

DERECHO MERCANTIL

*Pablo Manterola**

CONTRATO A LA PARTE ENTRE EL ARMADOR Y LA TRIPULACIÓN
DE UNA EMBARCACIÓN DE PESCA ARTESANAL
CONTRACT AT PARTS BETWEEN THE OWNER AND THE CREW
OF AN ARTISANAL FISHING VESSEL
Corte Suprema, 23 de diciembre de 2022, rol n.º 572-2022

RESUMEN

El trabajo analiza la sentencia recaída en un caso en que el armador y la tripulación de una embarcación de pesca artesanal celebraron lo que la Ley General de Pesca y Acuicultura llama un “contrato o sociedad a la parte”. La tripulación demandante ejerció la acción de cumplimiento de este contrato y solicita que el armador sea condenado a pagar el producto de una reliquidación de la pesca de varias temporadas, así como la parte que le correspondía en una venta de la cuota de captura a un tercero. El comentario pone de relieve las dificultades que plantea la distinción entre negocios parciarios y contrato de sociedad, así como el lugar (contingente) de la personalidad jurídica en este último.

PALABRAS CLAVE: contrato parciario; contrato de sociedad; personalidad jurídica.

ABSTRACT

The paper analyzes the judgment in a case in which the owner and the crew of an artisanal fishing vessel entered what the General Act of Fisheries and Aquaculture calls a “contract or partnership at parts”. The plaintiff crew brought an action for enforcement of this contract, requesting that the shipowner be

* Doctor en Derecho por la Universidad de los Andes (Las Condes, Región Metropolitana, Chile). Profesor asistente de la Facultad de Derecho de la misma universidad. Dirección postal: Monseñor Álvaro del Portillo 12455, Las Condes, Región Metropolitana, Chile. Correo electrónico: pmanterola@uandes.cl ORCID: 0000-0003-0998-6382.

ordered to pay the difference of a final liquidation of the fishing for several seasons, as well as its share in the sale of the catch quota to a third party. The commentary highlights the difficulties raised by the distinction between contracts which distributes a percentage of the profit of the business between parties, and partnerships, as well as the (contingent) place of legal entity in the latter.

KEYWORDS: contract at parts; partnership; legal entity.

INTRODUCCIÓN

La distinción entre el negocio parciario y el contrato de sociedad es un quebradero de cabeza. “Toma, aquí tienes mi auto: véndelo y nos vamos a medias”. Por un lado, la operación parece un mandato en que el encargo consiste en vender el bien, y en que la remuneración se determina como parte del producto de su ejecución. Por otro lado, puede considerarse que hay una sociedad colectiva civil, celebrada de forma consensual, con aportes en industria y en un automóvil, la venta del cual será el giro y su precio, la utilidad repartible. La distinción se vuelve relevante cuando el negocio produce una pérdida o una ganancia no prevista (por ejemplo, por un defecto oculto del vehículo, que obliga a indemnizar al comprador), y se pregunta si acaso ambos deben participar de ella (también el socio industrial), o solo quien contribuyó con capital (porque el otro es su mandatario).

En el caso objeto de este comentario, un armador planteó a su tripulación el siguiente negocio: “tomen, aquí tienen la nave Don Pepe (con su cuota de captura de sardina común): vayan a pescar y nos vamos al 30 y 70”. Es lo que la LGPA, recogiendo una práctica tradicional de la pesca artesanal, llama un “contrato o sociedad a la parte”. ¿Se trata de un contrato de trabajo o de servicios remunerados con prestación parciaria o, bien, de un contrato de sociedad, quizá de unas cuentas en participación? He aquí el núcleo de la cuestión que se presentó a nuestros tribunales, en el caso que se comenta a continuación.

I. HECHOS ANTERIORES AL JUICIO

1. *El armador y la tripulación del Don Pepe*

SIC es dueño de la embarcación *Don Pepe*, que realiza labores de pesca extractiva artesanal. En calidad de armador, contrata a personas del oficio como tripulación de la nave, y luego vende la producción a pesqueras industriales. En distintas fechas desde los años 2010 a 2016, SIC ha contratado para operar el *Don Pepe* a un capitán, cuya identidad no consta en el expediente; un motorista o maquinista, JTB; un contra maestre, DAT; un panguero¹, VAJ y a MGT, JFT,

¹ Ignoro en qué consiste la labor de un “panguero”. En el *Diccionario de la lengua española* de la RAE, ‘panga’ es una “embarcación pequeña y de poco calado que se usa para transporte y para pesca”.

RAG y JVA, como tripulantes. En ese periodo, el *Don Pepe* zarpó para labores de pesca en cuarenta y cuatro ocasiones².

Las relaciones entre un armador y la tripulación pueden regirse bajo dos modalidades. La primera es la del contrato de trabajo, en que los tripulantes prestan sus servicios en régimen laboral. La segunda, que fue la adoptada por el armador y la tripulación del *Don Pepe*, es la del “contrato a la parte”. El art. 2.º n.º 62 de la LGPA define el “Contrato a la parte o Sociedad a la parte” como una

“forma de asociación destinada a la realización de actividades extractivas que considera el aporte de los socios en embarcaciones, materiales, implementos, financiamiento y trabajo y el posterior reparto de las utilidades que genera la jornada de pesca en función de la contribución que cada persona realizó”.

Uno de los testigos del proceso, pescador de oficio, explicó:

“históricamente el contrato a la parte ha sido de palabra, de caballero y se respeta, siendo una tradición muy antigua de la pesca [... aunque] en la Capitanía de Puerto queda registrado un documento, que se llama contrato de zarpe [o de embarco] y nombra a los que componen la tripulación y la función que desempeñan en la embarcación y a veces también se consigna el pacto que se ha hecho como contrato a la parte entre el armador y la tripulación de cada zarpe”³.

El contrato a la parte, sigue el testigo, “puede tener dos formas, 30% para la tripulación y 70% para el armador, sin gastos para la tripulación”, esto es, asumiendo el armador la totalidad de los gastos de la faena, “o bien puede ser el 40% para la tripulación y el 60% para el armador, con gastos para la tripulación”⁴. En este caso, armador y tripulación optaron por la primera forma de distribución. A cada tripulante correspondía en ese 30 % partes iguales, excepto el motorista, quien recibe su parte aumentada en un 50 %, y el contraamaestre y el panguero, que reciben sus partes aumentadas en un 25 %.

De acuerdo con la demanda, la distribución de beneficios entre al armador y cada tripulante se realizaba mediante dos liquidaciones sucesivas. La liquidación provisoria se hacía con cada desembarque, cuya periodicidad era variable (a juzgar por las liquidaciones acompañadas por los demandantes, hubo meses en que se desembarcó en más de una ocasión, y otros meses en que no hay desembarcos), y en que se tomaba un precio y tonelaje provisorios. Al finalizar la temporada, cuando el armador ya había vendido la producción, se debía realizar una liquidación definitiva, con el precio de venta y el tonelaje efectivos.

² V. con I. (2021), considerando 13.º.

³ V. con I. (2019), considerando 7.º.

⁴ *Ibid.*

En la demanda, sin embargo, se afirma que la tripulación ignoraba, al tiempo de los hechos, que debía realizarse esa liquidación definitiva, y se atenían a la liquidación provisoria. En cambio, el demandante sostuvo que con cada zarpe se agotaba el respectivo contrato de parte, y que la liquidación efectuada al desembarque era única y definitiva. De hecho, los documentos acompañados por la demandante se denominan “liquidación mensual artesanal”, nada sugiere que hayan sido provisorias, y de hecho nunca se realizaron esas liquidaciones definitivas.

2. La temporada de 2016

En 2016, el *Don Pepe* es sometido a mantención y reparaciones, que se realizaron en la ciudad de Valdivia. Más tarde, la Armada rechaza su revista periódica, lo que exigió nuevos arreglos. Ante la imposibilidad de desarrollar tareas de pesca a través de esta embarcación, el armador vendió a un tercero su cuota de captura hasta por setecientos noventa y cinco toneladas de sardina común, lo que consta en tres actos de cesión autorizados por la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.

El art. 55 N inciso 5.º de la LGPA dispone que en la resolución que aprueba el traspaso:

348

“se registrará la cesión celebrada, debiendo constar en ella el cedente y el cesionario y las toneladas objeto de la cesión, así como el listado de los pescadores artesanales propiamente tales que hayan participado en el último zarpe de la embarcación del cedente”.

Quienes aparecen en la primera y segunda resolución que autoriza las cesiones son solo el motorista JTB, el tripulante MGT y otras personas que no figurarán como demandantes; en la tercera resolución no se indica a ninguno de los demandantes.

La demanda explica que la omisión de la mayor parte de los nombres de la tripulación obedeció a que la resolución no indicó los tripulantes del último zarpe para faenas extractivas, sino los del último zarpe para realizar aquellas reparaciones o para probar el funcionamiento de la embarcación. La indicación de los nombres se vuelve importante porque, sigue el art. 55 N inciso 5.º:

“en estos casos y dependiendo del régimen contractual o laboral que rijan la relación entre el armador y el patrón o tripulantes, se deberá pagar la parte acordada en el respectivo contrato o la remuneración correspondiente, por el traspaso de cuota que se haya efectuado”.

Aunque respecto de los otros tripulantes ajenos al juicio no se tiene datos, ni JTB, ni MGT, ni los demás tripulantes del *Don Pepe* recibieron su parte en el producto de la venta de las cuotas de captura.

3. Juicio laboral previo

Antes del juicio civil cuyas sentencias son objeto de este comentario, tuvo lugar un juicio laboral entre los tripulantes del *Don Pepe* (con excepción de su capitán), como demandantes, y su armador, como demandado. Como es lógico, los actores se presentaron como trabajadores empleados por el armador, quien habría prometido escriturar los respectivos contratos, y luego incumplido su palabra. La remuneración habría sido el sueldo base equivalente al sueldo mínimo, más un componente variable del 30 % sobre la pesca de cada temporada, que se dividiría de la manera y con los recargos indicados anteriormente, y que se liquidaría, primero de forma provisoria y luego definitiva. Los demandantes sostuvieron, entonces, que estaban sometidos a subordinación y dependencia, que prestaban servicios no solo durante los zarpes, sino, también, cuando el *Don Pepe* estaba en tierra o en reparaciones, que cumplían una jornada de trabajo de ocho horas diarias, etc. Los demandantes solicitaron que se condenara al armador al pago de remuneraciones, feriado proporcional, cotizaciones previsionales y seguridad social y una indemnización por daño moral ascendente a \$ 40 000 000 por cada tripulante⁵.

Por su parte, el armador alegó en este juicio que no hubo relación laboral con los demandantes. Al estar la actividad fuertemente regulada, deprimida desde un punto de vista económico, y sometida a eventualidades como la veda de ciertas especies por la autoridad, no podía sino contratar a los tripulantes por periodos que finalizaban con cada desembarque y, en todo caso, bajo un régimen civil como el del contrato a la parte. De hecho, los demandantes emitieron algunas boletas de honorarios contra el armador. Al describir ese régimen, coincide en lo que más tarde expondrán los demandantes en el juicio en que se dictó las sentencias objeto de este comentario⁶.

El Juzgado de Letras del Trabajo de Concepción rechazó la demanda. Si bien tuvo por acreditado que los demandantes –a excepción del tripulante RAG– prestaron sus servicios en el *Don Pepe*, afirma que no hubo relación laboral con el armador⁷. Este dato se desprende del hecho, comprobado en el proceso, de que

⁵ V. con I. (2017), vto. 1.º.

⁶ V. con I. (2017), vto. 2.º.

⁷ V. con I. (2017), vtos. 10.º-13.º. Como ya se advirtió, la relación entre los tripulantes de una nave y el armador o naviero no es necesariamente una relación laboral. Es verdad que es el art. 98 del *CTrab* el que define el “contrato de zarpe o embarco”, como aquel: “que celebran los hombres de mar con el naviero [...] en virtud del cual aquéllos convienen en prestar a bordo de una o varias naves del naviero, servicios propios de la navegación marítima, y éste a recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o remuneración que se hubiere convenido”. Agrega el inciso 3.º de la norma: “las cláusulas del contrato de embarco se entenderán incorporadas al respectivo contrato de trabajo, aun cuando éste no conste por escrito”. Queda, entonces, la impresión de que el contrato de embarco forma una relación laboral. Sin embargo, el precepto debe concordarse con los arts. 2.º n.º 62 y 55 N inciso 5.º de la LGPA, que asumen que las labores de la gente de mar no siempre se prestan a través de un contrato de trabajo (“dependiendo del régimen contractual o laboral que rijan la relación entre el armador y el patrón o tripulantes [...]).”

los actores prestaron servicios en otras embarcaciones e, incluso, en otros oficios, durante el periodo en que, de acuerdo con sus alegaciones, su contrato de trabajo se encontraba vigente. El juez laboral calificó el acuerdo entre las partes como un contrato a la parte, en los términos del art. 2.º N.º 62 de la LGPA. La sentencia no fue objeto de recursos.

II. EL PROCESO

1. *Etapa de discusión en primera instancia*

Sobre la base de estos hechos, la tripulación del *Don Pepe*, con excepción de su capitán, demanda al armador ante el Primer Juzgado de Letras en lo Civil de Talcahuano. En lo principal, piden la declaración de que los actores y el demandado estuvieron ligados por el contrato a la parte, y la condena del armador a cumplir con este contrato. Las pretensiones de los actores son las siguientes.

Se solicita, en primer lugar, la condena del armador a pagar la parte que a cada tripulante toca en el valor de la pesca correspondiente a la cuota de captura cedida en 2016, esto es, el equivalente en pesos al 30 % sobre setecientas noventa y cinco toneladas de sardina común, lo que asciende a \$20 988 000 (descontada la cuota del capitán no demandante). Se pide, en segundo lugar, la condena del armador al pago de la parte correspondiente a la tripulación en las temporadas anteriores a 2016, correspondiente a la liquidación definitiva del tonelaje de pesca, por una cifra que no se determina. Por ambos conceptos, la demanda señala la proporción que a cada demandante toca en el contrato: partes iguales, excepto la del motorista, que se aumenta en un 50 %, y las del contra maestre y del panguero, que se aumentan en un 25 %. En tercer lugar, por concepto de otros daños y “en forma especial el daño moral”, se demanda una indemnización por el incumplimiento del contrato ascendente a la suma de \$10 000 000 por cada tripulante. Todo, con intereses, reajuste y costas⁸.

En su contestación, el armador afirma que nada debe a los demandantes, porque cada contrato se agotaba con el desembarco, y que ningún acuerdo le obligaba a pagar por otro concepto que por los servicios prestados a bordo.

“El contrato de sociedad a la parte nace cuando el tripulante se embarca y termina cuando se baja de la embarcación, por lo que pueden existir tantos contratos a la parte que vinculen al tripulante con el armador naviero, como embarques ocurran y a cada uno de estos episodios se le debe dar un tratamiento particular, no pudiéndose vincular el recién terminado con el anterior o con el posterior”⁹.

⁸ Este petitorio se reproduce dos veces más como demanda subsidiaria, la primera en forma de cumplimiento de obligación de hacer y la segunda en forma de demanda de cobro de pesos.

⁹ V. con I. (2019), considerando 2.º.

Agrega el demandado:

“resulta improcedente demandar de cumplimiento de un contrato respecto de una sociedad disuelta, pues en dichos términos el contrato se cumplió en su integridad y de existir dudas, éstas solo podrían versar respecto de un eventual reproche al reparto de utilidades, cuestión residual al contrato principal de sociedad a la parte”¹⁰.

En fin:

“no procede la acción de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicio del artículo 1489 del Código Civil [...] porque, dicha acción no procede respecto de una sociedad ya disuelta, por lo que sólo podrían estar en discusión cuestiones residuales”¹¹.

2. Sentencia de primera instancia y recursos en su contra

El Primer Juzgado de Letras en lo Civil de Talcahuano acogió parcialmente la demanda, solo respecto de dos de los demandantes: el motorista JTB y el tripulante MGT. La sentencia tiene por acreditada la existencia de un contrato a la parte¹². Pero, en cuanto a la obligación de hacer partícipes de la cesión de la cuota de captura a la tripulación, se afirma que, al figurar en las autorizaciones solo los nombres de esos dos actores (resoluciones que no fueron impugnadas en sede administrativa), solo ellos podían reclamar su parte en la cesión de la cuota de captura, de conformidad con el art. 55 N inciso 5.º de la LGPA¹³. Por lo demás, los otros demandantes no acreditaron la existencia de la obligación –en el fondo, su condición de parte del contrato– a través de otro medio.

En cuanto a la obligación de pagar las diferencias entre las liquidaciones provisorias y definitivas, el tribunal consideró que no se rindió otra prueba que la declaración de testigos, y que rige a este respecto la limitación de los arts. 1708 y 1709 del CC respecto de obligaciones de dar cosa que valga más de dos unidades tributarias¹⁴. Lo mismo respecto del daño moral, sobre el cual los testigos apenas dieron unas vagas indicaciones¹⁵.

En consecuencia, el armador es condenado al pago de la parte que tocaba a los demandantes JTB y MGT en el 30 % del valor de la cuota de captura cedida en la temporada 2016, correspondiente a dos de las tres cesiones, suma que

¹⁰ V. con I. (2019), considerando 2.º

¹¹ *Ibid.*

¹² V. con I. (2019), considerando 11.º

¹³ V. con I. (2019), considerandos 15.º-17.º.

¹⁴ V. con I. (2019), considerando 18.º.

¹⁵ V. con I. (2019), considerando 19.º.

se liquidaría en la etapa de cumplimiento del fallo¹⁶. Respecto del 30 % en el equivalente a la tercera cesión, la sentencia nada dice, aparentemente por inadvertencia del tribunal.

El demandado apela. Insiste en que cada zarpe daba lugar a una sociedad a la parte distinta, que se disolvía con cada desembarco. Ahora bien, el tribunal dio por acreditado un contrato a la parte que atribuiría a los demandantes JTB y MGT el derecho a cierta proporción sobre las cesiones de la cuota de captura, sin indicar a cuál de todos los contratos a la parte que se celebró debe referirse esa parte. Asimismo, se afirma que el contrato a la parte es solemne, conforme establece el art. 98 del *CTrab*, que impone su escrituración al dorso de cada contrato de embarque¹⁷. Sin embargo, dichos contratos de embarque en ningún sitio se refieren a la obligación de efectuar pagos ulteriores, con posterioridad al desembarco.

Por su parte, los demandantes –también JTB y MGT– deducen casación en la forma y, en subsidio, apelan. La casación en la forma se fundamenta en haberse omitido “la enunciación breve de las peticiones o acciones deducidas por el demandante y sus fundamentos” y “la decisión del asunto controvertido” (art. 170 n.º 2 y 6 en relación con el art. 768 n.º 5 del *CPC*), vicio que se configura al haberse prescindido de la tercera cesión de la cuota de captura.

La apelación subsidiaria se funda, además de en no haberse condenado también al pago de la proporción en la tercera cesión de la cuota de captura, en que la sentencia ha tenido en cuenta solo a los tripulantes señalados en las autorizaciones administrativas, cuando estos nombres corresponden solo a quienes se embarcaron para conducir la embarcación hacia el lugar donde se realizarían sus reparaciones –cosa reconocida por el demandado en el juicio laboral–, y no el último zarpe para labores extractivas, que tuvo lugar en 2015. Imposible habría sido realizar estas con solo las cuatro o cinco personas que figuran en las autorizaciones, pues se requiere al menos el trabajo de ocho tripulantes. Consta, además, en el expediente, que no se informó captura alguna al Sernapesca durante 2016. Para reforzar el dato de que ha de considerarse a los tripulantes del último zarpe para labores pesqueras, y no la nómina recogida en autorizaciones administrativas, el recurso invoca el principio de la realidad que rige las materias laborales, sobre la base de que en la sociedad a la parte los tripulantes solo aportan trabajo. En cuanto a la liquidación definitiva de las utilidades en las temporadas anteriores, indica el recurso: “la forma de repartirse el producto de la pesca [...] no es una obligación independiente del contrato a la parte, sino que forma parte del mismo”¹⁸. En fin, en cuanto a la forma en que se perfecciona el contrato –punto que incide en los medios de prueba admisibles–, se sostiene que la costumbre en materia de pesca artesanal es que el contrato a la parte sea consensual y no solemne como sostiene el demandado.

¹⁶ V. con I. (2019), resuelvo 1.

¹⁷ Véase la nota 7.

¹⁸ Página 11 del recurso, consultado en el expediente electrónico del proceso: V. con I. (2019).

Durante la tramitación de estos recursos, la Corte de Apelaciones de Concepción ordenó al juez *a quo* dictar una sentencia complementaria. Esta agregó considerandos para dar cuenta de este tercer acto de cesión, pero no se modifica lo resolutivo ni se extiende la condena del armador, puesto que la tercera autorización administrativa no menciona a ninguno de los demandantes. Contra la primera sentencia definitiva, así complementada, los actores reiteran su recurso de apelación.

3. *Sentencia de segunda instancia*

La Corte de Apelaciones de Concepción acoge parcialmente el recurso de apelación de los demandantes. Si bien le da la razón al demandado, en cuanto a que cada embarque configura una sociedad distinta que se disuelve con cada desembarco¹⁹, no concluye de aquí que nada se adeude una vez disuelta la sociedad.

Por una parte, se condena al armador SIC al pago de diversas sumas que ascienden en total a \$3 073 984, en beneficio de JTB, DAT, VAJ, MGT y JFT, por concepto de diferencias entre liquidaciones provisorias y liquidaciones definitivas que pudieran atribuirse de forma individual a cada uno de estos actores. En cambio, no consta que el pescador RAG se haya embarcado jamás en el *Don Pepe*, por lo menos en el periodo a que se refiere la demanda; y es imposible determinar la suma que se adeudaría al tripulante JVA, porque la documental producida en el juicio se refiere a pagos anuales, y este tripulante no se embarcó ningún año en todos los zarpes²⁰.

Por otra parte, la sentencia de segunda instancia establece que la tripulación que tiene derecho a una parte en el producto de la cesión de cuotas de captura, de conformidad con el art. 55 N inciso 5.º de la LGPA, no es la que indica la autorización administrativa correspondiente, sino la que realmente tomó parte en el último zarpe de pesca. Y, de acuerdo con la Corte de Apelaciones de Concepción, consta en la documental y testimonial rendida que los tripulantes del último zarpe fueron: JTB, DAT, VAJ, MGT, JFT y JVA, esto es, todos los actores a excepción de RAG. Tomando los valores de la sardina común de las declaraciones de testigos, así como de las liquidaciones emitidas por el comprador de la producción, la sentencia fija la suma que a cada tripulante se adeuda en \$1 873 928, a cuyo pago SIC es condenado²¹.

4. *Sentencias de casación y de reemplazo*

El demandado dedujo casación en el fondo contra la sentencia de la Corte de Apelaciones de Concepción. En síntesis, sus argumentos son dos.

¹⁹ V. con I. (2021), considerando 9.º.

²⁰ V. con I. (2021), considerandos 13.º-16.º.

²¹ V. con I. (2021), considerandos 17.º-20.º.

Primero, la sentencia impugnada ha dado por acreditada las obligaciones sobre la sola base de haberse demostrado que eran tripulantes del *Don Pepe* al tiempo de los hechos, cuando en realidad debió demostrarse que hubo un contrato a la parte y las estipulaciones concretas cuya infracción se alega –liquidaciones sucesivas, distribución del producto de la cesión de cuotas de captura–. Esa demostración debía fundarse en documentos, puesto que se trata de un contrato solemne que solo puede probarse por su solemnidad²². La Corte Suprema desestima este primer argumento, pues corresponde a los jueces de instancia la determinación de los hechos de la causa, y no se ha alegado vulneración a las normas regulatorias de la prueba²³.

El segundo argumento del recurso afirma que la sentencia impugnada funda su condena sobre la base de una cesión de cuota de captura que dio por acreditada, cuando ni su existencia ni el correspondiente precio se demostraron, sino solo que un órgano administrativo autorizó la cesión de la cuota²⁴. Las normas que se estima infringidas son los arts. 2 n.º 62 y 55 N de la LGPA, en relación con disposiciones del CC relativas a la interpretación de las leyes y a la prueba de las obligaciones. La Corte acoge el recurso de casación sobre la base de este argumento, que, sin embargo, reformulará de forma significativa.

Sostiene el fallo de casación que, como argumentaron los demandantes, el contrato a la parte es consensual y debe calificarse como una sociedad colectiva civil²⁵. Agrega, sin embargo, que la cesión de cuotas de captura efectuada por el demandado durante el año 2016 –la sentencia no discute que la hubo–:

“no puede tener efectos en favor de los demandantes, por cuanto estos, además de no figurar como parte en dichas cesiones, no efectuaron ninguna contraprestación, propia un contrato a la parte, durante el periodo señalado, que permita justificar la obtención del porcentaje de utilidades que pretenden”²⁶.

Refuerza esta conclusión el que

“durante ese periodo, y al no haber zarpado en la embarcación del demandado por encontrarse en reparación en otra ciudad, los actores estaban en condiciones de zarpar en otras embarcaciones, celebrando contratos a la parte con otros armadores”²⁷.

Por último, la correcta interpretación del art. 55 N inciso 5.º exige que, para distribuir una parte de la cesión de cuota de captura entre la tripulación, esta efectúe una contraprestación²⁸.

²² V. con I. (2022), considerando 1.º.

²³ V. con I. (2022), considerando 3.º.

²⁴ V. con I. (2022), considerando 1.º.

²⁵ V. con I. (2022), considerando 5.º.

²⁶ V. con I. (2022), considerando 7.º.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ V. con I. (2022), considerando 8.º.

Por consiguiente, la Corte Suprema casa el fallo de la Corte de Apelaciones de Concepción y dicta sentencia de reemplazo, en que revoca la sentencia de primera instancia en cuanto se condena al armador al pago de las diferencias entre liquidaciones parciales y definitivas, por montos equivalentes a las de la sentencia casada; y en cuanto se rechaza la demanda en lo tocante a las cesiones de cuotas de captura (justo lo inverso a lo fallado en primera instancia). En síntesis, el demandado es condenado al pago de la suma de \$3 073 984, que se dividirá entre seis de los siete demandantes. Dentro de todo, la sacó barata.

III. COMENTARIO

1. *Negocio parciario y contrato de sociedad*

Como se adelantó en la introducción, el caso de la tripulación del *Don Pepe* plantea el difícil problema de la distinción entre un negocio parciario y un contrato de sociedad.

Negocio parciario es aquel contrato bilateral en que:

“la prestación de una de las partes consiste en una porción alícuota de los beneficios, lucros o ganancias obtenidos mediante una determinada explotación económica o mediante un determinado negocio, a los cuales el otro contratante incorpora su prestación”²⁹.

La prestación parciaria se integra en un contrato típico, cuya identidad no se ve por ello alterada. Ejemplos son el mandato para vender una cosa, cuya retribución se fija como una proporción sobre el precio de venta (art. 306 inciso 1.º del *CCom*); o el más clásico de la aparcería, en que la renta del arrendamiento consiste en una parte de las utilidades de la explotación del predio (art. 1983 inciso 2.º del *CC*, que, sin embargo, lo califica como una “especie de sociedad”).

También el contrato de sociedad supone la distribución de utilidades entre las partes del contrato. La diferencia conceptual con el negocio parciario estriba en que, en este, el contrato consiste en un intercambio, aunque la prestación parciaria consista en parte de la utilidad del contrato para la otra; en la sociedad, en cambio, no hay intercambio ni sinalagma, sino fin común³⁰. Por eso, en el negocio parciario la estructura de las obligaciones asumidas por cada parte es distinta (y de ahí que haya mandante y mandatario, comprador y vendedor, etc.), mientras que en el contrato asociativo esa estructura es la misma (y de ahí solo haya so-

²⁹ DÍEZ-PICAZO (2008), p. 434.

³⁰ PAZ-ARES (1991), pp. 1313-1314. Respecto de la distinción entre contrato de trabajo con prestación parciaria y sociedad con aporte de industria, VÉRGEZ (1972), pp. 102-109. Xabier Basozabal, en cambio, matiza la distinción al considerar que el pacto parciario supone, al menos en parte, un fin común a las contrapartes, y así, que tienen un “componente societario”: BASOZABAL (2005), p. 5 con referencia a autores alemanes.

cios³¹), aunque recaiga en objetos distintos (dinero, bienes, industria). No se concibe negocio parciario en que ambas prestaciones se determinen por relación a la utilidad del contrato: se puede vender una empresa a cambio de parte de las utilidades que produzca, pero no se pueden “vender” las utilidades de una empresa a cambio de otras utilidades de la empresa. En cambio, los socios reciben todos ellos su parte en las utilidades de la empresa.

Pero esto es solo conceptualmente claro, pues la calificación jurídica de un contrato puede volverse difícil en la práctica y conducir a confusión³². En este caso, los servicios prestados por la tripulación, ¿debían mirarse como el aporte a un negocio común o como su servicio remunerado con parte de las utilidades? El mismo art. 55 N inciso 5.º de la LGPA asume esta ambigüedad, al entender que tripulación y armador de una embarcación de pesca artesanal pueden hallarse vinculados sea por una relación asociativa sea por una laboral (aunque con prestación parciaria). Y acerca de la importancia de la pregunta, basta considerar que en el primer caso los socios se hallan sometidos a una regulación bien distinta del estatuto laboral, parte importante del cual tiene carácter indisponible.

En el juicio laboral previo a las sentencias aquí comentadas, la distinción se efectuó sobre la aplicación práctica que las partes hicieron del contrato. La clave para el juez estuvo en la intermitencia de los servicios prestados por la tripulación, que se entendía desvinculada con cada desembarque, cesaba de prestar sus servicios y podía embarcarse en naves de otros armadores, del mismo modo en que el armador podía contratar a otros tripulantes. No había, pues contrato laboral porque no había relación de subordinación y dependencia, con la nota de exclusividad que la caracteriza³³. A partir de este dato, que la tripulación demandante aceptó al acudir a la sede civil, las sentencias de primera y segunda instancia, así como las de la Corte Suprema, admiten que se está en presencia de una sociedad civil regulada por el art. 2053 y ss. del *CC*.

En realidad, la ausencia de relación laboral no implica que el contrato corresponda a una sociedad. Perfectamente podría estarse ante una prestación de servicios remunerada con una proporción sobre la venta de la producción, al modo de los negocios parciarios. Es verdad que la LGPA parece invitar a mirar el contrato como una sociedad. Su art. 62 n.º 2 define el “contrato a la parte o sociedad a la parte” como una:

³¹ Díez-PICAZO (2008), pp. 436-437.

³² La discusión se ha suscitado al intentar una distinción entre mutuo con interés parciario y cuentas en participación. Véase un panorama de los métodos para resolver este difícil problema en BASOZABAL (2005), pp. 6-8.

³³ En realidad, el aporte industrial es compatible con que los servicios se presten bajo la subordinación de los administradores sociales, como argumenta VÉRGEZ (1972), pp. 41-43. De otro modo, la única industria que podría prestarse sería la de administrar la sociedad. La autora citada, incluso, agrega que puede establecerse que los servicios aportados como industria deban sujetarse a un horario de trabajo, y recuerda el art. 138 del *CCom* español, equivalente al art. 406 del *CCom* chileno, conforme con los cuales el socio industrial está sujeto a alguna exclusividad: VÉRGEZ (1972), pp. 173-176.

“forma de asociación [...] que considera el aporte de los socios [...] y el posterior reparto de las utilidades [...] en función de la contribución que cada persona realizó”.

Y parece coherente con esta calificación la obligación del armador de repartir con la tripulación del último zarpe una proporción en el valor de la cuota de captura cedida, de conformidad con el art. 55 N inciso 5.º de la LGPA: sería también una utilidad, aunque no operacional. Pero estos textos son equívocos.

Ni el nombre es concluyente, pues se le llama “*contrato a la parte o sociedad a la parte*”³⁴; ni tampoco lo es la descripción de su contenido. En efecto, el art. 62 n.º 2 indica que se distribuyen utilidades, pero no el riesgo del negocio: se pueden sí descontar de las utilidades algunos gastos, sin embargo, en la pesca de alta mar, solo podrán ser en víveres, combustibles y lubricantes (letra d)³⁵. Y en cuanto al derecho sobre el producto de cuotas de captura del art. 55 N inciso 5.º, la misma regla establece que lo tienen también los tripulantes unidos por vínculo laboral con el armador y, en este caso, es claro que no hay sociedad³⁶.

Aunque la Corte Suprema insiste en calificar la sociedad a la parte como verdadera sociedad, lo trata como un negocio parciario. Dice la sentencia de casación que los demandantes no podían exigir su parte en la cesión de las cuotas de captura:

³⁴ Durante la tramitación de la Ley n.º 20657 fue explícita la comparación de este contrato con la aparcería del art. 1983 inciso 2.º del CC: BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2013), pp. 1030-1031. Nótese que también esa disposición vacila al calificar el contrato entre el colono aparcerero y el arrendador como verdadera sociedad, y dice “especie de sociedad”, no como si se refiriera a una especie dentro del género, sino como a una suerte de sociedad. Así lo entiende CONTARDO (2023), p. 1314, aunque fundándose más bien en la falta de personalidad jurídica de la aparcería, punto que, en mi opinión, no es la clave de la distinción.

³⁵ Uno de los objetivos de la regulación del contrato fue, precisamente, la de reducir los gastos que los armadores deducían del producto de la explotación, en perjuicio de la parte que correspondía a los tripulantes. Así, el senador Fulvio Rossi argumentaba: los pescadores artesanales “nos pidieron que quedara establecido en la ley –repito: fue una demanda muy sentida, y al final del día es lo más importante– qué se puede descontar de los ingresos del armador, luego de vender lo capturado y desembarcado, antes de repartir lo que corresponde con la tripulación [...] Ese es el sentido de regular el contrato social a la parte”: BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2013), p. 1027. El senador Fulvio Rossi recoge la idea formulada por la presidenta de la CONAPACH: BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2013), pp. 348-350. Y el senador Alejandro Navarro agregaba: “lo más importante [de la regulación del contrato a la parte] es la letra d), que se refiere a que los gastos estarán previamente definidos”: BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2013), p. 1028. Hay varios testimonios más en este sentido, p. 1031 y ss..

³⁶ Xabier Basozabal señala que un indicio importante para distinguir el contrato parciario del de sociedad es la participación en las pérdidas, que “excluye las figuras negociales parciarias y obliga a reconocer la existencia de una relación societaria”: BASOZABAL (2005), p. 6; también DIEZ-PICAZO (2008), p. 437. Sin embargo, el criterio es aquí inútil, porque el art. 2069 del CC, en su segunda parte, indica: “si ninguna estipulación determinare la cuota que le quepa en las pérdidas, se entenderá que no le cabe [al socio industrial] otra que la de dicha industria, trabajo o servicio”. La parte final del art. 383 del CCom es a este respecto equivalente.

“por cuanto estos, además de no figurar como parte en dichas cesiones, no efectuaron ninguna contraprestación, propia un contrato a la parte, durante el periodo señalado, que permita justificar la obtención del porcentaje de utilidades que pretenden”³⁷.

Si se mira el aporte como contraprestación de la parte en los beneficios, no puede haber sociedad, sino negocio parciario. En la sociedad no hay contraprestaciones, no hay intercambio ni sinalagma. Lo que justifica la distribución de las utilidades es la condición de socio, que puede fundarse en haber comprometido alguna vez el aporte correspondiente o, también, en ser el cesionario de derechos sociales. Esto no es solo teoría. Si el art. 2091 del *CC* indica: “el socio cuya gestión haya sido más lucrativa, no por eso tendrá derecho a mayor beneficio en el producto de ella”, en un texto afín al art. 2093, debe agregarse que si la gestión es menos lucrativa –por ejemplo, porque la embarcación no estaba en condiciones de operar–, no por eso se tiene derecho a menores beneficios: *cuius commoda, eius incommoda*. Y esto es así porque en la verdadera sociedad el aporte, tampoco el del socio industrial, no tiene por contraprestación el beneficio.

Pienso que el contrato a la parte celebrado entre el armador del *Don Pepe* y su tripulación era más un negocio parciario que una verdadera sociedad. Esto se desprende de que la tripulación demandante no exigió el reparto del precio de la venta de la cuota de captura, sino el reparto del equivalente en pesos a las toneladas cedidas a precio de mercado. El armador demandado no observó este punto, posiblemente porque su forma de entender la dinámica del contrato fue la misma que la de los actores. En todo caso, así la entendió la Corte de Apelaciones de Concepción, pues al condenar aplicó el precio de mercado de la sardina común y no el efectivo producto de la venta de la cuota de captura. Si esto es así, tripulación y armador no compartían todo el riesgo del negocio: no compartían el riesgo positivo o negativo de una buena o mala negociación sobre la venta de la cuota de captura, sino solo el riesgo de una buena o mala pesca y el de los vaivenes de su precio de mercado³⁸. Más que una mira común de repartir beneficios, hubo contraprestaciones sujetas a corrección sobre el éxito (de parte) del negocio.

De aquí no se sigue, sin embargo, que debía eximirse al armador del pago del 30 % sobre el valor de las cuotas de captura cedidas. Tal obligación no se funda en el contrato a la parte, comprendido como negocio parciario (y en esto acierta la sentencia de casación), pero sí en la propia ley, que también es fuente de las obligaciones. El sentido del art. 55 N inciso 5.º es claro: la tripulación del último zarpe –es

³⁷ V. con I. (2022), considerando 7.º.

³⁸ Resulta útil aquí la distinción entre “riesgo de producción”, presente en muchos negocios parciarios, y “riesgo de la empresa”, que puede estar presente en aquellos, pero que siempre debe estar en el contrato de sociedad: VÉRGEZ (1972), p. 105, nota 35. Hay que advertir, sin embargo, que para Luis Díez-Picazo no hay verdadero negocio parciario cuando una de las prestaciones no consiste en una parte alícuota de la utilidad del negocio, sino que en una suma que se determina *per relationem* a esa utilidad: DÍEZ-PICAZO, 2008, p. 435 y, con mayor razón, a variables como la producción, las ventas u otros indicadores financieros. La diferencia, me parece, es sutil.

lógico que sea un zarpe de pesca— tiene derecho a que se le entregue una parte del producto de la cesión, derecho que se establece con el propósito de proteger al pescador artesanal, cualquiera sea el vínculo, laboral o no, que le unió al armador. No estorba esta conclusión el que esos tripulantes no prestaran servicios al tiempo de la cesión; justamente para protegerles de una posible inactividad, con la consiguiente interrupción de sus ingresos, es que la ley les ha concedido este derecho³⁹.

*2. Sociedad a la parte:
¿cuentas en participación o sociedad interna?*

Durante todo el juicio civil, tanto las partes como los tribunales dieron por hecho que se estaba en presencia de una sociedad colectiva civil. Si se parte de esa base, se echa de menos a la gran ausente del proceso: la persona jurídica societaria. La tripulación del *Don Pepe* no demanda a la persona jurídica, que sería deudora de la utilidad no repartida, sino a su consocio el armador. Y a este no le demandan para que rinda cuenta de sus gestiones de administración (materia de arbitraje forzoso: art. 227 n.º 3 del *COT*), sino que para que cumpla el contrato de sociedad y distribuya las sumas debidas a los socios, de acuerdo con un cálculo que, primero, se difiere para la etapa de cumplimiento del fallo (sin que se tratara de uno de los casos previstos en el art. 173 del *CPC*, dicho sea de paso) y, luego, el tribunal liquida de conformidad con la prueba documental rendida en el juicio. Si hubo una sociedad, como se sostuvo en primera y segunda instancia y en sede de casación, ¿qué fue de su personalidad jurídica?

Una posibilidad es entender que la sociedad a la parte constituye unas cuentas en participación, que es un contrato consensual (art. 508 inciso 1.º del *CCom*) y que no forma una persona jurídica distinta de los partícipes (art. 509 del *CCom*)⁴⁰. En esta lectura, el armador ocuparía la posición de gestor y los tripulantes la de partícipes inactivos. Se trataría, eso sí, de una participación civil, ya que el negocio pesquero no constituye acto de comercio (no llega tan lejos la máxima de que “el mar mercantiliza los actos”). La participación civil es un contrato lícito, aunque innominado, pues la legislación solo contempla las cuentas en participación comerciales, formadas por comerciantes para desarrollar ope-

³⁹ El precepto no estaba en el proyecto original de modificación a la LGPA, sino que fue incorporado por indicación del Presidente durante la tramitación de la Ley n.º 20657, siempre con referencia indistinta al “régimen contractual o laboral que rija la relación entre el armador y el patrón o tripulantes”: BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2013), p. 608 (el texto es idéntico al vigente). En la discusión, el propósito de protección al pescador artesanal parece claro. Se quejaba el senador Alejandro Navarro en la discusión: “se está permitiendo que la cuota de una nave pueda ser transferida a otra embarcación. En caso de que efectivamente dicha cuota sea transferida y capturada por una nave diferente, la pregunta es: ¿el armador va a repartir ‘a la parte’ el fruto de esa cuota no pescada pero sí pagada? [...] A menudo va a suceder que la pesca será transferida y los tripulantes ‘van a quedar mirando para el cielo’”: BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2013), pp. 1028-1029 (dicha norma ya había sido incorporada al proyecto).

⁴⁰ Dicho sea de paso, para Luis Díez-Picazo las cuentas en participación son ejemplo claro de negocio parciario: DÍEZ-PICAZO (2008), p. 434.

raciones mercantiles⁴¹. Esta interpretación supone que la tripulación efectúa un aporte de industria, algo que a veces se ha estimado incompatible con la posición del partícipe inactivo⁴².

La sentencia de casación no se plantea si acaso se está en presencia de unas cuentas en participación, sino que afirma –siguiendo a los jueces del fondo– que el contrato a la parte constituyó una sociedad colectiva civil (o, más bien, tantas sociedades civiles cuantos embarques hubo). De forma implícita se admite, entonces, que se trató de una sociedad sin personalidad jurídica, es decir, de una sociedad interna o puramente obligacional. Si se prescinde del dato de que aquí parece haber habido más un intercambio que un fin común, la figura cuadra: hay socios que ponen algo en común (sea industria, sea capital), hay la mira de repartir beneficios, hay una gestión encomendada por convención al armador, quien, como dueño del producto de la pesca, cara a terceros actúa a nombre propio, pero que luego deberá distribuir las ganancias con su tripulación. Ni durante el curso del contrato ni durante el juicio se echó de menos a una persona jurídica distinta de las partes.

Guillermo Caballero sostiene que incluir la sociedad interna en la “caja de herramientas” del derecho de sociedades permite resolver problemas interpretativos como los que plantea la subparticipación del art. 2088 del *CC*⁴³. El caso del pesquero *Don Pepe* pone de relieve que, además, esta herramienta permite, también, calificar de manera coherente formas sociales que aparecen en leyes especiales como la LGPA, y que de hecho se emplean en el tráfico.

3. *Disolución y utilidades sobrevenidas*

Un último punto. El armador demandado afirmó en varios momentos del proceso que:

“resulta improcedente demandar de cumplimiento de un contrato respecto de una sociedad disuelta, pues en dichos términos el contrato se cumplió en su integridad y de existir dudas, éstas solo podrían versar respecto de un eventual reproche al reparto de utilidades, cuestión residual al contrato principal de sociedad a la parte”⁴⁴.

⁴¹ MANTEROLA (2021), p. 813.

⁴² Así CASAS (2010), pp. 38-39. He adherido a esta opinión en MANTEROLA (2021), p. 812, nota 1048. Es verdad que los partícipes inactivos pueden colaborar en la explotación del negocio a título distinto del de participación (por ejemplo, un partícipe inactivo que celebra con el gestor un contrato de prestación de servicios, relacionados con el objeto de la participación). En ese caso, el partícipe inactivo tendrá los derechos equivalentes a cualquier otro tercero que contratara con el gestor, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que le correspondan en tanto cuentapartícipe. No obstante, en el caso objeto de este comentario no es posible distinguir dos títulos distintos, dado que el “contrato de zarpe o embarco” se integra o, bien, en el contrato de trabajo o, bien, en el contrato o sociedad a la parte. Véase la nota 7.

⁴³ CABALLERO (2022), p. 84.

⁴⁴ V. con I. (2019), considerando 2.º.

No es muy preciso el argumento: ¿qué quiere decir que la cuestión sea “residual”? Por una parte, la distribución de utilidades no es en absoluto algo accidental al contrato de sociedad, sino su preciso objeto (la “mira de repartir los beneficios” en el art. 2053 inciso 1.º del *CC*). Por otra, la oportunidad en que se devenga la utilidad en las sociedades colectivas es, de conformidad con el art. 2070 inciso 2.º del *CC*, la disolución de la sociedad, pues solo con ella se conoce “el resultado definitivo de las operaciones sociales”. Cualquier utilidad repartida previamente no es otra cosa que un dividendo provisorio, que ha de colacionarse con ese resultado final, para saber si se adeuda algo más o, por el contrario, hay un saldo contra el socio. El asunto no es distinto cuando la utilidad se produce a partir de operaciones celebradas cuando la sociedad está disuelta y, por lo tanto, en proceso de liquidación.

Parece claro que, de admitir que las sociedades a la parte formadas con cada zarpe del *Don Pepe* eran verdaderas sociedades, el producto de la venta de la pesca debía repartirse como cualquier otra utilidad, de forma que había que reliquidar los dividendos ya distribuidos a los tripulantes (con la posibilidad, incluso, de que esa reliquidación arrojara un saldo en su contra). Pero ¿qué hay de la venta de la cuota de captura?

Abstracción hecha del art. 55 N inciso 5.º de la LGPA (que, como ya se afirmó, basta para fundar la obligación de distribuir la parte correspondiente en la venta de cuotas de captura), parece que tal negocio no puede producir una utilidad, ni siquiera una no operacional. El armador que forma una sociedad a la parte con su tripulación es el único titular de la autorización administrativa correspondiente (también porque la sociedad es interna), y no ha puesto a disposición de la empresa común más que el uso de esta autorización para realizar labores extractivas. De ahí que el legislador haya precisado dictar el art. 55 N inciso 5.º de la LGPA, no solo en beneficio de contratantes a la parte, sino, también, de trabajadores en régimen laboral, porque no es una consecuencia natural de ninguno de estos contratos.

Para finalizar este comentario, repárese en la complejidad de los problemas dogmáticos que levanta un contrato tan frecuente y, si se me permite, tan modesto, como el analizado en estas páginas: “tomen, aquí tienen la nave *Don Pepe*: vayan a pescar y nos vamos al 30 y 70”. El derecho de sociedades, al igual que otras áreas del derecho privado, no necesita buscar su objeto de estudio en las sofisticadas prácticas de empresas bien asesoradas: lo encuentra, también, en el mundo de los pequeños emprendimientos y de la contratación tradicional. Es necesario volver la mirada a los textos de los códigos que regulan las sociedades de personas. Para estudiarlos y, luego, para reformarlos.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

BASOZABAL ARRUE, Xabier (2005). “Contrato parciario. Caracterización dogmática, legislación aplicable”. *Indret: Revista para el Análisis del Derecho*, n.º 1. Barcelona.

- BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2013). *Historia de la Ley N° 20.657*. Disponible en www.bcn.cl/historiadela-ley/nc/historia-de-la-ley/4452/ [fecha de consulta: 12 de mayo de 2023].
- CABALLERO GERMAIN, Guillermo (2022). “La subparticipación: Un caso de sociedad sin personalidad jurídica en el Código Civil”. *Revista Chilena de Derecho*, vol. 49, n.º 1. Santiago.
- CASAS GÓMEZ, Iván (2010). *Tributación del contrato de asociación o cuentas en participación*. Santiago: Thomson Reuters/Puntolex.
- CONTARDO GONZÁLEZ, Juan Ignacio (2023). “Comentario al artículo 1983”, en Carlos AMUNÁTEGUI PERELLÓ (ed.), *Comentario histórico-dogmático al Libro IV del Código Civil de Chile*. Valencia: Tirant lo Blanch, vol. II.
- DÍEZ-PICAZO, Luis (2008). *Fundamentos de derecho civil patrimonial*. 6ª ed. Cizur Menor: Thomson/Civitas, vol. II.
- MANTEROLA, Pablo (2021). “Comentario al artículo 507”, en María Fernanda VÁSQUEZ (dir.), *Código de Comercio chileno comentado*. Santiago: Thomson Reuters, vol. I.
- PAZ-ARES, Cándido (1991). “Comentario al artículo 1665”, en Cándido PAZ-ARES, Rodrigo BERCOVITZ, Luis DÍEZ-PICAZO y Pablo SALVADOR (eds.), *Comentario del Código Civil*. Madrid: Ministerio de Justicia, vol. II.
- VÉRGEZ SÁNCHEZ, Mercedes (1972). *El socio industrial*. Madrid: Tecnos.

362

*Normas citadas**Código Civil.**Código de Comercio.**Código Orgánico de Tribunales.**Código de Procedimiento Civil.**Código del Trabajo.*

Decreto n.º 430 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, Texto Re-fundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.892, de 1989 y sus modi-ficaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, 21 de enero de 1992.

Jurisprudencia citada

- V. con I. (2017): Juzgado de Letras del Trabajo de Concepción, 5 de junio de 2017, rol n.º O-49-2017. Disponible en www.pjud.cl [fecha de consulta: 12 de mayo de 2023].
- V. con I. (2019): Primer Juzgado Civil de Talcahuano, 6 de marzo de 2019, rol n.º C-2164-2017. Disponible en www.pjud.cl [fecha de consulta: 12 de mayo de 2023].
- V. con I. (2021): Corte de Apelaciones de Concepción, 13 de diciembre de 2021, rol n.º 1605-2019. Disponible en www.pjud.cl [fecha de consulta: 12 de mayo de 2023].

V. con I. (2022): Corte Suprema, 23 de diciembre de 2022, rol n.º 572-2022. Disponible en www.pjud.cl [fecha de consulta: 12 de mayo de 2023].

SIGLAS Y ABREVIATURAS

art.	artículo
arts.	artículos
CC	<i>Código Civil</i>
CCom	<i>Código de Comercio</i>
CONAPACH	Confederación de Pescadores Artesanales de Chile
COT	<i>Código Orgánico de Tribunales</i>
CPC	<i>Código de Procedimiento Civil</i>
CTrab	<i>Código del Trabajo</i>
dir.	directora
ed.	edición
eds.	editores <i>a veces</i> editoras
etc.	etcétera
<i>Ibid.</i>	<i>Ibidem</i> (allí en ese mismo lugar)
LGPA	Ley General de Pesca y Acuicultura
n.º <i>a veces</i> N.º	número
ORCID	Open Researcher and Contributor (Identificador Abierto de Investigador y Colaborador)
p.	página
pp.	páginas
RAE	Real Academia Española
Sernapesca	Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura
ss.	siguientes
vol.	volumen
vto.	visto
vtos.	vistos
www	World Wide Web