley de Navegación argentina N° 20.094 de 15 de enero de 1973 que se citan a continuación (ambos están ubicados dentro de la sección relativa al Fletamento a Tiempo):

Art. 234.- A los efectos de la gestión náutica del buque, el capitán depende del fletante. También recibirá órdenes del fletador, dentro de lo estipulado en el contrato respecto del uso que haga del buque, especialmente en todo lo referente a la carga, transporte y entrega de efectos en destino, o al transporte de personas, en su caso, y a la respectiva documentación.

Art. 234.- Salvo su responsabilidad en la gestión náutica del buque, el fletante no responde frente al fletador por las obligaciones asumidas por el capitán en la gestión del transporte, o en el uso que el fletador haga del buque, o por las culpas en que puedan incurrir tanto el capitán como los tripulantes, en lo que respecta al giro o negocio asumido por el fletador. (. . .)

Quedo a sus órdenes y me reitero de usted,

Muy cordialmente,

Alfredo Ostojá L.A.

TRIBUNAL FISCAL

Dictamen N°	:	3,300.-	Vocal Dr. Zárate Polo
Reclamante	:		Naviera Humboldt S.A.
Exp. Reg.	:	228-77	
Impuesto	:		A la Renta
Provincia	:		LIMA

Señor:

NAVIERA HUMBOLDT S.A., interpone reclamación de las liquidaciones Nos. 665533/37/41 y /46 que ordena giros por S/. 71'055,799.42; S/. 79'430,958.53; S/. 269'520,296.53 y S/. 462'423,986.80, correspondientes a los años de 1971 a 1974 respectivamente, por impuesto a la renta, más los recargos por falta de retención y de pago.

Manifiesta la reclamación que en las acotaciones se ha aplicado la tasa del 40o/o al total de las remesas que hizo a personas jurídicas no residentes, en relación con contratos de fletamento, celebrados en ejercicio de su actividad de transporte marítimo internacional, mientras que pagó el impuesto con la tasa del 40o/o sobre el 1o/o de esas remesas en aplicación del Art. 49, numeral 3 del D.S. 287-68-HC.

Acompaña en calidad de prueba numerosas Resoluciones Directorales expedidas por la Dirección General de Transporte Acuático, autorizándole a celebrar los contratos de fletamento que han dado origen a las remesas al extranjero entre los años de 1971 y 1974 que se están gravando con las liquidaciones reclamadas.

Sostiene que los contratos se han celebrado de acuerdo con las formas de uso internacional y que están de acuerdo con las disposiciones de nuestro Código de Comercio y en especial con sus Arts. 665 numeral 7 y Art. 692 que regulan el contrato de fletamento, por lo que la materia imponible no es el 100o/o como sostiene la acotación sino el 1o/o de los pagos efectuados, que determina el Art. 49 del D.S. 287-68-HC en el numeral 3.

Por Resoluciones Directorales Nos. 7-200339; 7-200340; 7-200341; y 7-200342 se declara sin lugar la reclamación, manteniéndose las acotaciones en cuanto al impuesto y reajustando los recargos por lo que ordenan giros superiores.

Los fundamentos están expuestos en el informe N° 07-77 que se sintetizan así:

1) el informante distingue tres grupos de contratos mediante los cuales Naviera Humboldt S.A. realiza el servicio de transporte marítimo.

- a) con barcos propios
- b) con barcos alquilados a Phs Van Ommeren
- c) como Agente de Phs Van Omeren en contratos de fletamento.

2) Las acotaciones se refieren a los alquileres pagados por la reclamante a Phs Van Ommeren por lo que la materia imponible está constituida por el volumen de dichos alquileres que se determinan en:

S/. 53'676,377.48 en 1971
S/. 59'955,135.88 en 1972
S/. 203'571,851.97 en 1973
S/. 357'865,451.00 en 1974

3) Las disposiciones legales tributarias que fundamentan el informe son los Arts. 6; 13; 22, inc. c); 61 y 84 del D.S. 287-68-HC que respectivamente establecen como rentas gravadas las de fuente peruana que obtengan personas no domiciliadas en el país; aquellas rentas obtenidas en actividades realizadas parte en el país y parte en el exterior; las producidas por la locación o cesión temporal de derechos y cosas muebles e inmuebles que no sean rústicos y urbanos; el D.L. 17376 que modifica el Art. 61 del D.S. referido que grava con el 40o/o las rentas que no sean dividendos, rentas de sucursales o agencias, intereses; la obligación de retener y pagar el impuesto sobre rentas que se paguen o acrediten a beneficiarios del exterior.

Sostiene el informe que la norma contenida en el apartado 3º del Art. 49 que establece el gravámen del 40o/o del 1o/o de los ingresos brutos del transportista que son los fletes por quien realice actividades parte en el país y parte en el extranjero, no puede aplicarse a los contratos celebrados por Phs Van Ommeren con la recurrente porque no efectúa ningún servicio de transporte a Naviera Humboldt S.A. porque el hecho de alquilar barcos no significa la realización de actividades parte en el país y parte en el exterior; concluye sosteniendo que los ingresos percibidos por Phs Van Ommeren no constituyen fletes por transporte marítimo sino alquiler de barcos contemplado en el inc. c) del Art. 22 del D.S. 287-68-HC, por lo que no está el caso comprendido en los Art. 665 y 692 del Código de Comercio.

4) Cuando Phs Van Ommeren contrata el transporte directamente con Epchap, son fletes, aún cuando la recurrente los cobra como su Agente, siendo por lo tanto en estos casos de aplicación el Art. 49 numeral 3.

Apelación.- La reclamante apela de las resoluciones referidas en un extenso escrito, acompañando nuevas pruebas que se reúnen en el volumen "B", en el que, luego de mencionar los antecedentes, trata sucesivamente de los temas que a continuación se desarrollan en resumen:

a) *Condición jurídica de los contratos de fletamento.*- Cita en primer lugar al Dr. Lino Cornejo, autor de un libro sobre "Derecho Marítimo Comercial", para deslindar el contenido del contrato de arrendamiento de un buque, del contrato de fletamento del mismo; expresa que en el primero "se cede el uso total del buque al conductor apartándose de toda ingerencia en la nave", en el segundo "el naviero se obliga a transportar las cosas o personas" "mediante el personal de servicio del buque y a responder de las cosas que se le entregan para el transporte".

Luego cita al Prof. George Ripert que trata del contrato "Time Charter" que tiene doble naturaleza: de locación y de contrato de transporte; al Prof. Antonio Bunetti; al Prof. Malvagni, todos los cuales coinciden en sostener que el contrato de fletamento a tiempo llamado "Time Charter" que consiste en que el fletante pone a disposición del fletador un buque en perfectas condiciones de navegabilidad, conservando la tenencia del buque así como a la tripulación.

b) *Examen de los contratos celebrados.*- Destaca las principales cláusulas de los contratos que aclara, no fueron celebrados todos con Phs Van Ommeren, como se sostiene en el informe que sustenta las Resoluciones, sino con distintos propietarios cuya relación acompaña la entidad mencionada intervino como agente de los fletantes. Manifiesta que acompaña los contratos en su texto original en inglés, y la traducción de uno de ellos al castellano, con el que será suficiente porque todos los contratos obedecen a patrones internacionales que no admiten variaciones sustanciales.

c) *Legislación.*- Cita el Art. 1570 del Código Civil que remite al Código de Comercio y a las leyes y reglamentos especiales los contratos que en virtud de cierto precio, alquiler o flete se encarguen de conducir . . . personas o cosas sea por tierra, por agua o por aire", mientras que el Art. 1490 (el primero del Título V "De la locación y conducción" define este contrato como la cesión del uso de una cosa o la obligación que asume una persona a prestar un servicio o un trabajo personal"; asimismo el D.S. 287-68-HC distingue entre una locación de cosas (Art. 22 inc. c) que produce rentas de segunda categoría, de los contratos de transporte en general y el marítimo en particular (Art. 2, inc. 3).

Cita las disposiciones del Código de Comercio a las que remite el Art. 1570 y que son específicamente para el caso, el Art. 665 que regula el contrato de fletamento que distingue entre el fletamento por un viaje por el que se pague una suma alzada, o por un tiempo determinado como por ejemplo un tanto por mes, que es el contrato conocido con la denominación "Time Charter"; y el Art. 692 que autoriza al fletador de un buque subrogar el flete en todo o en parte.

d) *Crítica al informe sustentatorio.*- Además de sostener que es un error de la acotación considerar que el contrato de fletamento por tiempo determinado "Time Charter" es un contrato de alquiler, indica como errores la cita de la Resolución del Tribunal Fiscal N° 11988 que solamente establece que no procede gravar la renta derivada de fletes por transporte pagados por personas no domiciliadas en el Perú a personas igualmente no domiciliadas en el país.

Señala igualmente como errores de concepto que se afirme que no se reúnen los requisitos de los Art. 16 y 49 a) numeral 3 del D.S. 287-68-HC o sea de realizar actividades parte en el país y parte en el exterior, por cuanto los

propietarios de los barcos no dejan de ser armadores y transportistas.

e) *Exceso en la materia imponible*. - Sostiene la reclamante que al determinar como materia imponible el total del pago efectuado por el transporte, se está violando el Art. 35 del D.S. o sea que no se ha determinado la renta neta con la deducción de los gastos cuantiosos que significa el transporte marítimo y que justamente por esta consideración del Art. 49 - 3 dispone que se considerará renta neta entre el 10/o y el 50/o de los ingresos brutos, autorizándose la exoneración de impuesto cuando pueda frenar la concurrencia de los productos peruanos en sus mercados tradicionales.

f) *Prescripción*. - Sostiene que por tratarse de hechos de realización inmediata, el cómputo del término empieza el día del pago a los propietarios de las naves y que por lo tanto están prescritos los impuestos acotados en las liquidaciones 665532 y 665537 por pagos realizados hasta el 26 de noviembre de 1972. Agrega que no podrá considerarse como hecho interruptorio los pagos efectuados, en calidad de reconocimiento, por cuanto esos pagos obedecieron a una deuda tributaria reconocida y aceptada dentro del marco del Art. 49 -3 del D.S. y de ningún modo como reconocimiento de una deuda tributaria derivada de pago de alquileres.

g) Ofrece como prueba, además de los contratos antes aludidos, un informe que el Tribunal solicitará a la Dirección de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes sobre la naturaleza de los contratos del fletamento celebrados por la recurrente.

Finalmente manifiesta que con la firma Phs Van Ommeren de Londres ha contratado fletamento una sola vez y que en los demás contratos de fletamento celebrados con otros propietarios de naves, intervino como "Broker".

Informes doctrinarios. - La reclamante ha presentado a consideración de este Tribunal tres interesantes trabajos jurídicos respecto al tema central de esta controversia y son: el trabajo del que es autor el Dr. Percy Urday Berenguel, abogado peruano con estudios de post-grado en Londres sobre Derecho Marítimo; el informe que suscribe el Dr. Alfredo Ostoja L.A. catedrático de la U. Católica y con estudios de la especialización en la Universidad de Wisconsin; y finalmente la "Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo" "informe de la Secretaría" sobre el contrato de fletamento y copia autenticada de la "Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas sobre conocimientos de embarque suscrita en Bruselas el 25 de Agosto de 1924".

En el primer informe se cita jurisprudencia del Tribunal Supremo de Inglaterra (Cámara de los Lores) así como a diversos tratadistas, llegando a la conclusión que hay tres tipos de contratos en el transporte marítimo internacional.

1) El "Demise Charter Party" en el que el armador se desprende de la nave, de su control y posesión que pasa a poder del fletador. (Este es el contrato de locación).

2) El contrato "Voyage Charter Party" en el que la nave es fletada para transportar la mercadería de propiedad del fletador o de la mercadería que éste consigna de terceros, en un viaje determinado de un puerto a otro puerto.

3) El contrato "Time Charter-Party" en que la nave es fletada para transportar la mercadería del fletador o de la que éste consiga de terceros, durante un determinado tiempo.

En los dos últimos tipos de contrato el armador o propietario no se desprende del control y posesión de la nave.

En el informe del Profesor Alfredo Ostojá L.A. se hace una exégesis de la Ley de Navegación Argentina N° 20.094 que distingue: a) la locación del buque (Time Charter); b) el fletamento parcial o total y c) el contrato de transporte simple. De este planteamiento nos ocuparemos más adelante.

En el contrato de fletamento sin Demise "la posesión del buque permanece en el armador representado por el Capitán y la tripulación quienes continúan siendo sus dependientes" y son los "encargados por el armador de transportar las mercaderías puestas a bordo por el fletador o por cuenta suya".

En el informe de la Secretaría de la UNCTAD (Conferencia de las N.U. sobre Comercio y Desarrollo) se tratan ampliamente los "Aspectos Económicos del fletamento", "Aspectos Jurídicos del Fletamento-Pólizas de fletamento por viaje" y "las pólizas de fletamento en la práctica".

El método seguido es de examen de las cláusulas de los contratos, de los que se infiere que el armador es el transportista responsable de la carga entregada por el fletador, entre otras muchas y variadas estipulaciones recíprocas.

La Convención de Bruselas hace definiciones de terminología.

Conocidos los puntos de vista discrepantes de la Administración Tributaria, y de Naviera Humboldt, a fin de opinar sobre la decisión que debe adoptar el Tribunal, pasamos a analizar, en primer lugar el contenido de los contratos, calificados de arrendamiento por la primera y de fletamento por la segunda.

Seguimos al texto en castellano, según traducción oficial del contrato celebrado con Southern Steamships London Ltd. calificado de contrato de fletamento de la motonave de bandera griega "Phaedra", según formulario especial aprobado por la Bolsa de Productores de Nueva York.

Las cláusulas más importantes de este contrato pueden sintetizarse así:

El propietario de la nave Southern Steamships se obliga a poner a disposición del fletador Naviera Humboldt S.A. el barco Phaedra, Motonave de bandera griega después de pasar Keywest, para un viaje completo programado

por puertos seguros de la Costa Occidental de América del Sur. Los fletadores estarán en libertad de subfletar por todo el tiempo que dure este contrato de fletamento, pero serán responsables del cumplimiento de este contrato.

La aceptación de la entrega de la nave a los fletadores no constituirá ninguna renuncia de las obligaciones de los propietarios derivadas de este contrato de fletamento, concepto que vuelve a repetirse en la cláusula 26 que literalmente dice:

“26 - Nada de lo aquí enunciado será interpretado como para poner la nave en manos de los fletadores. Los propietarios serán los responsables de la navegación de la nave, del seguro, de la tripulación y de todos los demás asuntos, del mismo modo como cuando el tráfico lo realiza por su cuenta”.

La finalidad del contrato es el transporte de carga como se advierte de lo convenido, así por ejemplo: “La nave, al momento de su entrega, deberá estar lista para recibir carga, con bodegas limpias y herméticas, firmes y fuertes y acondicionadas íntegramente para el servicio””

El flete está señalado en la cláusula 4a. en \$ U.S. 11.00 por tonelada de capacidad de carga de peso muerto total de nave, incluyendo bankers y almace- nes, por mes calendario o por fracción de mes.

En la cláusula 5a. se conviene: “en el caso que se incumpla el pago puntual y regular del flete los propietarios estarán en libertad de impedir a los *fletadores el servicio* de la nave sin perjuicio que los propietarios puedan presentar de otra manera a los fletadores”.

En la cláusula 8a. se dispone “los fletadores deberán cargar, colocar, acomodar, y descargar la carga a su costo, pero la colocación será dirigida y estará bajo el control del Capitán, y los propietarios serán responsables de la adecuada colocación y entrega conforme de la carga”. “El Capitán firmará las facturas de embarque para la carga, a medida que sean presentadas, de conformidad con los recibos del primer oficial o del medidor”.

El carácter de prestación del servicio de transporte se acentúa aún más, en las cláusulas 15, 16 y 44 en las que se dispone que el fletador podrá suspender el pago del flete, en los casos de pérdida de tiempo por insuficiencia o errores de la tripulación o por disminución de velocidad por defecto o avería de maquinaria o equipo, errores de navegación o reparaciones o pérdida de la nave.

Al no ser posible copiar aquí o por lo menos hacer referencia a todas las cláusulas del contrato, nos parece suficientes las citas anteriores para llegar al convencimiento que se trata de un contrato complejo en el que concurren elementos del contrato de locación de cosas, de prestación de servicios y aún de obra, con obligaciones recíprocas de las partes durante el tiempo de duración del contrato, con la principal finalidad de llevar a cabo el transporte de carga por

mar y que la doctrina y la ley denominan contrato de fletamento. De los distintos tipos de contratos de fletamento, el analizado es el conocido con el nombre de "Time Charter" fletamento a tiempo, sin demise, y por toda la capacidad de carga de la Nave.

Legislación. Nuestro vetusto Código de Comercio incorporó a principios de este siglo, el contrato de fletamento bajo el epígrafe "De los contratos especiales del comercio marítimo", dedicando todo el Título I a la cuidadosa reglamentación de este contrato, y en relación a: "las formas y efectos del contrato de fletamento" "de los derechos y obligaciones del fletante"; de las obligaciones del fletador "de la rescisión total o parcial del contrato" "de los pasajeros" y "del conocimiento", destacándose para los efectos de este caso, que principalmente es un contrato de transporte en el que se establecen recíprocas obligaciones de las partes para llevarlo a efecto; el Art. 692 se refiere al fletamento del barco entero en el que el fletador podrá subrogar el flete en todo o en parte "siempre que no se alteren las condiciones del primer fletamento".

El Art. 666 del Código de Comercio, concede al conocimiento, la calidad de título único en orden a la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador.

Puede decirse por lo tanto que nuestro Código de Comercio contiene amplitud de normas de carácter reglamentario del contrato de fletamento, tenido éste como el de transporte de cosas por vía marítima, y si a este concepto general se une el respeto del legislador de 1936 que en el título sobre locación-conducción, remite en su Art. 1570 a las disposiciones del Código de Comercio, en cuanto a los contratos de transporte que los define así: "los contratos que en virtud de cierto precio, alquiler o flete se encarguen de conducir personas o cosas por tierra, por agua o por aire" puede concluirse que en el Perú el contrato de fletamento, es considerado como un contrato de transporte por mar, diferente al contrato de alquiler de barcos.

Del examen antes efectuado de los contratos celebrados por la recurrente que corren en autos y que se enumeran en la relación adjunta, se llega también a la conclusión que son de transporte de carga de puertos peruanos a puertos extranjeros y viceversa dentro de la modalidad del fletamento total por tiempo determinado.

CONSIDERACIONES RESPECTO A LA FUNDAMENTACION DE LAS RESOLUCIONES APELADAS

Es conveniente analizar los fundamentos para negar a los contratos celebrados por la reclamante su carácter de contratos de transporte marítimo y calificarlos en cambio, como de alquiler de naves.

Parece que el pensamiento dominante consiste en que no puede aplicarse a esos contratos el numeral 3 del Art. 49 del D.S. 287-68-HC "porque no efectúa ningún servicio de transporte a Naviera Humboldt S.A." pues no significa "la realización de actividades parte en el país y parte en el extranjero".

LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO CALIFICADOS COMO CONTRATOS DE ALQUILER

De las cláusulas de los contratos de fletamento que se citan se desprende que no son contratos de alquiler porque para serlo hubiera tenido que entregarse la posesión de la nave a la reclamante, como reconoce la doctrina anglo-sajona; se trata de la utilización del barco debidamente tripulado con el fin de ejecutar el transporte de productos y mercaderías.

La cláusula 26 antes transcrita del contrato es suficientemente expresiva cuando dice "nada de lo aquí enunciado será interpretado como para poner la nave en manos de los fletadores". Como consecuencia, no es de aplicación a estos autos el Art. 22 inc. c) según el cual son rentas de segunda categoría "las producidas por la locación o cesión temporal de derechos y cosas muebles o inmuebles no comprendidos en el artículo anterior", sino el Art. 13 y el Art. 49 inc. 3 que se refieren a las actividades (como el transporte) que se realiza entre el país y el extranjero.

EL CONTRATO DE FLETAMENTO DIVIDIDO EN CONTRATO DE TRANSPORTE Y EN CONTRATO DE SERVICIO

Como en todos los contratos complejos, en el de fletamento concurren varios contratos nominados tales como los de locación de servicios, de obra, de empresa, razón por la cual la tradición anglosajona no admite dividir el contrato de fletamento para encontrar cuál de los de sus integrantes tienen prevalencia sobre los demás.

En cambio bajo la inspiración de la llamada escuela italiana, a la que pertenece el Profesor Antonio Brunetti es posible bajo determinadas circunstancias, determinar entre los vínculos jurídicos que unen al fletante y al fletador, la prevalencia de un contrato de servicios, en virtud del cual la tripulación de la nave tendría dos funciones: una, la de navegación, en representación del Propietario o armador o fletante y otra de transporte como dependiente del fletador o cargador, mediante el contrato de servicios.

Para ser posible esta división de actividades sería necesaria la concurrencia de tres requisitos que son:

a) que la norma por aplicarse exija la concurrencia de un contrato de transporte de derecho estricto.

b) que en el contrato de fletamento se disponga la total autonomía en la dirección de la navegación como exclusiva de la tripulación, encabezada por el capitán del barco.

c) que en el contrato aparezca con nitidez que la tripulación, inclusive el capitán, esté sometida en relación de dependencia al fletador, para las labores de la recepción de la carga, así como para la acomodación de la misma, la expedición de conocimientos de embarque y para llevar la carga a su destino, o sea para el transporte.

Examinemos cada uno de estos tres requisitos, a fin de determinar si concurren en el caso sujeto al presente estudio.

a) Exigencia de la ley sobre contrato de transporte en estricto derecho.

Si la ley exige para los fines a que dé lugar, que en el contrato de fletamento se haya pactado claramente el contrato de transporte en virtud del cual el transportista es el fletante, y si no obstante esta exigencia, no se registrara tal pacto en el contrato del fletamento (Time Charter) podría escindirse las actividades en la forma antes expresada.

Tal exigencia no existe en el derecho peruano; no hay ley que configure el "contrato de transporte". Ya se ha señalado que en nuestro Código Civil de 1936 en el Capítulo sobre locaciones (contratos de locación de cosas, de servicio y de obra) el legislador no ha comprendido el de transporte por lo que en su Art. 1570 se remite a la legislación especial sobre la materia, o sea al Código de Comercio para el transporte marítimo, que regula el contrato de fletamento en todos sus detalles.

En este sentido, el Art. 49 inc. 3 del D.S. 287-68-HC tampoco hace referencia al "contrato de transporte, en derecho estricto" sino como una actividad al transporte marítimo" en su acepción común o corriente de la acción y efecto de transportar.

Como consecuencia, para la aplicación de esta norma en cuanto a su contenido tributario bastará que se acredite el hecho del transporte, sin exigirse la concurrencia de un contrato especial de transporte.

Como consecuencia, no concurre este requisito legal, en este caso, para autorizar la escisión de los contratos de fletamento celebrados por la recurrente en los que figuran como fletantes o transportistas varias personas jurídicas del extranjero.

b) Autonomía en la actividad de navegación.

Si bien en los contratos de fletamento se deja aclarado en la cláusula 26 antes citada que nada de lo determinado en él debe entenderse como la entrega

del barco a la absoluta disposición del mismo a favor del fletador, agregando:

“Los propietarios serán los responsables de la navegación de la nave y de todos los demás asuntos del mismo modo que cuando el tráfico lo realiza por su cuenta”, sin embargo, se otorga al fletador algunas interferencias en el control de la navegación, para impedir la pérdida de tiempo, el desvío de la ruta convenida, la corrección de errores en la navegación etc. autorizando al fletador a “suspender el pago del flete” en esos casos (véanse cláusulas 15, 16 y 44 de los contratos).

En consecuencia tampoco puede decirse se reúna este requisito de la total independencia de la actividad de navegación de la tripulación.

c) Sometimiento de la tripulación al fletador en las tareas relativas a la carga.

El transportista, es en principio el fletante, él es el que transporta la carga del fletador en la nave. Sin embargo, en cuanto a las obligaciones recíprocas sobre la carga, tanto el fletador como el fletante asumen tareas y responsabilidades, siendo exclusiva la obligación del propietario de la nave o sea del fletante, llevar la carga a su destino.

La lectura completa de la cláusula 8a. es suficiente demostración:

“Que el Capitán proseguirá sus viajes con la mayor celeridad y brindará toda la ayuda normal con la tripulación y botes de la nave (ver también cláusula 39). El Capitán (a pesar de ser designado por los propietarios) *estará bajo las órdenes y directivas de los fletadores en lo concerniente al empleo y agencia*; y los fletadores deberán cargar, colocar y acomodar y descargar la carga a su costo, pero la colocación será dirigida por y estará bajo el control *del Capitán y los Propietarios serán responsables de la adecuada colocación y entrega conforme de la carga*. El Capitán firmará las facturas de embarque para la carga a medida que sean presentadas de conformidad con los recibos del primer oficial y del medidor”.

Se advierte sin dificultad alguna que el propietario, o sea el naviero, armador o fletante realiza por su cuenta y no como dependiente del fletador las más importantes tareas que lo califican sin lugar a dudas como al transportista; éstas son: el otorgamiento de los conocimientos de embarque y la asunción de las responsabilidades de la colocación de la carga y del arribo de la misma a su destino. Con esto queda demostrado que la escisión del contrato de fletamento, en uno de transporte y otro de navegación es imposible en el caso en estudio, puesto que ambas partes, según sus conveniencias pactan recíprocas obligaciones y facultades para llevar a efecto la única finalidad de los mismos que es el transporte de la carga, destacándose que la responsabilidad del propietario en la entrega de la carga al destinatario lo configura como al transportista de la misma.

Sub-fletamento.- El art. 692 del Código de Comercio establece textualmente “Art. 692 - El fletador de un buque por entero podrá subrogar el flete en todo o en parte a los plazos que más le conviene, sin que el Capitán pueda negarse a recibir a bordo la carga entregada por los segundos fletadores, siempre que no se alteren las condiciones del primer fletamento”.

En los contratos de fletamento examinados, se autoriza al fletador, a subfletar por todo el tiempo que dure el contrato principal, pero el fletador será el responsable.

En estos casos de fletamento “hay dos pólizas independientes y simultáneas que colocan al fletador primitivo en una situación doble respecto del armador del buque sigue siendo fletador, mientras que respecto del sub-fletador se constituye, de hecho, en armador” (Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Naciones Unidas - Ginebra).

La lectura de los contratos de sub-fletamento ha originado el error de considerar para todos sus efectos a la Naviera Humboldt S.A. como transportista, negándole su doble condición antes mencionada, o sea la de fletador en el contrato principal, y armador en el contrato de sub-fletamento.

Pero queda aclarada la figura jurídica, con lo antes expresado, y se reafirma con la opinión del Profesor Brunetti (Derecho Marítimo Privado Tomo II - Obligaciones) según el cual por el subfletamento se pacta una obligación de hacer por parte de tercero o sea del armador principal; el fletador se compromete frente al sub-fletador a que el armador del buque acepte su carta y la transporte”.

De la cláusula 8a. antes copiada aparece sin la menor duda que el “Propietario” o armador principal es el que en calidad de transportista expide los conocimientos de embarque de la carga que deberá entregar en su destino contra entrega de la copia que deberá exhibir el consignatario (Art. 719 y 720 del C. de Comercio).

CONCLUSION

En conclusión, con el mérito de la profusa documentación presentada, con el aporte de la doctrina, y porque nuestro Código Civil y nuestro Código de Comercio así lo consagran, queda ampliamente demostrado que la reclamante pagó a las Compañías o personas naturales del extranjero las sumas gravadas, en calidad de fletes por el transporte de mercaderías entre el Perú y puertos extranjeros, razón por la que está comprendido el caso en el Art. 49 inc. 3 del D.S. 287-68-HC y que por lo tanto le corresponde pagar el impuesto como retenedora sobre el ingreso bruto, con la proporción estimada que determina dicha disposición.

DETERMINACION DE LA MATERIA IMPONIBLE

Estando a que los ingresos brutos percibidos por las personas jurídicas y naturales que transportaron mercaderías entre puertos peruanos y extranjeros de acuerdo con el Art. 49 inc. 3 del D.S. 287-68-HC están sujetos al 40o/o del 1o/o al 5o/o de dichos ingresos, según la escala que fijará el reglamento que no se ha expedido, el Tribunal deberá decidir si debe aceptar la solución adoptada por la recurrente de pagar sobre el 1o/o de esos ingresos brutos o si debe señalar un porcentaje superior dentro de los límites señalados por esta disposición.

La falta del reglamento aludido puede ser subsanada por el Tribunal, estando a que se ha cumplido con lo dispuesto en el Art. IV del Título Preliminar del Código Tributario, faltando solamente un elemento a determinarse por norma reglamentaria.

Opino que el Tribunal determine la materia imponible en el 5o/o de los mismos, o sea en el porcentaje máximo debido a que se carece de los factores que podrán decidir sobre un porcentaje menor.

Asimismo por las razones especiales que concurren en este caso, no podrán aplicarse recargos por falta de pago ni por la reclamación (Art. 153 y 55 del C.T.) y deberá tomarse en cuenta el pago efectuado por la recurrente.

En consecuencia, opino que se revoque la Resolución apelada en cuanto considera que los ingresos brutos obtenidos por los navieros extranjeros que contrataron con la recurrente están sujetos al 40o/o de impuesto a la renta y modificándola opino se consideren esos ingresos brutos por razón del transporte marítimo incorporados en el inc. 3 del Art. 49 del D.S. 287-68-HC, determinándose la materia imponible en el 5o/o de dichos ingresos; sin recargos y deduciéndose las sumas pagadas por la recurrente.

Salvo mejor parecer.

Lima, 15 de junio de 1977

M.ANTONIO ZARATE POLO
VOCAL INFORMANTE

TRIBUNAL FISCAL

Interesado	:	Naviera Humboldt S.A.
Asunto	:	Impuesto a la Renta
Provincia	:	Lima

Lima, 31 de agosto de 1977

Vista la apelación interpuesta por Naviera Humboldt S.A., contra las resoluciones Nos. 200339, 200340, 200341 y 200342, expedidas el 9 de febrero de 1977 por la Dirección General de Contribuciones, que declaran sin lugar su reclamación sobre impuesto a la renta de 1971, 1972, 1973 y 1974;

CONSIDERANDO:

Que de la prueba actuada se desprende que Naviera Humboldt S.A., celebró contratos con numerosos propietarios de barcos del extranjero, durante los años 1971 a 1974, debidamente autorizada por la Dirección General de Transporte Acuático, para el transporte de mercaderías de puertos peruanos al extranjero y vice-versa;

Que la Dirección General de Contribuciones conceptuando que todos esos contratos habían sido celebrados con la firma Phs Van Ommeren de Londres y que se trataba de contratos de alquiler, gravó los pagos efectuados, con giros que suman un total de S/. 882'431,039.00, incluidos recargos;

Que la reclamante ha sostenido que ha pagado el impuesto a la renta de acuerdo con el Art. 49 inc. 3 del Decreto Supremo 287-68 HC, o sea sobre el 10/o de los ingresos brutos percibidos por las propietarias de los barcos en calidad de fletes, mientras que la administración tributaria ha considerado como materia imponible el 100o/o del total de esos ingresos brutos en aplicación del Art. 22 inc. c) como alquileres;

Que del examen de esos contratos exhibidos por recurrente y en especial de su cláusula 26, se desprende que no son de alquiler sino de fletamento, con la finalidad específica del transporte de carga, excluyéndose el carácter de alquiler que supone la entrega de la posesión del barco sin tripulación;

Que de la cláusula 8a. de los contratos aparece que la carga deberá ser colocada y entregada por la tripulación en los puertos de destino, con lo que se acredita la vinculación del naviero con el transporte de la carga; asimismo el naviero representado por el Capitán otorga los conocimientos de embarque, a quienes entregan la carga para su transporte dentro de los límites del contrato de fletamento, de acuerdo con los contratos y la ley peruana;

Que en consecuencia no puede escindirse en dos actividades las que ejercitan los propietarios de los buques, una de navegación y otra de transporte para negar a los pagos recibidos su calidad de fletes y afirmar que tienen la condición de alquileres o de remuneración de servicios;

Que conforme a las numerosas disposiciones del Código de Comercio (Arts. 665 y sgts.) en las que se regula los contratos de fletamento, éstos principalmente están destinados al transporte de carga por la vía marítima, sin que por lo tanto pueda aplicarse a este caso otras legislaciones que consideren, como contratos distintos los de transporte y los de fletamento, para negar a éstos últimos esa principal finalidad que es transportar la carga de un puerto a otro, finalidad que emerge de los contratos examinados;

Que los contratos de fletamento no pierden su calidad de contratos de transporte, al contrario lo reafirman, cuando facultan al fletador, a subfletar con terceros a fin que éstos puedan embarcar sus mercaderías a bordo para su transporte, actividad que cumplía la recurrente por estar autorizada por el Art. 692 del Código de Comercio que dispone expresamente que el Capitán no podrá negarse a recibir la carga de los segundos fletadores, siempre que no alteren las condiciones del primer fletamento, condición que también exigen los contratos examinados;

Que estando claramente establecida la naturaleza de los pagos efectuados por la recurrente, para la determinación del impuesto a la renta a cargo de las empresas navieras del extranjero, es de aplicación del art. 49 inc. a) numeral 3, según el cual el impuesto debe aplicarse sobre el 10/o, al 50/o de los ingresos brutos conforme a una escala que fijará el reglamento;

Que no habiéndose expedido ese reglamento corresponde al Tribunal Fiscal, en cada caso, estimar el porcentaje aplicable, el que se determina en el 50/o del total de ingresos brutos percibidos por razón del transporte de carga efectuado por las empresas navieras del extranjero;

Que determinándose en esta resolución, en defecto del reglamento, la materia imponible, no puede sancionarse a la recurrente con recargos de los que queda eximida, hasta que sea notificada con la nueva liquidación que se efectúe, debiendo deducirse las sumas que por este concepto hubiera pagado sobre el 10/o de los ingresos brutos;

Que encontrándose comprendidos los ingresos percibidos por los navieros del extranjero en el inc. 3 del Art. 49 del Decreto Supremo 287-68-HC, no puede ser discutida su condición de fuente peruana por la presunción legal contenida en el 2º párrafo del mismo Art. 49, careciendo por lo tanto de objeto referirse a la impugnación que hace la reclamante en el sentido que de no considerarse dichos ingresos como retribución del transporte marítimo, sino como consecuencia de contratos de alquiler de naves en el extranjero, tales ingresos no serían íntegramente de fuente peruana a tenor de la primera parte del Art. 13 del Decreto Supremo 287-68-HC;

Que carece igualmente de objeto pronunciarse sobre la prescripción deducida puesto que ella se opone para el caso de considerarse dichos ingresos como provenientes de alquileres, y se está afirmando que tienen como origen el transporte marítimo;

De acuerdo con el dictamen del Vocal señor Zárate Polo, cuyos fundamentos se reproduce; y, con el voto singular del Vocal señor La Rosa;

RESUELVE:

REVOCAR las resoluciones apeladas Nos. 200339, 200340, 200341 y 200342, de 9 de febrero de 1977, en cuanto gravan con el 40o/o el total de los ingresos brutos percibidos por las empresas navieras, debiendo practicar nueva acotación gravándolas con el 40o/o sobre el 5o/o de dichos ingresos, sin recargo alguno y deduciendo los pagos que la recurrente dice haber efectuado calculando el impuesto sobre el 1o/o de dichos ingresos; y declarar sin objeto el pronunciamiento sobre las alegaciones de la reclamante relativas a negar esos ingresos como de fuente peruana y en cuanto a la prescripción deducida.

Regístrese, comuníquese y devuélvase a la Dirección General de Contribuciones, para sus efectos.

ZARATE POLO	QUINTANILLA	LA ROSA	MONZON
VOCAL PRESIDENTE	VOCAL	VOCAL	VOCAL

Zolezzi Moller
Secretario-Relator Letrado

VOTO SINGULAR DEL VOCAL SEÑOR LA ROSA

Mi voto es en el sentido que procede gravar los ingresos percibidos por las empresas que, mediante la modalidad de Time-Charter, proporcionan buques a Naviera Humboldt para que ésta realice sus actividades de transportista, estimando, al amparo de lo dispuesto en el Art. 88 del Código Tributario y de conformidad con el procedimiento señalado en el Art. 49 del Decreto Supremo N° 287-68-HC, que la renta neta de fuente peruana es una proporción de sus ingresos brutos que debe fijarse en el 5o/o que es el porcentaje máximo señalado para la actividad de transporte con la que más similitud guarda la de navegación que ejercitan las mencionadas empresas y que es el porcentaje mínimo que originalmente contemplaba el inc. d) del citado Art. 49 que comprendía "otras

rentas” no mencionadas en los incisos anteriores, derivadas de actividades realizadas parte en el Perú y parte en el extranjero y que al parecer habría sido eliminado en razón de las modificaciones introducidas por los Decretos Leyes Nos. 18150 y 19439, aunque nada expreso dice en los mismos.

Considero que las empresas que proporcionan barcos a Naviera Humboldt para que ésta cumpla los contratos de transporte que tiene celebrados con cargadores del país o del extranjero, y que no han tenido ni tienen intervención alguna en la concertación de dichos contratos, no desarrollan actividades de transporte en el sentido estricto de este término, aunque proporcionen elementos fundamentales para que Naviera Humboldt las ejercite, y desarrollan, sí, actividades de navegación parte en el Perú y parte en el extranjero, no expresamente comprendidas en el numeral 3 del inc. a) del Art. 49 del Decreto Supremo N° 287-68-HC. Así se puede apreciar en la parte pertinente del Diccionario Jurídico “OMEBA”.

Considero igualmente que no debe llevar a error ni confusión el doble papel que el capitán del buque desempeña en el caso de fletamento por la modalidad time-charter, en que de una parte es nombrado, representa, es remunerado y recibe órdenes de los propietarios del buque que son responsables de que éste se encuentre en perfecto estado de navegabilidad y la carga se estibe correctamente; y de otro lado recibe órdenes de quienes utilizan el buque en virtud de un time charter, en cuanto a la carga a recibir y al destino de la misma y compromete a éstos por la carga recibida al firmar los conocimientos de embarque, no debiendo confundirse la responsabilidad de mala estiba de la carga, por ejemplo, que incumbe a los propietarios del buque que responden por los errores de su dependiente, el capitán, a cuyo cargo está esa función, con la responsabilidad derivada de la mala ejecución del transporte en sí, que corresponde a quienes suscribieron con los cargadores los respectivos contratos de transporte.

Zolezzi Moller
Secretario-Relator Letrado

LA ROSA
VOCAL