

International Legal Partners

Actualidad Legal / Legal News

Chile • Ecuador • Germany • Mexico • Peru • Spain



Specialized legal advice is the main strategy to face disputes in construction contracts in Chile

The Cámara Chilena de la Construcción A.G. surveyed a representative number of construction companies that execute in the country construction contracts for different productive sectors, both public and private. Considering the analyzed contracts, there were disputes in practically 50% of them.

[Read more](#) |  3,5 minutes

Asesoría jurídica especializada es la principal estrategia para enfrentar divergencias en contratos de construcción en Chile

La Cámara Chilena de la Construcción A.G. realizó una encuesta a un número representativo de constructoras que ejecutan contratos de construcción en el país para diferentes sectores productivos; públicos y privados. De los contratos analizados, en prácticamente el 50% de ellos se produjeron divergencias.

[Leer más](#) |  3,5 minutos

Peruvian Government approves Economic Impulse Plan to accelerate public and private investment

[Read more](#) |  3,5 minutes

Gobierno Peruano aprueba Plan de Impulso Económico a fin de acelerar la inversión pública y privada

[Leer más](#) |  3,5 minutos

Germany - Does the legislative proposal of a road toll (“Maut Gesetz”) infringe European Law?

[Read more](#) |  3,5 minutes

Alemania - ¿Supone la introducción de un sistema de peaje en las autopistas federales alemanas mediante el proyecto de ley (“Maut-Gesetz” o “Ley de Peaje”) una infracción del derecho comunitario Europeo?

[Leer más](#) |  3,5 minutos

“20 legal issues, you should know about Residential Lease Agreements (in Spain) and you are probably not aware”

[Read more](#) |  3,5 minutes

“20 aspectos que debe conocer sobre los contratos de arrendamiento de vivienda (en España) y probablemente usted desconoce”

[Leer más](#) |  3,5 minutos

Asesoría jurídica especializada es la principal estrategia para enfrentar divergencias en contratos de construcción en Chile.

Estudio Jurídico Otero

Chile

La Cámara Chilena de la Construcción A.G., Asociación Gremial que agrupa a la mayoría de las empresas constructoras en Chile, realizó una encuesta a un número representativo de constructoras que ejecutan contratos de construcción en el país para diferentes sectores productivos; públicos y privados. Se encuestó del orden de 1.968 contratos de construcción celebrados durante los años 2014, 2015 y 2016. De éstos, un tercio de los contratos fueron con el sector público y el resto con el sector privado.

En materia de asignación de riesgos, cabe tener en cuenta que, aproximadamente, un tercio de los contratos revisados fueron celebrados bajo la modalidad de suma alzada; esto es, a un precio fijo inamovible para la constructora. En cantidad, le siguen los contratos a serie de precios unitarios y luego la mezcla de ambos que reflejan casi la totalidad de las modalidades de contratación empleadas.

De los contratos analizados, en prácticamente el 50% de ellos se produjeron divergencias.

En los sectores productivos más representativos en números de contratos de construcción celebrados son: Los Ministerios (26,8%) y Minería (24,3%) con un 51,1% de los contratos el año 2016. Concesionarios (10,5%), Energía (8,1%) e Industria (7,5%) suman un 26,2 % de los contratos, seguidos por Comercio (5,2%), Metro (3,5%) y Otros (14,0) suman un 22,7% del total.

El mayor número de contratos (999 contratos), el 47% de los celebrados entre 2014 y 2016 concentrados básicamente en los sectores de Industria; Ministerios y Energía, presentó alguna divergencia (466 contratos), definida ésta como “cualquier tipo de desacuerdo con la contraparte; desavenencia, controversia o conflicto”, entendiéndose por Desavenencias, las diferencias resueltas por las partes; por Controversias, las diferencias resueltas por un tercero (no judicial) y por Conflictos, las diferencias entre las partes que debieron ser resueltas por o están en instancias jurisdiccionales.

Se presentaron el año 2016 un 74% de Desavenencias; Un 12% de Controversias; y un 14% de conflictos.

Previo a la firma del contrato, las principales divergencias se refieren a la ingeniería de diseño (65%), seguida de la incorporación de riesgos explícitos al desarrollo del proyecto y su respectiva solución (57%) y la inclusión de mecanismos de resolución de controversias, que aumenta de 15% a 38% en el 2016 respecto del año anterior.

Durante la vigencia o ejecución del contrato, las principales divergencias se relacionan con modificaciones al proyecto originalmente pactado, con un 89%, y el plazo de desarrollo del proyecto (cumplimiento de la carta Gantt) con 78%. Es interesante, también, que del año 2015 al 2016 sube el número de divergencias



las derivadas del incumplimiento en la distribución de riesgos previstos en el contrato, de un 55 a un 62%.

En cuanto a su nivel de importancia o conflictividad, la principal causa de “desavenencias” y “controversias” está dada por la interferencia del mandante u otros contratistas en la ejecución de la obra y la falta de inclusión de métodos de solución inmediata de divergencias.

Como causa principal de “conflictos”, aparece la falta de inclusión de métodos de solución temprana de divergencias y la falta de evaluación de riesgos asociados al contrato.

Podemos apreciar que se repite como causa de divergencias las derivadas de problemas de proyectos, inadecuada identificación y equilibrio de riesgos y la falta de mecanismos intermedios de resolución de divergencias, tanto en etapas de estudios de bases y contrato, así como durante la ejecución del mismo y en la importancia en el nivel de conflictividad de las mismas.

De acuerdo a las empresas constructoras encuestadas en el estudio, las divergencias en los contratos de construcción les generan impacto económico a causa de aumentos de costos y disminución de los márgenes de rentabilidad de los proyectos, calificándolo como el principal efecto negativo, el que ha ido en aumento desde el año 2014 a la fecha; el primer año solo un 70% de las empresas encuestadas lo reportó como principal efecto negativo y el año 2016 sube a un 84%, impactando en los costos directos en un

42%, en los indirectos un 30% y en ambos un 28%.

Entonces, nos parece importante tener en cuenta la afirmación de las propias empresas que declaran poseer estrategias o políticas para enfrentar divergencias, en el sentido que han identificado como principal herramienta para prevenir o resolver estas divergencias, el contar con “asesoría legal” y/o “expertos jurídicos”.

También aparece de este estudio, que el principal mecanismo para acabar o superar las divergencias fueron las reuniones entre las partes (85%), seguido por recurrir a la representación de un abogado ante la empresa mandante o recurrir a arbitraje, ambos casos con un 6 %.

En definitiva, si bien la existencia de una asesoría jurídica especializada no garantiza evitar divergencias que puedan surgir durante la ejecución de un contrato de construcción; su acompañamiento desde el estudio de las Bases de licitación hasta el finiquito del contrato ejecutado, es reconocido por la propia industria como un importante mecanismo para resolverlas o disminuir su nivel de importancia y, por ende, su impacto en la rentabilidad de los proyectos.

Carolina Arrau Guzmán

Abogada especialista en contratos de construcción
ESTUDIO JURÍDICO OTERO

Gobierno Peruano aprueba Plan de Impulso Económico a fin de acelerar la inversión pública y privada

Estudio Laos, Aguilar, Limas & Asociados

Chile

Con fecha 09 de marzo del presente año, el Gobierno Peruano aprobó la ejecución de un Plan de Impulso Económico para acelerar y dinamizar la economía, inyectando a la economía más de S/ 6,660 millones de Soles (US\$ 2,019 millones de Dólares) que corresponde a medidas concretas en seis ámbitos.

Se trata de un nuevo impulso fiscal, la dinamización del empleo formal, la reactivación de la vivienda social, crédito para las MYPES (micro y pequeña empresa), la aceleración de Obras por Impuestos y el estímulo a la inversión minera.

Con estas medidas se espera generar:



150 mil empleos en los próximos 12 meses

+



la colocación de 150 mil nuevas viviendas sociales (15 mil para este año 2017).

El Plan de Impulso económico consiste en siete medidas:

1 Nuevo impulso fiscal de S/ 5,500 millones de Soles (US\$1,682 millones de Dólares), que generará hasta 100 mil empleos directos e indirectos en el año 2017 y cuyo objetivo es lograr un crecimiento de 15% de la inversión pública.

2 Asignar S/ 4,400 millones de Soles (US\$1,346 millones de Dólares) adicionales a los sectores

Transportes y Comunicaciones, Educación, Agricultura, Interior, Trabajo, y Gobiernos Regionales y Gobierno Locales.

3

Dinamización del empleo formal, mediante la subvención de aporte a ESSALUD (Seguro Público de Salud) para los jóvenes que recién ingresen al mercado laboral formal. Esta medida contribuirá con 50 mil nuevos empleos formales de trabajadores jóvenes de entre 18 y 29 años.

Esta medida contempla lo siguiente:

- Subvención de la contribución de ESSALUD a nuevos trabajadores (para personas en su primer trabajo, o que vienen de seis meses de paro o empleo informal) por un periodo máximo de tres años. El Estado cubrirá el costo de su aporte a ESSALUD.
- Para mantener el beneficio, cada año empleadores deben acreditar que han incrementado su planilla y del total de las remuneraciones pagadas a sus trabajadores.
- En el corto plazo, se estima que se podrían beneficiar hasta 50 mil empleos



formales con un costo fiscal anual de S/ 60 millones de Soles (US\$ 18 millones de Dólares).

4 Para Boom de la vivienda social, cuya meta es la colocación de más de 150 mil viviendas nuevas de Techo Propio en los próximos cinco años. Con esta medida se busca impulsar la Adquisición de Vivienda Nueva de Techo Propio (viviendas de hasta S/ 80,000 Soles - US\$ 24,472 Dólares).

Para la implementación de esta medida se dispone:

- a) Intervención en toda la cadena hipotecaria para reducir costo de crédito e incrementar la oferta crediticia.
- b) Crear un Fideicomiso de Ahorro Programado Voluntario para cuota inicial del 10%.
- c) Desarrollar proyectos inmobiliarios para viviendas de este perfil con financieras y cajas municipales.
- d) Fideicomiso de garantías reemplaza a la carta fianza entre bancos.

5 Programa de crédito a MYPES por S/ 1,100 millones de Soles (US\$336 millones de Dólares). El propósito de esta medida es brindar acceso a crédito a MYPES para la adquisición o renovación de activos fijos.

6 Aceleración de Obras por Impuestos, la misma que comprende lo siguiente:

- a) Cartera de proyectos 2017: S/ 1,000 – S/ 1,500 millones de Soles (US\$ 306-459 millones de Dólares).
- b) 62 proyectos que incluyen colegios, centros de salud, comisarías, obras de agua y saneamiento, canales de riego, entre otros.

7 Estímulo a la inversión minera. Nueva cartera de proyectos mineros priorizados, por US\$ 18,700 millones, acompañada de un Fondo de Adelanto Social para propiciar buenas condiciones del entorno social.

- a) Fondo de Adelanto Social: programa de financiamiento a Gobiernos Regionales para proyectos de inversión en zonas clave, previa evaluación de sostenibilidad. El primer beneficiado ha sido Cajamarca, con un préstamo por S/ 89 millones de Soles (US\$ 27 millones de Soles) a 10 años, para financiar 24 proyectos de inversión.
- b) Cartera priorizada de proyectos mineros 2017-2021 de US\$ 18,7 mil millones de Dólares.



INVERSIÓN PRIVADA

En inversión en infraestructura y minería: se ha priorizado una nueva cartera de 23 proyectos para acelerar la ejecución de la inversión privada por más de US \$ 27,3 mil millones de Dólares, lo que incluye 11 proyectos de inversión minera por más de US\$ 18 mil millones de Dólares.

En inversión diversificada: implementación de nuevas medidas de simplificación administrativa para proyectos de mediana envergadura.

Se va destinar US\$ 6000 millones de Dólares de inversión en proyectos comerciales.

Igualmente se ha decretado la reducción de costos logísticos y tasas para-arancelarias.

Asimismo, se está complementando la expansión del programa Compras a MYPERU.

Alemania - ¿Supone la introducción de un sistema de peaje en las autopistas federales alemanas mediante el correspondiente proyecto de ley (“Maut-Gesetz“ o “Ley de Peaje“) una infracción del derecho comunitario Europeo?

ILP Global Mertens Thiele

Alemania

El gobierno federal alemán ha aprobado el día 25 de enero de 2017 en el segundo intento la así llamada “Ley de Peaje” o “Maut Gesetz”, después de haber acordado ciertos cambios del mismo con la Comisión Europea. No obstante todavía deberá ser aprobada en el Bundestag (Parlamento Federal) y el Bundesrat, la Cámara alta representando los “Länder” o Comunidades Autónomas.

Después de una dura pugna que duró varios años, el Ministro de Tráfico e Infraestructura Digital Alemán, Alexander Dobrint (CSU), y la Comisión Europea a finales del año pasado llegaron a un acuerdo. El nuevo concepto que surge de allí implica que automovilistas extranjeros ahora puedan elegir entre 6 en vez de tan solo 3 opciones de viñeta. Así podrán comprar viñetas de corto plazo de tan solo unos 10 días hasta unos 2 meses de validez.

Según el Ministerio de Tráfico e Infraestructura Digital Alemán, la así llamada Infrastrukturabgabe o “contribución de infraestructura” se implementará a finales de año, una vez acabada la realización técnica del sistema de cobranza y control.

A partir de entonces **los automovilistas alemanes por primera vez en la historia deberán pagar peaje para la utilización de la red de autopistas nacionales de unos aproximadamente 13.000 kilómetros y la red de carreteras nacionales de unos 39.000 kilómetros. Automovilistas extranjeros en cambio sólo pagarán por la utilización de las autopistas.** Vehículos de personas minusválidas, que ya hayan sido liberadas del pago

del impuesto de circulación de los vehículos, también serán liberadas de la citada Infrastrukturabgabe o “contribución de infraestructura”. El mismo caso se da con respecto a coches eléctricos, motos y ambulancias.

El rendimiento originado - una vez deducidos los costes - **deberá ser destinado de forma completa y exclusiva a la infraestructura de tráfico**, ayudando a llevar a buen puerto el pronosticado incremento en el tráfico de personas y mercancías para la próxima década. La intención es que la ampliación de las carreteras existentes y la construcción de nuevas carreteras se pueda desarrollar de forma más autónoma de la situación del presupuesto federal, originando así una mayor seguridad planificadora.

El peaje para automovilistas alemanes se deberá pagar de forma anual. El precio de una viñeta anual dependerá por un lado de la cilindrada y por otro de las propiedades ecológicas que tenga el vehículo. La media andará por los EUR 74,00, el límite superior por los EUR 130.

La recaudación de la Infrastrukturabgabe o “contribución de infraestructura” se realizará para los automovilistas alemanes mediante una viñeta electrónica (E Vignette). Cada automovilista recibirá una resolución administrativa, en base a la cual deberá liquidar la cantidad allí señalada para que su matrícula sea liberada en el sistema electrónico. De no hacerlo, su autorización para circular será revocada.



Titulares de vehículos extranjeros podrán adquirir la viñeta a través de una App, Internet o establecimientos de venta físicos, tales como por ejemplo gasolineras en zonas fronterizas. Para ello deberán declarar ellos mismos los datos técnicos de su vehículo y la matrícula. De no declarar los datos técnicos del vehículo, automáticamente se aplicará la tarifa máxima, que vendrán a ser EUR 130,00 para la viñeta anual, EUR 50,00 para la viñeta de dos meses y EUR 25,00 para la viñeta de 10 días. Una vez realizado el pago, la matrícula del vehículo será liberada electrónicamente en el sistema.

El problema jurídico de la nueva “Ley de Peaje” o “Maut Gesetz”, radica en que viene ligada a una reducción en los impuestos de circulación de los vehículos, que básicamente equivale a la Infrastrukturabgabe o “contribución de infraestructura”. La intención del legislador es obvia y evidente: Que el automovilista alemán no sea gravado con ninguna carga adicional en el computo final, ya que de ser así, la nueva ley sin duda alguna no podría contar ni con el apoyo político ni con el apoyo popular, indispensables cada cual para su introducción.

Sin embargo el nuevo plan tiene previsto vincular la citada rebaja en el impuesto de circulación no solamente a la Infrastrukturabgabe o “contribución de infraestructura”, sino también al nivel de emisión contaminante de cada vehículo. Así podrán los titulares de vehículos sobradamente ecológicos incluso recibir una rebaja impositiva que traspasa la cantidad debida en concepto de la citada Infrastrukturabgabe o “contribución de infraestructura”.

Si bien al automovilista alemán por lo tanto se le compensa la nueva contribución mediante una reducción del impuesto de circulación, éste no es el caso para los automovilistas extranjeros al no pagar este impuesto nacional en Alemania. De allí que existan muchas dudas acerca de la compatibilidad de la “Ley de Peaje” o “Maut Gesetz” con el derecho comunitario, que prohíbe tajantemente cualquier discriminación por origen dentro de la UE, hasta incluso después de haberse introducido los cambios pactados con la Comisión Europea. Si bien cada iniciativa – la Infrastrukturabgabe o “contribución de infraestructura” por un lado y la reducción del impuesto de circulación por otro – no parece ser problemática, si lo es la combinación de los dos al posiblemente desfavorecer a los automovilistas del extranjero comunitario.

Países vecinos como Austria ya han anunciado querer demandar a la República Federal de Alemania en este contexto en el TJCE, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Queda como dato irónico que Austria ya introdujo un sistema de peaje similar hace varias décadas. De aún así prevalecer la “Ley de Peaje” o “Maut Gesetz”, parece ser previsible que otros países vecinos, como pueden ser por ejemplo Holanda y Bélgica, podrían introducir sistemas similares, perjudicando entre todos al final la libre circulación en el mercado único.

Antes que nada, el proyecto de ley no obstante deberá pasar por las dos cámaras del Parlamento Alemán, el Bundestag y el Bundesrat.

“20 aspectos que debe conocer sobre los contratos de arrendamiento de vivienda (en España) y probablemente usted desconoce”

ILP Abogados

España

- 1** ¿Es cierto que los contratos inferiores a 12 meses no son arrendamiento de vivienda?

Es falso. Lo que va a definir el contrato es el objeto del mismo y no la duración.
- 2** Si el inmueble constituye una vivienda habitual y no hay una justificación real y concreta que justifique la temporalidad, cualquier pacto que reduzca el periodo obligatorio marcado por Ley es nulo de pleno derecho.
- 3** No hay que cometer el error de no definir bien el tipo de contrato. De lo contrario se presumirá que es un contrato de arrendamiento de vivienda. La Jurisprudencia (en líneas generales) sigue protegiendo el arrendamiento de vivienda y al arrendatario en particular.
- 4** ¿Hay libertad absoluta de pactos en los contratos de arrendamiento?:

Teóricamente lo es, pero en realidad, es absoluta en beneficio del arrendatario solamente.
- 5** El contrato de arrendamiento tiene una duración mínima (a favor del arrendatario) de tres (3) años. Una vez alcanzado estos tres (3) años, corresponde a las partes acordar si se prorroga o no. Durante los 3 primeros años, quien está vinculado es el arrendador, pero no el arrendatario, tal como se verá en el siguiente apartado.
- 6** El arrendatario puede desistir el contrato, una vez que hayan transcurrido al menos seis meses, siempre que lo comunique al arrendador con un plazo de treinta (30) días.

Para el caso de incumplimiento de lo dicho, las partes podrán recoger en el contrato una cláusula que imponga al arrendatario el pago de la cantidad equivalente a una mensualidad de la renta en vigor por cada año del contrato que reste. El plazo de seis meses no puede alterarse en perjuicio del arrendatario (v.gr. no puede estipularse que será de ocho (8) meses, aunque sí puede alterarse si fuese inferior).
- 7** Cuando el arrendador es usufructuario, el contrato terminará al tiempo que se acabe el usufructo, con total independencia del plazo del contrato.
- 8** El cónyuge divorciado al que corresponda el uso y disfrute de la vivienda familiar, y que se encuentra bajo un contrato de arrendamiento a nombre del otro cónyuge, pasa a ser titular del contrato.
- 9** Hay libertad absoluta para fijar la renta, pero:

 - Siempre será pagadera de forma mensual.
 - Se paga por adelantado y principalmente dentro de los siete (7) primeros días del mes.
 - La renta se podrá actualizar. Y esto es muy importante: debe quedar regulado de forma expresa en el contrato que ésta se habrá de

actualizar, o de lo contrario no se podrá.

- En tanto que arrendadores se puede concretar que la renta se actualizará sólo y exclusivamente cuando el índice de actualización, sea positivo.-

10 El pago por adelantado de más de un mes de renta (como fórmula habitual de garantía) es nulo de pleno derecho, aunque estuviere pactado por las partes.

11 La cláusula por la que el arrendador queda facultado para acceder a la vivienda para comprobar el estado del inmueble, es nula, por cuanto entra en colisión con el derecho constitucional de “inviolabilidad del domicilio”

12 La actualización de la renta, puede reclamarse en cualquier momento de duración del contrato, con carácter retroactivo, incluso si desde el primer año, la renta no fue debidamente actualizada (pero estaba pactada en el contrato).

13 La forma en cómo se comunican las partes debe quedar regulado en el contrato. La comunicación por teléfono o correo electrónico es válida entre las partes.

14 Debemos evitar la “Compensación de obras”, que consiste en la compensación de rentas a cambio de que el arrendatario lleve a cabo obras modificativas en la vivienda.

Algo peligroso que genera muchos conflictos, aunque si queremos hacerlo tenemos que dejar bien claro y sin margen de duda:

- Obras a realizar
- Presupuesto detallado
- Persona que la va a realizar
- Plazo en que se van a realizar
- Rentas de compensación

15 Gastos y Servicios. Los gastos de comunidad no son renta; son una repercusión que hace el arrendador, pero no es renta. Para que sea válida y ser exigible es necesario que se haya establecido las cantidades de esos gastos en la firma del contrato (aunque sea aproximada). Estos gastos solamente pueden ser actualizados a futuro en base al IPC (sólo es posible actualizarlo al doble del IPC), es importante que se determine económicamente los gastos, ya que si no estaríamos ante una cláusula nula.

Respecto a los suministros no hace falta pacto expreso, ya que siempre serán a cargo del arrendatario. Es innecesario el pacto expreso en tasas de basuras, ya que siempre será el arrendatario quien esté obligado a abonarla.

16 Respecto a las obras de conservación, serán a cargo del arrendatario cuando sea por un mal uso o negligencia (no por un desgaste o deterioro por uso normal).



Las obras siempre van a ser cargo del arrendador, siendo el arrendatario obligado de las pequeñas reparaciones.

17 En referencia a la adquisición preferente, es un derecho renunciable para el arrendatario, aunque si no se renuncia expresamente sigue manteniendo el arrendatario ese derecho. Sólo está exento si se vende el inmueble como masa (edificio).

18 Sobre la garantía del aval bancario, éste debe estar vigente durante toda la vida del contrato incluido sus prórrogas.

19 La fianza en el contrato de arrendamiento de vivienda es de una mensualidad (sólo una), y si se exigiera más sería considerada como depósito.

20 La fianza es de carácter obligatorio, salvo que las partes acuerden lo contrario.