

UNIVERSIDAD AUSTRAL DE CHILE

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Escuela de Derecho

El seguro marítimo: riesgos, coberturas y conflictos en el comercio del siglo XXI

Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Profesor Patrocinante: Sr. Claudio Aravena Bustos.

Javier Alexis Castro Caro

Valdivia Chile 2003

Contenido

Informe Profesor Patrocinante .	1
CAPITULO I. Introducción y Conceptos . .	3
1. Introducción .	3
2. El Seguro Marítimo en la historia .	4
3. Concepto de Seguro Marítimo . .	5
4. Regulación . .	6
5. Ambito de aplicación de las normas de Seguro Marítimo .	6
6. Clasificaciones de Seguro Marítimo .	7
CAPITULO II. El Seguro Marítimo versus el Seguro Terrestre . .	9
1. Sección preliminar .	9
2. Las partes del contrato . .	10
3. El perfeccionamiento del contrato .	13
4. El interés asegurable. El seguro por cuenta de quien corresponda .	14
5. Las obligaciones de las partes .	14
5.A. Obligaciones del asegurado . .	15
5.B. Obligaciones del asegurador .	15
6. El valor asegurable . .	16
7. La prescripción de acciones .	17
8. Otras Diferencias .	17
8.1. La mercantilidad del acto . .	17
8.2. Desde un punto de vista tributario .	18
8.3. Desde la obligatoriedad de la contratación .	18
8.4. En cuanto a la duración de vigencia del contrato . .	18
8.5. En cuanto a las acciones emanadas del seguro ocurrido un siniestro .	19
8.6. En cuanto a la resolución de conflictos . .	19
8.7. Privilegio del crédito por prima . .	19

CAPITULO III. Los Riesgos y Coberturas del Seguro Marítimo . .	21
1. Sección preliminar .	21
2. Los objetos asegurados . .	23
2.1. <u>Naves</u> . .	23
2.2. <u>La Carga</u> .	24
2.3. <u>Flete</u> .	24
2.4. La responsabilidad . .	25
3. Los riesgos cubiertos en general .	26
3.1. Sección preliminar .	26
3.2. Los deducibles .	27
4. Riesgos y coberturas para los distintos tipos de seguros marítimos . .	27
4.1. Seguro de casco y máquinas .	28
4.2. Seguro de carga .	34
4.3. Seguro de flete .	38
4.4. Seguro de responsabilidad. La cobertura de los P&I .	39
5. Las exclusiones de cobertura .	42
5.1. En los seguros de cascos .	42
5.2. En los seguros de carga .	43
CAPITULO IV. Coberturas del Seguro Marítimo por Derrame de Hidrocarburos y Sustancias Peligrosas .	47
1. Sección preliminar .	47
2. La regulación internacional .	48
3. La regulación Chilena. Obligatoriedad del seguro .	50
4. La cobertura de los seguros .	52
4.1. En cuanto a la extensión del seguro por responsabilidades por contaminación .	52
4.2. Como operan estos seguros . .	54
5. La aplicación práctica de la cobertura: el caso del Prestige .	55
CAPITULO V. De los siniestro y su liquidación . .	57
1. Sección preliminar .	57

2. Obligaciones del asegurado ocurrido el siniestro . .	57
3. El proceso de liquidación . .	58
3.1. Ocurrencia del siniestro . .	58
3.2. Reclamo del asegurado .	58
3.3. Protesta ante la autoridad marítima .	59
3.4. Elección del liquidador .	59
3.5. Investigación del liquidador .	59
3.6. Informe de liquidación .	60
3.7. Impugnación al informe . .	60
3.8. Traslado al liquidador .	60
3.9. Decisión de las partes .	61
4. Las acciones que tiene el asegurado una vez ocurrido el siniestro .	61
5. La situación de los Clubes de P & I .	62
CAPITULO VI. De la Resolución de Conflictos: El Arbitraje . .	65
1. Sección preliminar .	65
2. El procedimiento arbitral .	66
3. La resolución de conflictos en el derecho comparado . .	67
4. La resolución de controversias en los Clubes de P & I .	67
CAPITULO VII. Conclusiones .	69
BIBLIOGRAFIA .	71

Informe Profesor Patrocinante

SR. JUAN OMAR COFRE LAGOS

DIRECTOR DEL INSTITUTO DE DERECHO PRIVADO Y CIENCIAS DEL DERECHO. FACULTAD DE DERECHO

UNIVERSIDAD AUSTRAL DE CHILE.

PRESENTE.-

De mi consideración:

Que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Austral de Chile, vengo en informar la memoria de prueba titulada: " El Seguro Marítimo: Riesgos, Coberturas y Conflictos en el Comercio del siglo XXI ", del señor JAVIER ALEXIS CASTRO CARO.

Este trabajo está estructurado en siete capítulos. En el primero de ellos, que corresponde a la introducción se aborda el seguro marítimo, tanto en sus conceptos, regulación y evolución histórica de esta institución, desde sus primeros orígenes hasta la actualidad.

En el segundo, el autor destina sus esfuerzos a que comprendamos el seguro marítimo confrontándolo con el seguro terrestre, utilizando así una forma alternativa de analizar el seguro marítimo en cuanto a sus elementos y particularidades, intentando establecer todas la diferencias existentes entre ambos tipos de seguros, tratamiento especial, forma de perfeccionamiento, duración, interés asegurable, objeto del seguro, prescripción, su regulación, en especial, la referida a los seguros "por cuenta de quien corresponda", las acciones emanadas-del seguro ocurrido un siniestro, la resolución de conflictos y los privilegios del asegurador por el no pago de primas por parte del asegurado, entre otras materias.

En el tercero, el autor se adentra en el análisis de los riesgos del seguro marítimo, tocando temas tales como: Los conceptos de riesgo y, pólizas, en general, siguiendo por los objetos asegurados, dando un concepto e indicación del alcance de los mismos, el valor del flete, la responsabilidad marítima, los riesgos en el seguro marítimo, comenzando con el seguro de casco, aquí se analiza los conceptos de pérdidas, daños, y gastos. Con particular énfasis, se desarrolla el tema de los riesgos mas frecuentes en el seguro marítimo chilenos a través del análisis de las pólizas comúnmente usadas por la flota mercante nacional. El autor concluye éste capítulo con una visión de cobertura de los seguros de P&I, y sus exclusiones.

En el cuarto, el trabajo se orienta al desarrollo de las Coberturas del Seguro Marítimo por Derrame de Hidrocarburos y Sustancias Peligrosas, apunta a analizar desde varios puntos de vista las coberturas de estos seguros, comenzando con un análisis de los derrames de petróleo más importantes de la historia. Para continuar con las regulaciones internacionales y nacionales respecto a los seguros, fundamentalmente, respecto a su obligatoriedad.

En el quinto, se desarrolla el tema del siniestro y su liquidación, en particular, la forma de operar los seguros marítimos una vez que ocurre un siniestros, así se estudia el proceso de liquidación, las acciones que tiene el asegurado una vez ocurrido el siniestro y, especial referencia a la liquidación de siniestros en los Clubes de P & I.

En el sexto, el autor se sumerge dentro de las aguas de la resolución de conflictos, teniendo presente la normas de nuestro ordenamiento jurídico, y se analiza el arbitraje tanto en su

concepción como en las normas espaciales de procedimiento. Se concluye, mediante la revisión de la resolución de controversias de seguro marítimo en el derecho comparado y en los Clubes de P & I.

En el capítulo séptimo y final, el autor nos ofrece algunas, breves, conclusiones a las que arriba en su obra.

El trabajo fue redactado correctamente, la forma de abordarlo fue adecuada. La vigencia del tema, forman parte de la riqueza de la obra. La búsqueda, manejo, selección y consulta directa a las fuentes bibliográficas fueron acertadas. Los fundamentos de apoyo en sus conclusiones fueron ajustados a su calidad de alumno de pregrado.

Por lo anteriormente expuesto, soy de la opinión de aprobar esta memoria calificándola con nota 6,2 puntos, salvo, mejor parecer de esa autoridad.

Sin otro particular, se despide atentamente.



CLAUDIO ARAVENA BUSTOS
PROFESOR DE DERECHO COMERCIAL II

CAPITULO I. Introducción y Conceptos

1. Introducción

Al comienzo del estudio del seguro en Derecho Comercial se nos enseñaba que la clasificación más clásica de los seguros, y que por cierto es reconocida por nuestra legislación, es la que distingue según sea el lugar donde se sitúen los riesgos que se transfieren al asegurador. Así tenemos, el seguro terrestre, el seguro aéreo y el seguro marítimo. Es este último el objeto de nuestro estudio, el cual tiene una importancia preponderante en un planeta conformado en $\frac{3}{4}$ por mares y océanos y donde la navegación se mantiene, aun en el siglo XXI, como uno de los medios de transportes más utilizados para el transporte de gran cantidad de productos lo que se ha visto acrecentado con los procesos de integración comercial, fundamentalmente referidos a los tratados de libre comercio.

De igual modo, Chile un país con más de 4.500 kilómetros de costa y, especialmente, en la Décima Región, donde la actividad marítima es uno de los motores de la economía regional, esta influencia se ve renovada con el avance del comercio internacional, donde en los últimos 20 a 25 años ha tenido un impulso sorprendente y lo que se ha visto reforzado los últimos 10 con la suscripción de tratados de libre comercio, los que en el caso de nuestro país comenzaron por Canadá y México, para continuar con

el sud-este asiático, el año 2002 con la comunidad europea, y en el 2003 con la principal economía mundial y el destino predilecto de nuestras exportaciones, los Estados Unidos de América. Lo anterior es sin perjuicio del avance del comercio marítimo regional (Sudamérica) que en los próximos años se verá, muy probablemente, intensificada para transformarse en un área de libre comercio.

Es en este marco donde el Seguro Marítimo tiene un lugar destacado, la protección de los negocios, el transporte fundamentalmente de mercaderías lo hace mantenerse y destacarse. En efecto, las implicaciones de las nuevas tecnologías, tanto constructivas como de seguridad, que han venido ha reducir sustancialmente los riesgos en la navegación, no obstante ello siempre se mantendrá una cuota más o menos importante sea por las fuerzas de la naturaleza, la siempre latente posibilidad de fallas humanas y la instauración de nuevos riesgos se mantiene con la aparición de actividades peligrosas, las que como se señalara en el capítulo IV, apuntan fundamentalmente en el transporte de materiales peligrosos, tanto hidrocarburos como radiactivos.

Desde un punto de vista jurídico, el Seguro Marítimo, es tal vez una de las áreas más importantes del derecho de los seguros y del derecho comercial en general, debido fundamentalmente en la importancia histórica que este tipo seguro ha tenido en la legislación comercial si tenemos en cuenta desde ya que casi toda la normativa que conocemos del seguro en general provino de las normas del Seguro Marítimo.

2. El Seguro Marítimo en la historia

La generalidad de los textos enseñan que el Seguro Marítimo tiene su origen en la Edad Media, sin embargo, en épocas pretéritas ya existían antecedentes bastante relevantes. Ya en Fenicia, existía una figura que es la predecesora del Seguro Marítimo actual y que incluso hasta 1988 aun se contemplaba en nuestro código, y que era el “*Préstamo a la Gruesa o a Riesgo Marítimo*”.

En el derecho romano se mantiene el préstamo a la gruesa de los fenicios, ahora bajo el concepto de *Phoenus Nauticum*, que consistía en la entrega de recursos a un comerciante que se disponía a realizar un viaje por mar, con ellos adquiriría mercancías con las que negociar, estipulándose que los restituiría con intereses al llegar a buen término el viaje, mientras que en caso contrario no habría obligación de devolver la cantidad recibida ni indemnización alguna.¹

En la Edad Media, aproximadamente en los años de 1.319 aparecen en Florencia los primeros asientos en los libros de los comerciantes, donde se dejaba constancia de contratos con todos los elementos de un verdadero Seguro Marítimo. Uno de los primeros seguros marítimos de los que queda constancia pertenece a un viaje entre Sicilia y Túnez, transportaba un cargamento de trigo, datado el 15 de Marzo de 1.350 por el que el

¹ Blanco García. Susana y Carvajal Molina, Pedro, .ANTECEDENTES DEL SEGURO A PRIMA. Dpto. Economía Financiera y Contabilidad. Facultad. CC Económicas. URJC ESPAÑA 2001

asegurador protegía de “omni risicum, periculum et fortunam Dei, maris et gentium”, es decir de todos los peligros que pudiera encontrarse durante la travesía excepto las operaciones de estiba y las aduanas y por dicho servicio se cobraba un 18% del valor de la mercancía.

Con el tiempo, las reglas se van decantando y definiendo para pasar a ser uniformes en las distintas plazas y puertos, materializándose en las primeras leyes de Seguro Marítimo, v.g. Génova en 1.369, Florencia en 1.393 y Venecia en 1.411.

En el derecho español, las Ordenanzas de Sevilla y Bilbao (1.556 y 1.560 respectivamente) se ocuparon profusamente del tema, desde el punto de vista de las pólizas y su estructura normativa, además planteaba fórmulas de pólizas de transporte marítimo. En este punto cabe señalar que fueron estas ordenanzas las primeras normas de Seguro Marítimo aplicadas en Chile durante el período de la Colonia.

Pero sin duda, el desarrollo más importante de la institución en estudio se produce en Inglaterra en el siglo XVII, cuando el Seguro Marítimo pasa a tener, como señalaría un autor, “ *pantalones largos* ”. En efecto, en un café Londinense de propiedad de don Edwards Lloyd, el “Lloyd’s” se comenzaron a reunir los armadores y dueños de naves para discutir sus problemas comunes, lo cual trajo como consecuencia la redacción de un Boletín de Información Marítima llamado “Lloyd’s menu”. Con posterioridad el Lloyd’s pasó a transformarse en el centro de la actividad aseguradora de Inglaterra y de Europa, ya que en ese lugar se establecían las cláusulas-tipo de seguros las cuales fueron adoptadas profusamente por los aseguradores y armadores de todo el mundo. En la actualidad el Lloyd’s, está estructurado en varias sociedades de gran renombre y desarrollo, con corresponsales en todo el mundo, incluido Chile.

En lo que se refiere a nuestro país, el Seguro Marítimo tuvo su primera regulación sistemática a la dictación del Código de Comercio en 1.865, siendo contempladas sus normas en su ubicación actual, Título VII del Libro III. En la normativa original se contemplaba también el préstamo a la gruesa, la cual fue derogada en una profunda modificación al Libro Tercero a través de su reemplazo total por la ley 18.680 de 1.988.

En la década de los ‘80 nuestro país a través de la Superintendencia de Valores y Seguros acogió las reformas y nuevas redacciones de las condiciones generales de las pólizas de seguros marítimos generada en 1.982 por el Instituto de Seguros de Londres a través de las circulares 589 de 1986, N° 83 de 1.998 y N° 63 de 1993, que contemplan las cláusulas A, B y C para transporte marítimo de carga.

Hasta la fecha, no ha habido modificaciones sustanciales a las normas de Seguro Marítimo, aunque existen ideas en torno a modificar ciertos aspectos, relacionados con la resolución de conflictos, lo cual es una idea que traspasa al seguro marítimo y apunta a todo el derecho marítimo.

3. Concepto de Seguro Marítimo

Según el artículo 1.161 de Código de Comercio señala que los Seguros Marítimos *tienen*

por objeto indemnizar al asegurado respecto de la pérdida o daño que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una aventura marítima, fluvial, lacustre, o en canales interiores.

Desde ya cabe señalar que la expresión “aventura” tiene una significación histórica, debido a los grandes peligros que por regla general acarrea la navegación.²

Para el profesor español Urja González³, el Seguro Marítimo “Es el contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que surjan en una expedición marítima.

4. Regulación

En materia de Seguro Marítimo tiene gran aplicación la autonomía de la voluntad de las partes que se aplica con preeminencia a las disposiciones legales, salvo que estas últimas tengan el carácter de imperativas (Art.1.159), por ejemplo, las normas del artículo 1.166.

Luego de la voluntad de las partes tenemos las normas establecidas en el Título VII del Libro III del Código de Comercio, (artículos 1.158 y ss). Y, en subsidio, de la voluntad de las partes y las normas especiales del Código se aplican las normas generales relativas al contrato de seguro del Título VIII del Libro II.

5. Ambito de aplicación de las normas de Seguro Marítimo

Sin perjuicio de lo que se expresará en los capítulos III y IV de este trabajo, si hubiera que hacer un esquema del contenido del Seguro Marítimo tendríamos que decir que apunta fundamentalmente al concepto de “Aventura Marítima”, a los riesgos que ocurren directamente en el mar. No obstante, en la actualidad el Seguro Marítimo supera largamente ese concepto extendiéndose a los riesgos que ocurren en los muelles, puerto, diques, etc., además en lo que se refiere a los objetos asegurados existe un mayor alcance, extendiéndose no solo a las naves y artefactos navales sino que a la carga, los fletes y las responsabilidades civiles que se puedan generar en una faena marítima o portuaria. Es más, en los seguros de naves (cascos) se aseguran tanto naves en construcción como naves que se encuentran en reparación en astilleros.

Por otra parte, en este punto cabe hacer presente que la evolución del alcance del

² Contreras Strauch, Osvaldo, “DERECHO MARITIMO”, Editorial Jurídica Conosur, Santiago 2002, Pág. 353

³ Urja González, Rodrigo, “EL SEGURO MARITIMO”, Editorial. Bosch. Barcelona España 1976. p.4

Seguro Marítimo se ha desarrollado a niveles que ahora un seguro marítimo, fundamentalmente los de carga, pueden cubrir riesgos ocurridos en tierra y no por ello perder el carácter de marítimo, y se refiere a los casos de aseguramiento de cargas bajo la fórmula “Bodega a Bodega” (rel. CIF).

6. Clasificaciones de Seguro Marítimo

Si hubiese que hacer una clasificación del seguro marítimo tendríamos distintos criterios de distinción. Así tenemos:

- a) Según Ramos:
 - Seguro de casco y máquina.
 - Seguros de carga.
 - Seguros de responsabilidad civil
- b) Según si se cubren o no los casos de avería particular.
- c) Si el seguro tiene o no el carácter de obligatorio. Esta distinción tiene mucha importancia por lo que se dirá en el capítulo IV, ya que tanto en nuestra legislación como en la comparada se están introduciendo seguros marítimos obligatorios, fundamentalmente de responsabilidad civil, tendientes a cubrir los gastos al medio ambiente y, en general, las consecuencias catastróficas que se puedan generar. Así tenemos como ejemplo lo dispuesto en el artículo 142 de la Ley de Navegación (DL.2.222 de 1978).
- d) Tratándose de los seguros de cascos, se distinguen entre aquellos según el lugar de ocurrencia de los riesgos:
 - En el mar.
 - En maniobras y operaciones portuarias.
 - Reparación en astilleros.
 - En diques.
- e) Según el alcance de la cobertura, así tenemos:
 - A todo riesgo (All Risk)
 - Seguros de riesgos enumerados, esto es que el seguro solo cubre las pérdidas o daños, causados por los riesgos expresamente señalados en la póliza y no por otros.

CAPITULO II. El Seguro Marítimo versus el Seguro Terrestre

1. Sección preliminar

Como una forma alternativa de analizar el seguro marítimo en cuanto a sus elementos y particularidades, a continuación haremos un paralelo entre el seguro marítimo y el terrestre, siguiendo algunos criterios clásicos que nos permitirán para dejar de manifiesto cuales son las diferencias que hacen al Seguro Marítimo una institución especial y necesario estudio y análisis.

Este tema lo abordaremos desde el punto de vista de las partes del contrato, donde encontraremos una institución no conocida en el seguro terrestre como lo son los P & I Clubs, para continuar con la especial forma de perfeccionamiento que tiene este seguro. Luego se analizará las obligaciones de las partes, las figuras del interés asegurable y el valor asegurable, para terminar con una serie de diferencias menores pero no menos dignas de analizar en este trabajo.

2. Las partes del contrato

En este aspecto, si bien las diferencias entre las partes intervinientes o vinculadas al contrato de Seguro Marítimo son las mismas que en el seguro terrestre, en el primero se divisan ciertas particularidades que son dignas de análisis y cuando se estudia la figura del asegurador nos encontraremos con un nuevo sujeto, que no existe en el seguro terrestre, son los Clubes de Protección e Indemnización (P & I).

- a) El asegurado: según el artículo 513 del Código de Comercio es quien queda libre del riesgo asumido por el asegurador. O sea es quien cede un riesgo patrimonial específico a la aseguradora.

En el seguro marítimo, el asegurado tiene caracteres particulares, ya que la relación que el asegurado tiene con la cosa asegurada es mucho más variada que la que existe en los seguros generales, en efecto tratándose del seguro de casco y máquinas, y de responsabilidad el asegurador generalmente será el dueño de la nave o el armador de ella, en los seguros de carga, el asegurador será el dueño de la carga, o bien el destinatario de ella, a este respecto se hará profusa mención cuando en el apartado N° 4 de este capítulo veamos el llamado Seguro por cuenta de quien corresponda. En el seguro de flete (1.158 N° 3) como asegurados nos encontramos con el armador⁴ y/o dueño de la nave, como asimismo con aquellos que hacen explotación comercial de la misma, como lo son los fletadores⁵, sub-fletadores, e incluso meros operadores⁶.

En el Seguro Marítimo, especialmente en el de carga, es frecuente la contratación de seguros por cuenta ajena, donde incluso no se conoce la persona del beneficiario del seguro, es este caso estamos presentes frente a verdaderas estipulaciones a favor de otro (Art.1.449 CC).

- b) El beneficiario: *es el sujeto que, sin ser asegurado, va a recibir las indemnizaciones que corresponda pagar al asegurador en caso de siniestro*⁷. En el Seguro Marítimo, como en el seguro terrestre tradicionalmente coincidirá con la persona del asegurado, sin embargo, existen frecuentes casos donde se utiliza o

⁴ Armador: persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre. Art.882

⁵ Fletador: Cuando el dueño o armador pone la nave a disposición de otro, para que éste la use según su propia conveniencia dentro de los términos estipulados, el contrato toma el nombre de fletamento. El que pone la nave a disposición de otro se denomina fletante y el que la usa, fletador. (Art. 927)

⁶ Operador: persona que sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato de éste ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de transporte u otros para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes. Art.882 inc 2°.

⁷ Baeza Pinto, Sergio. El Seguro. Pág.47. Editorial Jurídica de Chile 3ª edición, 1994

aparece un beneficiario que no es asegurado, estrictamente hablando, y son los casos de seguro por cuenta de quien corresponda, los cuales aparecen a propósito de los seguros de transporte marítimo.

Otro aspecto interesante en relación al beneficiario del seguro lo encontraremos al analizar los seguros de responsabilidad marítima y la cobertura de seguro ante derrame de hidrocarburos en donde al menos en el derecho comparado se contempla beneficiarios indeterminado, donde las víctimas tienen acción directa en contra de la aseguradora para demandar la reparación de los daños sufridos.

c) El asegurador: Según el artículo 513 de Código de Comercio, el asegurador es la persona que toma de su cuenta el riesgo. En la jerga internacional se les denomina Underwriter o suscriptores.

- *Las Compañías de Seguro*: En Chile y tal como se veía en los seguros en general, las Compañías de Seguros, son sociedades anónimas especiales (Decreto con Fuerza de Ley 251 de 1927), sometidas bajo el control de la Superintendencia de Valores y Seguros, quienes a cambio de una prima, asumen un determinado riesgo.

- Los Clubes de Protección e Indemnización (P&I CLUBS):

- *Concepto*: Los clubes de P & I, son asociaciones de armadores constituidos con el propósito de asegurarse, sobre una base mutua, de los riesgos no cubiertos por el seguro ordinario.

A su turno el seguro de P & I es definido como, un seguro de carácter indemnizatorio para navieros (incluyendo dueños, armadores, fletadores, operadores de naves mercantes) por la responsabilidad civil legal que respecto de ellos se configure por su calidad de naviero o por su actividad como tal.

- *Origen*: Estos organismos creados a comienzos del siglo XVIII estructurándose sobre la base del contrato de sociedad y el contrato de seguro. Su origen se remonta a dictación de la Merchant Shipping Act de 1854, de Inglaterra, por la cual se aumentó sustancialmente las responsabilidades de los armadores, además se sumó los siniestros de las naves "Westenhope" 1870 y Emily" 1876, que trajo una enorme preocupación de los armadores que vieron que enfrentando juntos sus problemas comunes sería más fácil mantenerse en el negocio.

Al inicio sólo eran clubes de protección, esto es, se resguardaban mutuamente tomando precauciones comunes, luego, debido fundamentalmente a las nuevas reglas responsabilidad naviera, pasaron a convertirse en clubes de indemnización.

- *Estructura*: Orgánicamente los clubes de forman por todos los asociados toman el nombre de miembros o members, sobre ellos está el directorio el cual es dirigido por un manager o gerente del club.

Territorialmente, los clubes tienen una casa matriz, luego mantienen oficinas regionales en los puertos claves de cada región, y en los países no sedes de clubes encontramos a los corresponsales, que son personas naturales o jurídicas, independientes y conectoras del medio naviero local que son llamados a ser, a decir de

don Andrew Cave⁸, “los OJOS y OIDOS de los Clubes”.

Los clubes más importantes del mundo en la actualidad se encuentran asociados a un club de clubes el denominado “*International Group*”, a su respecto se dice que sus miembros aseguran la responsabilidad de aproximadamente el 90% del tonelaje mercante mundial. Actualmente se encuentra integrado por los siguientes clubes: a) American Club; b) Britannia; c) Gard; d) Japan Club; e) The London; f) North of England; g) Shipowners’ Club; h) Skuld; i) Standard Club; j) Steamship Mutual; k) Swedish Club; l) UK Club y m) el West of England Club.

- *Como operan*: En cuanto a la forma de operación en los clubes de P & I no existen pólizas de seguro como en el Seguro Marítimo común, sino que, a quien quiera ser cubierto se hace miembro o asociado (member) del club, y el asegurado por tanto pasa a ser asegurador a la vez, ya que se estos clubes se estructuran sobre una base mutua o mutual.

Los seguros de P & I son seguros de daño patrimonial que apuntan fundamentalmente al seguro de responsabilidad civil cuando el asegurado se ve obligado a indemnizar derivado de su responsabilidad por los hechos que afecten a terceros.

Como no existen pólizas, los clubes emiten certificados (Certificate of Entry) por los que se paga una cuota similar a la prima llamada “*call*”. Además se contemplan cuotas suplementarias cuando los fondos acumulados no alcanzan para pagar los siniestros, son las denominadas “*supplementary calls*”.

En cuanto a la forma en que operan estos seguros una vez ocurrido un siniestro, esta se traduce en obligaciones recíprocas: a) Informar acerca de los reclamos o acciones de que sea objeto; b) No reconocer responsabilidad anticipadamente; c) Deberá asesorarse jurídicamente e informar las acciones de defensa que adopte; y d) Deberá ponerse inmediatamente en contacto con el club o su corresponsal.⁹

Otro aspecto interesante de los clubes asociados al Intenational Group, es que tienen un sistema especial de aseguramiento mutuo, llamado “Pool” (Group Pooling Agreement) y un sistema de reaseguro que los clubes contratan como bloque en el sistema internacional de seguros y reaseguros. El sistema funciona del siguiente modo: hasta cinco millones de dólares asume cada club; luego entre los 5 y 30 millones de dólares, los asume el Pool, hasta dos mil millones son cubiertos por el sistema de reaseguro; y para los siniestros que excedan ese monto y hasta 4.200 millones, vuelve a responder el club.

Curiosamente y, sin embargo, cuando se trata de contaminación el sistema de reaseguramiento es distinto, hasta cinco millones responde el club individualmente, el exceso y hasta 30 millones el Pool, y en el exceso hasta 1.000 millones de dólares el sistema de reaseguros.

Finalmente, cabe recalcar que los seguros de P & I no son a prima, si no que se estructuran sobre base mutua o “*Mutuality*”, lo cual implica que: a) Los Clubes son

⁸ Andrew Cave. “El Seguro de P&I” Seminario Seguro Marítimo y Terminales, Santiago 20 de octubre de 2003

⁹ En Chile a la fecha el único corresponsal de casi todos los clubes existentes en el mundo el Cave & Compañía, www.cave.cl

aseguradores sin fines de lucro; b) Sus dueños son los mismos asegurados; c) Son dirigidos por un Directorio representativo de la membresía; d) Son entes que “viven” la industria a la que sirven; e) El trato es diferente (más estrecha que una simple relación comercial); f) Si faltan fondos se utilizan las reservas o bien se recurre a las “Supplementary Calls”; g) Si sobran fondos, pueden existir, Devoluciones de Prima, capitalizaciones vía Reservas, o reducciones de calls (Prima), las cuales, son determinadas los 20 de febrero de cada año; e i) Pero tal vez, la implicancia más importante, es que es un “Seguro al Costo”¹⁰

Otros Organismos:

En la actualidad han ido apareciendo otros organismos en materia de seguros marítimos semejantes a los P&I clubs, así tenemos al ITIC y al TT club¹¹ (through mutual association) que se encuentran circunscritos a los seguros de transporte de mercaderías multimodal, o sea, que para llegar al destino la carga es trasladada por diferentes medios de transportes, esta figura se plantea reiteradamente en la ventas de mercaderías CIF.

El ITIC¹², el “International Transport Intermediaries Club Ltd”, es un Club que asegura responsabilidades civiles de asociados, fundamentalmente intermediarios de la industria del transporte (Agentes, “Brokers” y Administradores de Naves, Inspectores, Arquitectos Navales, “Brokers” de yates, Liquidadores (“Loss Adjusters”), etc.) respecto de su provisión de servicios, este club es producto de la fusión en 1990 de los Clubes de P & I TIM y CISBA Club.

3. El perfeccionamiento del contrato

Una interesante diferencia digna de analizar, se refiere a la forma de perfeccionamiento del contrato de seguro. En los seguros terrestres, el contrato se perfecciona según lo dispone al artículo 514 mediante la emisión de la póliza.

En el seguro marítimo, se perfecciona desde el momento en que el asegurador expresa por escrito su aceptación a la propuesta también escrita de celebrar el seguro, sea que esta haya sido formulada directamente por el proponente o cualquiera a su nombre. (Art. 1.173).

Para determinar este momento, el perfeccionamiento, se admite en el Seguro Marítimo que se justifique por cualquier medio sea de anotaciones que el asegurador hubiere estampado en la propuesta, en la hoja de cobertura o en otro documento de normal utilización entre asegurados, aseguradores y corredores.

O sea, el contrato puede existir con anterioridad al otorgamiento de la póliza, lo

¹⁰ Cave, Andrew, ver nota 8

¹¹ TTclub www.ttclub.com

¹² www.itic-insure.com

anterior, por cierto no significa que no se extienda una póliza sino que se hace posteriormente dejando constancia en ella de la fecha en que el asegurador prestó su consentimiento escrito a la propuesta del asegurado (Artículo 1.173 inciso 2º).

Para Contreras ¹³, la norma del artículo 1.173 no es una modificación a la regla general del Art.514 ya que siempre se requiere póliza, y agrega, que sólo una variante que ha hecho que las notas de cobertura u otros documentos puedan tener el mérito de pólizas para determinar las condiciones del seguro aceptadas por el asegurador. No obstante, esta autorizada opinión, no es menos cierto que la diferencias existe y es sustancial, máxime cuando existe una variación temporal importante, sin perder de vista el conocimiento de parte del asegurado desde cuando su nave u objeto asegurado se encuentra cubierto por el contrato de seguro.

4. El interés asegurable. El seguro por cuenta de quien corresponda

Desde el punto de vista del Seguro Marítimo, tiene interés asegurable toda persona que tenga interés en la conservación de la cosa asegurada mientras ésta corre los riesgos de la aventura marítima, sea que le afecte en su patrimonio inmediatamente o a determinadas obligaciones suyas (Art. 1.164).

En este punto, el legislador ha regulado, expresamente, lo que se entiende por interés asegurable señalando que lo tiene la persona que está en una relación legal o de tenencia respecto a los bienes expuestos a la aventura marítima y, como consecuencia de esa relación, esa persona puede ser afectada con la oportuna llegada de la cosa al término de la aventura o perjudicada por su daño o pérdida, su detención o incurrir en responsabilidad por su pérdida, daño o extravío. Así tendrán interés asegurable por ejemplo, el dueño de la nave, el armador, el fletador, etc. Cuando el asegurado no es dueño debe hacer presente esta circunstancia en la póliza, haciendo indicación de la fecha y hora en que los riesgos comienzan a correr a cargo del asegurador.

Finalmente deben hacerse algunas precisiones, en primer lugar, el interés asegurable debe existir al tiempo de la ocurrencia del siniestro (Art.1.165); y, en segundo lugar, el interés asegurable tiene que estar siempre dado por el aseguramiento de acciones lícitas y no podrá alcanzar a operaciones ilícitas, como por ejemplo, el transporte de mercaderías de contrabando.

5. Las obligaciones de las partes

¹³ Obr. cit. Pág. 366. Para el profesor Sergio Baeza P. la diferencia si existe. Opus cit, Pág. 136.

5.A. Obligaciones del asegurado

- El asegurado está obligado a rendir información al asegurador acerca de todos los riesgos que afectaren a la cosa asegurada y que sean de su conocimiento. (Buena fe, Art.556 y 1.176).

Hay que tener presente que el Art.1.176 presume que se debió conocer por parte del asegurado toda circunstancia que él no podría ignorar en el curso ordinario de sus negocios.

- Otra obligación del asegurado apunta a que la información que preste al asegurador ha de ser veraz.

- El asegurado está obligado a operar durante la vigencia del contrato como si no tuviera seguro, ello aplicando un principio de buena fe.

- Una vez ocurrido el siniestro, y tal como lo veremos en el capítulo V, el asegurado está obligado a poner en conocimiento del asegurador las siguientes circunstancias: 1. El o los hechos constitutivos del siniestro a través de una protesta; 2. Debe indicar completamente el embarque en los seguros de carga; 3. Deberá acompañar el contrato de seguro o sea la póliza; y 4. Deberá hacer indicación acerca de la pérdida o deterioro de la cosa asegurada, en este punto la pérdida de una nave y su carga se presume si transcurriere un plazo razonable sin que se tengan noticias de aquella.

Luego veremos la contrapartida de éstas obligaciones en lo que se refiere a las obligaciones del asegurador ante la ocurrencia de un siniestro, o sea, las acciones que el asegurado y/o beneficiario tienen contra el asegurador.

5.B. Obligaciones del asegurador

El Art.1.180 establece que ocurrido un siniestro el asegurador deberá indemnizar las pérdidas o daños originados por los riesgos cubiertos por la póliza. Además, deberá responder por la contribución a la avería común cuando ésta no se haya excluido, y los gastos en que se haya incurrido para evitar pérdidas mayores.

En este punto, cabe destacar, que en las obligaciones del asegurador en el seguro marítimo también existen diferencias con el seguro terrestre, y que se refieren, a que éste será responsable de todos los siniestros que sufra la cosa asegurada durante la vigencia del contrato, aunque en definitiva el monto de todos ellos exceda el valor de la suma asegurada (Art.1.191).

Cabe hacer presente que, si existe un daño parcial no reparado y luego se produce una pérdida total, sólo se puede indemnizar la pérdida ya que el seguro no puede constituirse en un factor de ganancia.

En otro sentido, los artículos 539 y 1.185, obligan al asegurador a probar que el siniestro no se encuentra incluido en los riesgos cubiertos por la póliza.

Por otra parte, al asegurador también lo obliga el principio de buena fe, el que se

traduce en que no deberá redactar cláusulas ambiguas o pasajes oscuros, o no dar antecedentes que permitan al asegurado evaluar adecuadamente la proposición. Así la ley contempla una sanción a la redacción ambigua a través de la inclusión del principio del artículo 1566 del Código Civil obligando que la interpretación de las cláusulas ambiguas del contrato se interpretarán en contra de quien redactó la póliza, quien no es otro que el asegurador (Art.1.175).

6. El valor asegurable

Una diferencia interesante con los seguros terrestres la constituye la posibilidad que las partes determinen, anticipadamente, al tiempo de celebrar el contrato, el valor del objeto asegurado.

A este respecto la doctrina clasifica las pólizas de seguros en avaluadas y no avaluadas, según si el valor de las especies aseguradas se determina al momento del siniestro o bien si se utiliza el valor determinado al tiempo de la celebración del contrato.

En el seguro terrestre, y en general, para todos los seguros el valor se determina al tiempo de la ocurrencia del siniestro de conformidad con lo dispuesto en los artículos 532, 533 y 535 que establece el Principio de Indemnización (Art. 517).

En el seguro marítimo también opera el *Principio de indemnización*, pero en este caso, la indemnización puede estar determinada por el valor del objeto asegurado al tiempo del siniestro o bien, y aquí está la diferencia, por el valor que las partes anticipadamente le hayan asignado al objeto asegurado.

En los seguros de cascos (naves), se permite convenir el valor de la especie asegurada, es más se presume este hecho si en la póliza se estableció dicho valor.

Si en la póliza no se establece un valor predeterminado, se aplican las reglas generales y será en el proceso de liquidación donde se determine el monto de la indemnización. O sea, operará el fenómeno conocido como infraseguro.

En cuanto al valor mismo de la especie asegurada, el asegurador puede pedir el certificado de un perito naval y, si así se hace, se reputará como el único valor verdadero sin posibilidad de discusiones posteriores. Estos seguros se les llama "a valor convenido" o "*agreed value*".

En este punto cabe hacer presente, que en algunas oportunidades, el establecimiento de un valor previo no se hace con miras a establecer la indemnización final, sino que se hace para efectos de determinar, en el proceso de liquidación, si existe una pérdida total constructiva o asimilada.

Esta regla del valor asegurable no es privativa de los seguros de cascos, ya que también se permite para los seguros de carga o mercaderías. En efecto, en este tipo de seguros se puede determinar anticipadamente una suma asegurada, y ello se puede de dos formas. La primera, por el valor de las especies al tiempo del contrato (como ocurre en los seguros de cascos) o bien, con el valor de las especies en el puerto de destino,

agregando los costos razonables realizados para hacer llegar las especies a puerto incluso el costo de los seguros.

En este sentido, el artículo 1.171 va más allá, y permite que la suma asegurada alcance a la cantidad que razonablemente pueda obtenerse de la venta de las especies en el destino previsto. Por ejemplo, un embarque de cajas de manzanas, que en Chile tiene un valor de 5 U\$ por caja, en Estados Unidos el exportador las vende frecuentemente en 8 U\$ por caja. Así el embarque de manzanas podría ser asegurado a razón de U\$8 por caja.

También se señala que el valor del flete (Art. 1.158 N°3) puede ser objeto de seguro marítimo bajo esta modalidad, sin embargo, ello no es posible, ya que en estricto rigor en estos casos siempre lo asegurado será un valor determinado, por lo que no hay diferencia con los otros tipos de seguros. Además, tratándose de los desembolsos aludidos en N°3 del artículo 1.158, estos no son posibles de terminación anticipada y serán siempre establecidos en el proceso de liquidación del siniestro.

7. La prescripción de acciones

En materia de seguro terrestre, salvo el de transporte, según el artículo 568, las acciones prescriben en cuatro años. El de transporte se rige bajo la regla del artículo 822, o sea cuatro años.

En materia de seguro marítimo en cambio, los artículos 1.248, 1.249 y 1.250, establecen un plazo especial de prescripción que es de 2 años contados desde la ocurrencia del siniestro, además, se establece una causal de interrupción especial en favor del asegurado, ya que como veremos, si el asegurado manifiesta al asegurador la intención de hacer dejación del objeto asegurado siniestrado, interrumpe la prescripción que corría en su contra.

8. Otras Diferencias

8.1. La mercantilidad del acto

En este aspecto cabe señalar, que, el contrato de seguro en general, a la luz del artículo 3° del Código de Comercio, es para la aseguradora siempre un acto de comercio (artículo 3° N° 9), en cambio, para el asegurado, hay que determinar la finalidad a que el contrato se destine, así, para él solo será mercantil cuando el seguro se contrate como complemento a una actividad mercantil, (teoría de la accesoriedad). En cambio, en el seguro marítimo, atendido lo dispuesto en el artículo 3 N° 16 del Código de Comercio es siempre acto de comercio para ambas partes, sin importar si para el asegurado el

contrato es accesorio a una actividad comercial.

8.2. Desde un punto de vista tributario

Atendida la trascendencia del seguro marítimo y al crecimiento de la actividad naviera y comercial por mar, la contratación de seguros en el exterior es bastante frecuente. En general según lo dispuesto en el artículo 59 N° 3 de la Ley de la Renta (Decreto Ley 824) la contratación de seguros en el exterior para asegurar bienes situados en Chile son grabados con un impuesto adicional a la renta, ascendente al 22% del valor de la prima, (ello sin considerar el 19% de IVA). Sin embargo, tratándose de los seguros marítimos, la ley expresamente establece una diferencia, el mismo N° 3 del artículo 59 de la Ley de la Renta, establece, que el impuesto adicional antes aludido no es aplicable para las primas provenientes de seguros del casco y máquinas, excesos, fletes, desembolsos y otros propios de la actividad naviera, como asimismo, los seguros de protección e indemnización relativos a ambas actividades y los seguros y reaseguros, por créditos de exportación.

8.3. Desde la obligatoriedad de la contratación

En general la contratación de seguros tal como ocurre en los seguros terrestres, en general siempre es voluntaria, pero en igual que aquellos, se comienza a imponer el establecimiento de seguros obligatorios, es el caso del artículo 146 de la Ley de Navegación (DL N°2.222 de 1978) que establece que las naves o artefactos navales de más de 3.000 TRG (toneladas de registro grueso) deberán contar con un seguro para responder de los eventuales derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas. Otro ejemplo lo constituye la directiva de la autoridad marítima (Dirección General de Territorio Marítimo y de la Marina Mercante de la Armada) N° O-71/017 del 23 de Noviembre del 2.000 ¹⁴.

En general, se han comenzado a imponer seguros marítimos obligatorios, derivados fundamentalmente por el derrame de hidrocarburos y sustancias peligrosas en el mar. Para Chile el establecimiento de estos seguros obligatorios proviene, tanto de una preocupación legítima interna, como del cumplimiento de los acuerdos intencionales suscritos por nuestro país en estas materias, v.g. el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969. ¹⁵

8.4. En cuanto a la duración de vigencia del contrato

Los contratos de seguro terrestre, en general se pactan por tiempo (un año), en el seguro marítimo, en cambio, las fórmulas de duración del contrato se establecen tanto por

¹⁴ Boletín de Información marítima N° 6 del 2000, Pág. 76, (Directemar.cl) D.G.T.M. Y M.M.

¹⁵ Aprobado por el Decreto Ley 1808 de 26 de mayo de 1977, y de D/O de 08 de octubre de 1977

tiempo, como por viaje, lo anterior tiene raigambres históricas donde las aventuras marítimas eran más inciertas y las travesías eran extremadamente largas.

8.5. En cuanto a las acciones emanadas del seguro ocurrido un siniestro

Sin perjuicio de lo que se señalará en los posteriores capítulos de este trabajo, una de las importantes diferencias entre el seguro marítimo y el terrestre las encontramos en las acciones que tiene el asegurado-beneficiario en contra del asegurador una vez ocurrido un siniestro.

En el seguro marítimo (Art.1.179) el asegurado-beneficiario tiene dos acciones, optativas y subsidiarias entre si, la Acción de Avería, que tiene por objeto la indemnización por los daños sufridos por la cosa asegurada, por ejemplo para procurar su reparación de la misma; y tiene la Acción de Dejación, por la cual se persigue el pago del total de la suma asegurada, dejando o entregando la especie asegurada al asegurador para que este se haga dueño de ella.

La diferencia con el seguro terrestre radica en que en este último, por regla general, sólo procede la acción de avería, en tanto, la acción de dejación, es excepcional y sólo opera en virtud de una disposición legal o contractual expresa. En el seguro marítimo las dos acciones existen siempre, pero sólo se puede ejercer una, o las dos, pero una en subsidio de la otra.

8.6. En cuanto a la resolución de conflictos

En cuanto a la resolución de conflictos, y, fundamentalmente, en lo que se refiera al arbitraje encontramos entre los seguros terrestres y marítimos una importante diferencia, jurídica, y digo jurídica, porque práctica no tiene, ya que casi todos, por no decir todos los conflictos de seguros se resuelven por la vía de compromiso o cláusulas compromisorias insertas en todas las pólizas de seguros.

Pero refiriéndonos a la distinción debemos señalar que en el seguro marítimo, atendido lo dispuesto por el artículo 1.203 de Código de Comercio, toda controversia que de lugar el comercio marítimo o la navegación, incluidos los seguros marítimos, será sometida a arbitraje, o sea el arbitraje es forzoso u obligatorio.

En el seguro terrestre en cambio, el arbitraje es voluntario, o sea, esa fórmula de resolución de conflictos es libremente pactada por las partes y en cualquier momento podría ser dejada sin efecto.

8.7. Privilegio del crédito por prima

Otra diferencia la encontramos en los derechos del asegurador ante el asegurado por el no pago de prima, en los seguros terrestres según la antigua Ley de Quiebras N° 4.558, el asegurador tenía en contra del asegurado un crédito de segunda clase de aquellos del

artículo 2.474 del Código Civil, sobre los objetos asegurados, con la actual Ley de Quiebras N° 18.175 se eliminó dicho privilegio, pasando a ser un crédito valista.

En los seguros marítimos de casco y responsabilidad, en cambio, el asegurador tiene un *privilegio* sobre la nave tal como lo señala el artículo 846 N° 5 del Código de Comercio.¹⁶

¹⁶ Artículo 846. Además, gozan de privilegio sobre la nave, en el orden en que se enumeran, en grado posterior a los indicados en el artículo 844, los siguientes: N° 5 Los créditos por primas de seguro respecto de la nave, sean del casco o de responsabilidad

CAPITULO III. Los Riesgos y Coberturas del Seguro Marítimo

1. Sección preliminar

El centro de este trabajo radica en la necesidad de revisar el alcance de las coberturas de los seguros marítimos, para tal efecto, cabe hacer mención a dos elementos sustanciales y comunes con el seguro terrestre y, en general, con cualquier tipo de contrato de seguro: el riesgo y la póliza:

A. *El riesgo*: es el elemento esencial del seguro y lo constituye, en general, la posibilidad o eventualidad de que ocurra un hecho que perjudique económicamente al asegurado, ya sea por que puede afectar a bienes determinados, al derecho a exigir ciertas prestaciones, al patrimonio mismo en forma indeterminada, o a la vida, salud o integridad de una persona.¹⁷

B. Las Pólizas: Según el artículo 514 póliza es el documento justificativo del seguro, por el que se perfecciona y prueba el contrato.

En Chile, las pólizas de seguro deben ser depositadas para su aplicación en la

¹⁷ Contreras. El contrato de seguro. Pág. 56 Editorial jurídica La Ley 2002

Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), hasta el año 2002, la Superintendencia tenía facultades para revisar la legalidad de las pólizas, sin embargo, se le ha quitado esa posibilidad y para que una nueva póliza pueda utilizarse basta con depositarla en dicho organismo.

Las pólizas se componen de dos grandes partes: las condiciones generales, requisito de la esencia del contrato y son las que encontramos depositadas en la Superintendencia; y las condiciones particulares.

Las pólizas en el seguro marítimo tal como en el seguro terrestre admiten clasificaciones:

1. Según el tipo de contrato:

a) Póliza específica (mayor aplicación práctica); b) Póliza abierta o con declaraciones; y c) Póliza con declaración mensual de valores. En estas, la compañía otorga a favor de determinado asegurado una póliza que cubre determinadas existencias o movimientos de transporte, obligándose al asegurado a señalar una vez al mes, el valor efectivo de las existencias o movimientos realizados durante el mes, para ajustar el cobro de la prima, por el contrario estas declaraciones no tienen efectos para efectos de determinar las existencias y pérdidas ante la ocurrencia de un siniestro.

2. Según la determinación del asegurado: a) nominativa; b) a la orden, donde el asegurado puede transferir su condición a un tercero mediante endoso; y c) al portador, en esta figura se incluye la fórmula “por cuenta de quien corresponda”.

3. En los seguros de carga se distinguen pólizas según la determinación del buque que trasportara la carga. Así tenemos: a) póliza común o para un buque determinado; b) póliza sin buque determinado, o “póliza flotante”, la cual a su vez se subclasifica en: b.1. “póliza de abono” que establece el seguro para una cantidad global de carga, la que puede tener uno o más destinos, o bien, asegurador asume el riesgo por las cargas que el asegurado contrate dentro de un plazo determinado y b.2. “póliza flotante”, por la cual se describe en términos generales al seguro dentro de la cantidad asegurada, pero deja el nombre del buque para una estipulación posterior. Para estas situaciones los aseguradores utilizan los certificados de cobertura, los cuales a su vez pueden ser provisorios o definitivos.

Por otra parte, cabe mencionar que cualquier modificación al contrato de seguro debe constar siempre por escrito, y toma el nombre de *endoso*.

En el derecho comparado, las leyes establecen exigencias especiales para las pólizas de seguros marítimo, especialmente, para los seguros de cascos, así por ejemplo, el artículo 822 de Código de Comercio de Venezuela establece que además de los requisitos generales a toda póliza de seguro contenidos en el artículo 550 de dicho código, debe contener; A) El nombre, apellido y domicilio del capitán; B) El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación, ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento; C) El lugar de la carga, el de la descarga y los puertos de escala; D) El puerto de donde ha salido o debido salir la nave y el de su destino; E) El lugar donde los riesgos principian a correr por cuenta del asegurado, con designación específica de los que fueren excluidos del seguro;

F) El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo o sólo por el de ida o vuelta; G) El tiempo, lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima, y H) La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no esté iniciado.

2. Los objetos asegurados

El artículo 1.160 del Código de Comercio, dispone: los seguros marítimos pueden versar sobre: “*Art. 1.160, Los seguros marítimos pueden versar sobre:*

1. *Una nave o artefacto naval, sus accesorios y objetos fijos o movibles, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;*
2. *Mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, fluvial o lacustre;*
3. *El valor del flete y de los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima, o*
4. *La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros como consecuencia de su uso o navegación.”*

Como podrá apreciarse nuestra normativa es bastante amplia, ya que intenta cubrir todos los aspectos de la vida en el mar e incluso, como podremos apreciar más adelante, alcanza a cubrir riesgos que no ocurren directamente en el mar, como el aseguramiento de naves en construcción y en reparación, y en los seguros de carga, las nuevas tendencias apuntan a cubrir riesgos que derechamente ocurren en tierra pero no por ello cambia el carácter de marítimo el seguro, esta situación la encontraremos frecuentemente en los seguros marítimos de carga, por ejemplo cuando se opera bajo la fórmula CIF (Costo seguro y flete)¹⁸

2.1. Naves

El N° 1 del artículo 1.160 dispone que pueden ser objetos de seguro marítimo: Una nave o artefacto naval, sus accesorios y objetos fijos o movibles, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción; veamos a continuación en que consiste cada una de estos conceptos:

Nave: según lo dispuesto en los artículos 826 y 827. Nave es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión y comprende tanto el casco como la maquinaria y las pertenencias fijas o movibles que la complementan. No incluye el armamento, las vituallas ni fletes devengados.

Artefacto naval, según el artículo 826 inciso 2º: es todo aquel que, no estando construido para navegar cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las

¹⁸ Cost, insurance and freight

actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares. No se incluyen en este concepto las obras portuarias aunque se internen en el agua.

accesorios, sea, fijos o móviles. Por ejemplo, artefactos pesqueros.

2.2. La Carga

El N° 2 del artículo 1.160, se refiere a las mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, fluvial o lacustre: que comprende mercadería o carga o cualquier tipo de bienes muebles que puedan sufrir riesgos en el transporte marítimo, fluvial y lacustre.

En la actualidad, el aseguramiento de carga tiene un papel preponderante en la actividad naviera, fundamentalmente por los procesos de liberalización comercial, de ahí que se hayan generado regímenes especiales de compraventa internacional, los Incoterms, los cuales tienen una estrecha relación con el seguro, ya que como veremos en varios Incoterms se establecen obligaciones relativas a la contratación de seguros, su beneficiario y a quien le incumbe el pago de las primas. Es en estos tipos de compraventa internacional por los que se ha generado el seguro por cuenta de quien corresponde que ya se ha analizado.

En este punto cabe señalar que dentro del concepto carga, se entienden comprendidos los equipajes de los pasajeros.

2.3. Flete

El N° 3 del artículo 1.160, dispone que, los seguros marítimos pueden versar sobre: N° 3: El valor del flete y de los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima. El artículo 1.172 complementa este numeral diciendo que: "Pueden asegurarse el valor del flete, y los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima, y que pueden dejar de recuperarse por algún riesgo marítimo o de otra naturaleza, expresamente cubierto en la póliza".

Estas normas se refiere al empresario que toma el papel de naviero o armador de una nave o aquellos que la explotan comercialmente, sea como, fletadores, subfletadores o como meros operadores.¹⁹

Así, la palabra "Flete", es utilizada en su doble acepción, es decir, flete como el precio que paga el fletante al fletador por el uso de la nave bajo cualquiera de las modalidades de fletamento²⁰, o bien, "flete" como la suma ganada por el contrato de transporte marítimo de mercaderías. Es más, se señala que puede ser objeto de seguro el llamado "flete anticipado" que es el flete pagado con anterioridad al inicio de la expedición.

¹⁹ Cornejo, opus cit, Pág.422

²⁰ Fletamento por tiempo, por viaje y a casco desnudo, artículos 930 y ss

En este sentido cabe señalar que la palabra “flete” en sus dos acepciones no alcanza a cubrir el pasaje, que es la remuneración que el pasajero paga al transportador.²¹

Si la nave o las mercaderías se pierden por un acontecimiento de la navegación, teóricamente el derecho a cobrar el flete se puede ver afectado, lo que constituye un riesgo en esta clase de seguro. Aquí, lo que se asegura, no es la solvencia o el pago, en general, de un flete exitoso, ya que no es un seguro de crédito, sino que se cubre el no devengamiento del flete. Así por ejemplo, cuando el flete es por cobrar (freight collect), este crédito nace contra la entrega de la mercancía en destino y el riesgo de su devengamiento pertenece al transportador o fletante. Por el contrario si el pago es previo (pre paid) el riesgo es del fletador, cargador o consignatario que lo ha pagado antes de recibir la contraprestación.²²

2.4. La responsabilidad

El N° 4 del artículo 1.160 a su turno establece: “Los seguros marítimos pueden versar sobre: N° 4 La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros como consecuencia de su uso o navegación”.

La responsabilidad civil del dueño de una nave, de su armador, su operador u otro sujeto que tenga relación con la nave puede quedar cubierta por el seguro.

Respecto a este numeral, Profesor Eugenio Cornejo F.²³ señala que la expresión “La responsabilidad de una nave u otro objeto” no implica que se produzca un derecho in rem, sino que es una manera figurativa de demarcar las responsabilidades civiles que correspondan a su dueño, armador, charteador u operador que haya asumido la explotación de la nave y que deba responder frente a terceros como consecuencia del uso de la nave, su navegación o de otros contratos de fletamento o transporte que puedan generarle responsabilidad.

Con este numeral, la ley no hace otra cosa que introducir expresamente el denominado Seguro de responsabilidad marítima, el cual es definido por el profesor Contreras como aquel en cuya virtud el asegurador reembolsa al asegurado la indemnización de perjuicios causados a terceros y los gastos en que haya incurrido.

Tal como veremos estos tipos de seguros buscan cubrir por ejemplo, el lucro cesante, indemnizaciones por muerte o lesiones de tripulación o pasajeros, las costas de un juicio de abordaje, y en general los daños a terceros que generen responsabilidad civil para el asegurado.

²¹ Véase artículo 1.044 del Código de Comercio

²² Barroilhet Acevedo, Claudio y otro: DERECHO DEL TRANSPORTE, Tomo II, Pág. 550. editorial Libromar Ltda. 1ª edición Santiago 2002

²³ Cfr: Opus cit. Pág.422

3. Los riesgos cubiertos en general

3.1. Sección preliminar

Según el artículo 513 del Código de Comercio, riesgo es la eventualidad de todo caso fortuito que puede causar la pérdida o deterioro de los objetos asegurados.

En el seguro marítimo la ley se ha preocupado de referirse a los riesgos que líneas generales afectan la actividad marítima, así, el artículo 1.161 al definir a estos seguros señala: “Los seguros marítimos tienen por objeto indemnizar al asegurado respecto de la pérdida o daño que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una aventura marítima, fluvial, lacustre, o en canales interiores”.

En este punto cabe hacerse cargo de un primer concepto, cual es el de “Aventura”, el cual en la actualidad es comprensivo de viaje o expedición marítima, ya que a decir de Contreras²⁴, la palabra “aventura” es sólo una reminiscencia de la peligrosidad y la incertidumbre que conllevaba la navegación de antaño, o, a decir de Cornejo²⁵, se encuentra “pasada de moda” ya que con el avance de la tecnología la construcción de las naves y las comunicaciones no es usual que las naves se encuentran enfrentadas a los riesgos marítimos, sin conexión con personas determinadas de su misma empresa o autoridades marítimas. Como antecedente adicional en Venezuela por ejemplo, se utilizan los conceptos de “expedición marítima” y “riesgos del mar” para referirse a nuestro concepto de expedición marítima, fluvial o lacustre.

El artículo 1.162 colabora con el verdadero alcance de la expresión aventura, señalando que se entienden incluidos en el concepto de riesgo – aventura- los peligros que provengan o que puedan ocurrir como consecuencia de la navegación o de estar la nave o artefacto naval en puerto o detenidos, incluyendo en este concepto los peligros derivados de las condiciones del tiempo, incendio, piratas, ladrones, asaltantes, capturas, naufragios, varamientos, abordajes, cambios forzados de ruta, apresamiento, saqueo, requisamiento por orden de la autoridad administrativa, retención por orden de potencia extranjera, represalia y, en general, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios.

La norma anterior en ningún caso es taxativa, ya que como se ha señalado en el capítulo primero de este trabajo, la voluntad de las partes prima por sobre estas disposiciones legales y pueden ampliar la cobertura, tal como lo sugiere el artículo 1.163. Cabe hacer presente que estas modificaciones deberán siempre encontrarse contenidas en forma expresa en la respectiva póliza. En definitiva el valor de estas normas, pasa fundamentalmente por que ayuda a establecer el alcance de la cobertura cuando la póliza

²⁴ Contreras. Derecho Marítimo. Pág.365

²⁵ Cornejo, opus cit. Pág. 422.

no es lo suficientemente clara, o sea estas normas son elementos de la naturaleza de la cobertura del seguro marítimo, de modo que, se entienden incorporados al contrato, salvo cláusula especial en contrario.

Respecto de esta última norma (1.163) es la que da pie a la reiteradamente señalada situación de aseguramiento de riesgos que ocurren en tierra y que no por ello quitan al seguro el carácter de marítimo.

No obstante todo lo anterior y, tal como se apreciara en los apartados siguientes, en la práctica las aseguradoras hacen en las pólizas, enunciación precisa y detallada de lo que está o no cubierto por el seguro, recurriendo a la máxima imaginación para establecer los posibles riesgos que pudieren afectar a los objetos asegurados. A este respecto eso sí y en honor a la realidad, por más detalladas que sean las condiciones de las pólizas siempre se plantean dudas, fundamentalmente en lo que se refiere a las condiciones particulares de las pólizas ya que no siempre son lo suficientemente claras y completas.

Otro aspecto que conduce a frecuentes dudas se refiere a la participación del asegurado o sus dependientes en las causas del siniestro, de ahí que el Lloyd's de Londres se haya preocupado del tema estableciendo cláusulas adicionales que apuntan a delimitar si se cubren las pérdidas y daños derivados de la culpa o dolo del capitán o la tripulación. Sin embargo, en relación al dolo del capitán, inmediatamente hay que señalar que sólo opera en caso de estipulación especial, tal como lo estipula el artículo 1.180 del Código de Comercio. Esta figura denominada jurídicamente Baratería es definida como "el daño hecho intencionalmente al barco o a la carga con un fin de lucro o para ocultar un hecho ilícito realizado con un fin de lucro".

3.2. Los deducibles

Otro punto interesante en relación a los riesgos y su traspaso al asegurador, tiene relación con los deducibles, que tienen por virtud hacer asumir en el asegurado un porcentaje del valor de los daños, sea a través de fórmulas como deducir una parte de la cantidad pactada o solo responder hasta una suma determinada, por ejemplo hasta U\$ 500.000, o a un porcentaje del valor de las cosa asegurada.

En la actualidad los deducibles son variables y las compañías los establecen según la condición del objeto asegurado, por lo cual no es posible dar un valor determinado.

Cabe destacar además, que los deducibles no se aplican cuando el siniestro ha causado una pérdida total, sea real o constructiva.

4. Riesgos y coberturas para los distintos tipos de seguros marítimos

4.1. Seguro de casco y máquinas

Los seguros de cascos y máquinas cubren las pérdidas o daños ocurridos en la nave asegurada. Antes de pasar al análisis de las causas que producen una determinada pérdida o daño, cabe dilucidar el concepto de pérdida y daño, haciendo simultáneamente una revisión a ciertos gastos realizados por el asegurado y que tiene derecho a ser reembolsados verificado el siniestro.

a) *Pérdidas* (losses)

El Código distingue dos tipos de pérdida, la parcial y la total, según sea el nivel de daños. A su vez las pérdidas totales se subclasifican en pérdida total real o efectiva, y en pérdida total constructiva o asimilada.

La pérdida total real o efectiva es aquella en que el objeto asegurado queda completamente destruido, o de tal modo dañado, que pierde definitivamente la aptitud para el fin a que estaba destinado, o cuando el asegurado sea irremediamente privado de él. Por ejemplo, el hundimiento del buque, el encallamiento del buque; en requerios que destruyan completamente el casco, aún cuando quede la cabina en buen estado; y cuando el buque es apresado por piratas; o apresamiento en caso de guerra cuando esta sea un riesgo cubierto.

La pérdida total constructiva o asimilada²⁶, según el artículo 1.189 del Código existe cuando el objeto asegurado sea razonablemente abandonado, ya sea porque la pérdida total efectiva parezca inevitable o porque no es posible evitar su pérdida, sin incurrir en un gasto que exceda del valor de dicho objeto después de efectuado el desembolso.

Además el Código se encarga de dar ejemplos de que se entiende por pérdida total asimilada:

- Nº 1 Cuando el asegurado sea privado de la nave o de las mercancías a causa de un riesgo cubierto por la póliza y sea improbable que pueda recuperarlas o el costo de la recuperación exceda al valor de la nave o de las mercancías una vez recuperadas;

El ejemplo clásico para explicar este caso, es el que señala lo sucedido en 1960, con el maremoto en la Décima Región, donde naves fueron desplazadas tierra adentro encallando, luego el agua se retiró pero dejó las naves allí casi sin daños pero era indudable que la posibilidad de recuperarlas era casi imposible o el costo que ello tendría superaría largamente el valor de la nave.

- Nº 2 Cuando el daño causado a una nave por un riesgo asegurado, sea de tal magnitud que el costo de repararla exceda al valor de esa nave, una vez reparada²⁷. Al estimarse el costo de reparación, no se hará deducción alguna por contribuciones de avería gruesa a esas reparaciones, de cargo de otros intereses. Pero se tomarán en cuenta los gastos de futuras operaciones de salvamento y de cualquier futura

²⁶ constructive or technical total loss

²⁷ En el sistema anglosajón y americano el concepto de valor de la nave, es el "valor asegurado"

contribución de avería gruesa que afectaría a la nave, al ser reparada, y por ejemplo, cuando una nave ha encallado o varado y recibe auxilio de terceros, estos tienen derecho, según las reglas del código a recibir del armador un premio o salvamento, además el armador deberá asumir sus daños. Si sumados estos valores se supera la suma asegurada, habrá paridad total asimilada.

- El N° 3 se refiere exclusivamente para los casos de seguro de carga, por lo que lo veremos en el apartado siguiente.

Finalmente cabe destacar que la pérdida total asimilada tiene una estrecha relación con la acción de dejación, tal como veremos en el capítulo quinto de este trabajo.

En otro aspecto cabe señalar, que cuando la póliza cubre el riesgo de pérdida total, se entiende que se refiere tanto a la real o efectiva como a la constructiva (artículo 1.190), salvo que en la póliza se diga expresamente el alcance de la cobertura.

Lo anterior se aprecia de manera importante en los seguros de “pérdida total solamente”,²⁸ donde sólo existe derecho a indemnización cuando la pérdida es total, y por ello no se pagan las averías o daños parciales. Sin embargo cabe mencionar inmediatamente que en estos tipos de seguros procede igualmente el reembolso de ciertos gastos o desembolsos realizados para evitar la pérdida asegurada, a saber: a) las contribuciones de avería común; b) los gastos de salvamento; c) los gastos de Sue & Labour, etc, que veremos a continuación.

Como contrapartida a los seguros contra pérdida total solamente, existen los seguros denominados “a todo riesgo o all risk”²⁹, donde además de la pérdida total, y el desembolso de los gastos, el asegurador deberá indemnizar por las averías o daños parciales del casco y sus maquinarias. Cabe mencionar que excepcionalmente en estos tipos de seguros se agrega la cobertura por colisión u otras responsabilidades.

b) *Daños*, el concepto de daño se debe entender circunscrito a las denominadas pérdidas parciales de la clasificación del apartado anterior, o también, se les denomina genéricamente averías.

c) *Gastos*: cabe agregar que aún cuando no forman parte de las coberturas en sentido estricto, el asegurador está obligado a indemnizar al asegurado por los gastos en que ha incurrido a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza. Estos son:

c.1. Las contribuciones de los objetos asegurados en avería gruesa o común³⁰, siempre y cuando la avería no provenga de un riesgo excluido en la póliza, por ejemplo que no provenga de los efectos de una guerra. La avería común sólo se produce cuando

²⁸ Estos tipos de seguros son los que generalmente las compañías ofrecen a las naves pesqueras cuyo casco es de madera

²⁹ las comillas se anotan, ya que como sabemos, no existe seguro en el mundo que cubra todos los riesgos, por lo que la indicación a todo riesgo, es una expresión utilizada para distinguir a los seguros de pérdida total solamente

³⁰ Según el artículo 1095. Constituyen avería gruesa o común los sacrificios o gastos extraordinarios e imprevistos, efectuados o contraídos intencional y razonablemente, con el objeto de preservar de un peligro común a los intereses comprometidos en la expedición marítima. Según el artículo 65 (2) de la Maritime Insurance Act. de 1906, Gastos de Salvamento son los gastos a los que tiene derecho un salvador en virtud de la ley marítima e independientemente de todo contrato.

en la nave afectada concurren distintos intereses, el dueño de la nave, y el dueño de la carga o el fletante. Por ejemplo, cuando la nave debido a una fuerte tormenta encalla en un determinado lugar, y no puede salir por el gran peso; el capitán toma la decisión de arrojar parte de la carga por la borda para aligerar peso y poder salir, ya que de lo contrario, aparte de perder la totalidad de la carga puede perder por completo su nave, otro ejemplo lo constituyen los daños causados por el agua para apagar un incendio abordo.

c.2) Gastos de Salvamento: Los gastos de salvamento son los premios que el dueño de una nave en peligro debe pagar a su salvador.

Los premios se pueden establecer de común acuerdo entre las partes, o, en subsidio, lo determinará un tribunal.

Si la nave salvada estaba asegurada, estos gastos son recuperables en la medida que se efectuaron para evitar o minimizar una pérdida causada por un riesgo cubierto. Sin embargo, a diferencia de los gastos Sue & Labour, que veremos a continuación, las acciones de salvamento tendientes a evitar o disminuir pérdidas tienen que ser exitosas en su resultado, ya que de lo contrario no habría salvamento y, por lo mismo, mucho menos cobertura.

En este punto se plantea la duda, acerca de que pasa cuando la nave salvadora es del mismo dueño que la nave salvada, o sea que se trate de naves hermanas, en tal caso la cobertura del Instituto a Término de Londres dispone que, la suma a pagar por los servicios prestados se someterá a la decisión de un solo árbitro designado de común acuerdo entre los aseguradores y el asegurado³¹. Una disposición similar se encuentra en la póliza del Instituto americano³².

c.3) Los gastos de “Sue and Labour” que son definidos como “los gastos efectuados para evitar que el objeto asegurado sufra daño, o disminuir los efectos sus efectos, siempre y cuando las causa de los daños evitados o consecuencias disminuidas provengan de un riesgo cubierto por la póliza, y que no puedan calificarse de gastos de avería gruesa o de gastos de salvamento”.

En cuanto a estos gastos cabe hacer algunas precisiones:

a) Los gastos de Sue & Labour, no se encuentran incluidos en la cantidad asegurada (valor asegurable), ya que se trata de una contribución independiente y, por ello, debe pagarse aparte, o sea, debe agregarse a la cantidad asegurada;

b) A diferencia de los gastos de salvamento, las acciones o gastos efectuados no necesitan ser exitosos, siempre que sean razonables y hayan estado dirigidos a minimizar el daño o pérdida;

c) En los casos de pérdida total solamente, basta con que el gasto se haya realizado

³¹ Cláusula 9º de la Póliza para Casco Marítimo del Instituto a término y cláusula 10º de la Póliza de pérdida total solamente para casco marítimo del instituto a término.

³² POL 1 92 048

para evitar una pérdida causada por un peligro cubierto aunque no sea el que provocó la pérdida en definitiva; y

d) Finalmente, cabe hacer presente que si estos gastos no son mencionados en la póliza, situación bastante difícil por cierto, el Código de Comercio en sus artículos 1.180 y 1.181, se encarga de señalar que estos gastos se deben siempre aún cuando no se hayan estipulado. O sea, el Código está supliendo la voluntad de las partes. Como contrapartida, si dichos gastos han sido excluidos expresamente por las partes, esta disposición contractual prima por sobre las de supletoriedad legal.

D. Cabe destacar que en los seguros de cascos es frecuente encontrar que no se cubren solamente pérdidas, daños o gastos, sino que en algunas oportunidades, también, se cubren *responsabilidades*, este es el caso de la llamada *Responsabilidad por Colisión*:

Respecto de este punto, en primer lugar, hay que distinguir entre los conceptos de colisión y contacto. La Colisión “es el impacto o choque con otra nave” y Contacto, en sentido estricto, es “cualquier impacto de la nave asegurada con un objeto que no sea otra nave, como podría ser el caso de redes, boyas o instalaciones portuarias”.

El seguro opera de manera distinta en uno y otro caso, si lo que hay es un contacto, el asegurado sólo tiene derecho a que se le indemnicen los daños causados a su nave, por cuanto se trataría de un riesgo del mar, pero no tiene derecho a las indemnizaciones que debe pagar al dueño de las redes o instalaciones portuarias. Si lo que hay es una colisión, y la nave asegurada resulta culpable de ella, la compañía deberá pagar al asegurado tanto los daños propios, como las indemnizaciones que éste debe pagar al o los propietarios de la embarcación colisionada y a los propietarios de la carga a bordo de esta última embarcación. O sea, deberá resarcir los daños por: a) Pérdida del otro buque o daños al mismo; b) Pérdida del cargamento o daños causados al mismo a bordo del otro buque; c) Retrasos y pérdidas de uso del otro buque o de las propiedades cargadas a bordo del mismo; d) Avería común del otro buque; e) Avería común del cargamento cargado a bordo del otro buque; f) Salvamento del otro buque; y g) Salvamento del cargamento cargado a bordo del otro buque. etc.

Cuando las naves colisionadas son hermanas la cobertura dispone que la colisión estará cubierta como si fueran naves pertenecientes en su totalidad a personas distintas. De ello da cuenta por ejemplo la cláusula 8ª del Póliza para Casco Marítimo del Instituto a Término³³, la 19ª de la Póliza de Casco Marítimo del Instituto Americano.

En algunas pólizas³⁴, el riesgo de responsabilidad por colisión se cubre por completo o sea 4/4. Sin embargo en la generalidad de las pólizas se estila contratar bajo la fórmula de RDC 3/4, por la cual el asegurador asuma sólo tres cuartas partes del valor del casco y máquinas en tanto que el cuarto restante es asumido por el asegurado. En este punto cabe señalar inmediatamente que este cuarto no cubierto por los seguros de cascos, si se encuentra en las coberturas de los P & I³⁵.

E. Causas de pérdida o daños que se encuentra cubiertas por los seguros:

³³ POL 1 92 050

³⁴ POL 1 92 051 POLIZA DEL INSTITUTO PARA NAVE PESQUERA cláusula 18.

Retomando el análisis de las coberturas por pérdida o daños, cabe hacerse cargo ahora de las causas de las pérdidas o daños que los aseguradores están dispuestos a soportar, para ello veremos las coberturas establecidas en algunas de las pólizas más comunes en nuestro país, y lo analizaremos clasificando el origen de los riesgos o peligros, según se trate de peligros del mar en sentido amplio, refiriéndose a hechos fortuitos, salvo la echazón; en segundo lugar, los denominados peligros adicionales o, también, llamados el caso "Inchmaree"; para en un tercer momento referirnos a coberturas especiales.

E.1. La Póliza para Casco Marítimo del Instituto a Término cubre las pérdidas o daños del objeto asegurado causado por:

- riesgos del mar, ríos, lagos y otras aguas navegables; en el concepto riesgo del mar se comprende, a) mal tiempo; b) naufragio; c) colisión con otra nave, en lo que se refiere a los daños propios de la nave asegurada, d) volcamiento; e) contacto con objetos sumergidos o flotantes; y f) varamiento.

- incendio, explosión;

- robo con violencia por personas ajenas a la nave;

- echazón (Acción de arrojar por la borda parte de la carga de un buque normalmente para aligerar su peso a fin de, por ejemplo, capear el temporal u otro riesgo semejante);

- piratería;

- avería o accidentes a instalaciones o reactores nucleares;

- contacto con aviones u objetos similares que caigan de los mismos, medios terrestres de transporte, equipos o instalaciones de muelles o puertos;³⁶

- terremotos, erupciones volcánicas o rayos.

Además, la póliza cubre los denominados peligros adicionales, que ya no tienen un caso fortuito si no que de daños ocasionados por la negligencia de ciertas personas incluido el defecto del casco y las maquinarias entre otras. Así la póliza en estudio cubre la pérdida o daños del objeto asegurado causada por:

- accidentes en la carga, descarga o re-estiba de la carga o combustible;

- estallido de caldera, rotura de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o en el casco; en este caso cabe señalar que no se cubre los daños sobre la caldera o los ejes, sino que las consecuencias que ese accidente provoque en el resto de la nave, o sea para daños consecuenciales;

- negligencia del Capitán, Oficiales, tripulantes prácticos; aquí lo que se cubre es la negligencia de la tripulación, que por vía de falta de mantención o mal uso de los equipos causen daños al casco y la maquinaria;

- negligencia de reparadores o fletadores de la nave, siempre que estos no figuren

³⁵ Rules The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association

³⁶ Aquí cabe señalar que solo se refieren a los daños causados a la nave asegurada (ver responsabilidad por colisión)

como asegurados bajo este seguro;

- baratería del Capitán, Oficiales o Tripulantes; siempre que tal pérdida o daño no haya sido consecuencia de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, Armadores o Administradores. Recordemos que constituyen baratería los actos fraudulentos ejecutados capitán o la tripulación con la intención de dañar al casco o la maquinaria de la nave asegurada.

E.2. En segundo lugar, una de las pólizas más usadas en Chile es la Póliza de Pérdida Total Solamente para Casco Marítimo del Instituto a Término³⁷, la cual tiene se refiere exactamente a los mismas causas indicadas en la póliza anterior, pero con la diferencia que este sólo se refiere a la cobertura por la pérdida total (real o constructiva) del objeto asegurado.

E.3. En tercer lugar, tenemos la cobertura de la Póliza de Casco Marítimo del Instituto Americano, que por su parte cubre:

- Riesgos del Mar, en sentido expresado en el punto D.1 anterior.
- Hombres de Guerra, - Incendio, - Rayo, - Terremotos, - Enemigos, - Piratas, - Vagabundos, - Ladrones - Asaltantes, - Retenciones y Detenimientos de todo Rey, Príncipes y Pueblo, de cualquiera nación, condición y calidad,
- Baratería del Capitán y Marineros y de cualquiera otro riesgo similar,
- Pérdidas o Infortunios que han o llegarán a herir,
- Perjuicio o daño a la Nave, o cualquier parte de ella, exceptuando, sin embargo, aquellos de los riesgos que anteceden que puedan quedar excluidos por disposiciones que figuren en otra parte de la Póliza o por un Endoso que se le agregue.

Cabe señalar que este seguro también tiene cobertura para los llamados peligros o riesgos adicionales, así cubre además la pérdida o daño a la Nave directamente causado por:

- Accidentes en la carga, descarga o manejo de cargamento, o avituallamiento;
- Accidentes en ir y venir, o mientras en dique seco, diques de carena, rutas, andamiadas y pontones;
- Explosiones a bordo de la nave o en otra parte;
- Paralización de generadores u otra maquinaria eléctrica y conexiones eléctricas a ello, estallido de calderas, rotura de ejes, o cualquier defecto latente en la maquinaria o casco (excluyendo el costo de reposición o reparación de la Parte defectuosa);
- Rotura de o accidentes a instalaciones nucleares o reactores no a bordo de la nave asegurada; Contacto con aeroplano, cohetes o proyectiles similares, o con cualquier transporte terrestre;
- Negligencia de fletadores y/o reparadores, siempre que tales fletadores y/o reparadores no sean un asegurado, Armadores o Administradores de la Nave, o cualquiera de ellos;

³⁷ Inscrita en el registro de pólizas de la superintendencia bajo el código POL 1 92 048

- Negligencia de Capitanes, Oficiales, Tripulantes o Pilotos; Siempre que tal pérdida o daño no haya resultado de la falta de debida diligencia del asegurado, los Dueños o Administradores de la Nave, o cualesquiera de ellos. Los Capitanes, Oficiales, Tripulantes o Pilotos no deben ser considerados como Armadores dentro del significado de esta Cláusula aún cuando sean tenedores de acciones de la Nave.

E.4. En cuarto lugar, tenemos La Póliza de Naves Pesqueras del Instituto³⁸

Esta póliza, de importarte aplicación práctica junto a la póliza de casco marítimo del Instituto, otorga su misma cobertura de riesgos, pero con algunas diferencias y se refiere al aparejo de pesca, el cual, en principio queda fuera de cobertura, salvo que a) la pérdida o daño sea causado por incendio, rayo, robo con violencia por personas ajenas a la nave; o b) que se pierdan totalmente como consecuencia de la pérdida total de la nave por un riesgo asegurado.

E.5. Naves o embarcaciones de recreo (yates)³⁹

En este estado del estudio, cabe hacer referencia a un tema que con el desarrollo económico del país se ha ido haciendo mucho más común y se refiere a los seguros sobre embarcaciones de recreo (yates). Estos seguros, en general, plantean las mismas coberturas que un seguro de casco normal, pero a la vez se aprecian diferencias interesantes, y que se refieren fundamentalmente a la posibilidad de movimiento de la nave en tierra, y al hecho que no se incluye, por ejemplo la cláusula de peligros adicionales “caso Inchmaree”, sino que se refiere a que el seguro presta cobertura a las pérdidas o daños que *no se deban a la falta de la debida diligencia por parte de los armadores o Administradores asegurados.*⁴⁰

F. Para finalizar este apartado, vale hacer mención a un elemento que se encuentra dentro de algunas de las coberturas de seguro de casco y que no se encuentra comprendida en los conceptos de pérdida o daño y de gastos, nos referimos a una cobertura espacial llamada Riesgo por contaminación.

Si bien es cierto, su nombre podría inducir a errores, lo cierto es que esta cobertura se refiere a la pérdida total o constructiva de la embarcación asegurada, es decir, los daños ocasionados por la decisión de cualquier autoridad gubernamental que destruye la embarcación asegurada para evitar la contaminación del medio ambiente o de otras propiedades y, por el contrario, no se refiere a la responsabilidad frente a terceros por la contaminación producida por la nave asegurada.

4.2. Seguro de carga

En este punto cabe señalar como prevención que lo dicho a propósito de las pérdidas en el seguro de casco es del todo aplicable a los seguros de carga o mercadería, por lo que

³⁸ Inscrita en el registro de pólizas de la superintendencia bajo el código POL 1 92 051

³⁹ Seguro para Embarcaciones de Recreo (YATES) POL 1 92 032 y Póliza de Yates del Instituto POL 1 92 042

⁴⁰ cláusula 9.2 de la póliza de yates del Instituto y sección del 9º Seguro para Embarcaciones de Recreo

nos remitiremos a lo ya señalado. Agregando algunos puntos que pasamos a analizar.

A. Pérdida total asimilada: en el caso del seguro de carga el artículo 1.189 establece normas especiales, a saber, la parte pertinente del número uno y el número tercero, señala que se entiende pérdida total asimilada, cuando el costo de su reparación y los de reexpedición a su destino, excedan al valor de ellas en la fecha de arribo a su destino. No obstante, cabe hacer presente que existen cláusulas que expresamente excluyen la pérdida total asimilada.⁴¹

B. Coberturas:

Las pólizas más utilizadas en materia de transporte marítimo de mercaderías, son las Pólizas de Transporte Marítimo para Carga del Instituto de Aseguradores de Londres, "A", "B" y "C"⁴², las cuales plantean las siguientes características:

B.1. Pólizas de Transporte Marítimo para Carga "A"⁴³

La cobertura que establece esta póliza se refieren en primer lugar, a los cláusula de riesgos, (riesgos fortuitos, o sea que no sean normales o evitables), así su número II.1, señala: "Este seguro cubre todo riesgo de pérdida o daño físico a la carga o mercadería definida como materia asegurada, producido por cualquier causa exceptuando las que se estipulan en las cláusulas 4, 5, 6, 7 y 8 siguientes."

Además, y tal como ocurre en los seguros de cascos, esta póliza cubre el gasto de Avería Gruesa y Gastos de Salvamento, ya estudiados.

Por otra parte, esta póliza establece cobertura para la Responsabilidad por Colisión, pero circunscrita a la proporción de responsabilidad que le compete al asegurado en virtud de la Cláusula Ambos Culpables de Colisión del contrato de transporte, y siempre que se trate de un riesgo cubierto por este seguro. Esta cláusula se refiera a los casos de colisión de dos buques, en que resultan "ambos culpables" (no importa el grado de culpa), la carga de cualquiera de los buques puede recuperar sus daños "en total" del otro buque. El buque que paga estos daños puede recuperar el cincuenta por ciento de este pago del otro buque colisionante, en los arreglos finales entre buque y buque. En esta forma, indirecta, el buque que es debitado con el cincuenta por ciento de los daños "de su propia carga" sufre el perjuicio correspondiente, dado que por las condiciones de su contrato de transporte (y en aplicación de la Convención de Bruselas de 1924) no estaría obligado, en caso de colisión, a pago alguno de su propia carga. Para evitar este perjuicio los Armadores insertan en sus contratos de transporte la cláusula indicada, por la que obligan a los propietarios de la carga, indirectamente indemnizados, a reembolsar a estos Armadores cualquier suma por ellos pagada en su arreglo con el otro buque, y que hubiera correspondido a daños a la carga por ellos transportada. Así los aseguradores indemnizarán a los asegurados por las sumas que éstos hubieran tenido que reconocer a los Transportadores, quienes habrían retenido su carga, salvo presentación de garantía,

⁴¹ Póliza para transporte marítimo "A" apartado N° 13

⁴² Depositadas en la Superintendencia bajo los Códigos POL 1 93 016, POL 1 93 017, POL 1 93 018, respectivamente.

⁴³ Hasta modificación de pólizas introducidas en 1982, a la póliza base de la actual se le denominaba "a todo riesgo" (all risk)

pero resultando también obligados los asegurados a cooperar en todo sentido con sus aseguradores, a fin de impedir que la acción de los transportadores tenga éxito⁴⁴.

Un elemento central en estos tipos de seguros lo constituye la llamada *Cláusula de Tránsito*, que regula extensión o período de cobertura del seguro, así tenemos que:

Este seguro se inicia desde el momento en que las mercaderías dejan la bodega o lugar de almacenaje en el lugar citado en las condiciones particulares de la póliza, para comienzo del tránsito, continúa durante el curso ordinario del mismo y finaliza, ya sea:

1. A la entrega en la bodega de los consignatarios u otra bodega final o lugar de almacenaje en el destino citado en la presente.

2. A la entrega en cualquier otro lugar o bodega de almacenaje que el asegurado decida usar, sea anterior o en el destino citado en la presente, ya sea para el almacenaje que no sea en el curso ordinario de tránsito; o para asignación o distribución; o a la expiración de 60 días después de finalizada la descarga de las mercaderías aquí aseguradas al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga o hasta que se produzca la desconsolidación de la mercadería transportada en contenedores o hasta la entrega física o documental al Servicio de Aduanas de la carga considerada presuntivamente abandonada, lo que primero ocurra.

Continúa la cláusula:

- 9.2. Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro, pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone anteriormente, no se prolongará después del comienzo del tránsito a tal otro destino.

- 9.3. Este seguro permanecerá vigente (subordinado a la terminación, como anteriormente se indica y a las estipulaciones de la cláusula 10 y siguientes de la póliza) durante el retraso fuera del control del asegurado, cualquier cambio de ruta, descarga forzosa, reembarque o transbordo, así como cualquier variación de la aventura que provenga del ejercicio de una facultad concedida a los armadores o transportistas bajo el contrato de transporte.

B.2. Póliza de Transporte Marítimo para Carga "B"⁴⁵

Esta póliza es de aquellas denominadas de Riesgos Enumerados, en contraposición a las "a todo riesgo", ya que las coberturas de este seguro son limitadas a los riesgos enumerados expresamente en ellas.

Así la cláusula II.1 que establece los riesgos cubiertos dispone:

1. Este seguro cubre, excepto por lo establecido en las cláusulas 4, 5, 6, 7 y 8 siguientes:

⁴⁴ Perfetti H , Ana María. Aspectos de la Cobertura de los Riesgos en el Seguro Marítimo http://www.umc.edu.ve/documentos/doctum/vol4/art6_vol4n1.pdf.

⁴⁵ Inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código POL 1 93 017

1.1. La pérdida o daño físico a la carga o mercadería definida como materia asegurada, atribuible razonablemente a:

1.1.1. Incendio o explosión;

1.1.2. Que la nave o embarcación encalle, vare, se hunda o vuelque;

1.1.3. Volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre;

1.1.4. Colisión o contacto de la nave, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua;

1.1.5. Descarga del cargamento en un puerto de arribada forzosa, si ésta es legítima;

1.1.6. Terremoto, erupción volcánica o rayo.

1.2 La pérdida o daño a la materia asegurada causado por:

1.2.1. Sacrificio de avería gruesa;

1.2.2. Echazón o barrido de cubierta;

1.2.3. Entrada de agua de mar, lago o río en la bodega de la nave, embarcación, medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje.

1.3 La pérdida total de cualquier bulto que se caiga por la borda o se desprenda durante la carga o la descarga de la nave o embarcación.

En cuanto a las demás coberturas esta póliza es idéntica a la póliza "A", tanto en lo que se refiere a la avería gruesa como a la responsabilidad por colisión.

B. 3. Póliza de Transporte Marítimo para Carga "C" ⁴⁶

Esta póliza casi idéntica a la póliza B, pero con las diferencias que no se cubre:

a) Terremoto, erupción volcánica o rayo;

b) La entrada de agua de mar, lago o río en la bodega de la nave, embarcación, medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje; y

c) La pérdida total de cualquier bulto que se caiga por la borda o se desprenda durante la carga o la descarga de la nave o embarcación.

B.4. Otras de las cláusulas utilizadas en nuestro país es la Póliza de Transporte Marítimo para Líquidos a Granel ⁴⁷ :

En su cláusula II.1 dispone:

1. Este seguro cubre, excepto por lo establecido en las cláusulas 4, 5, 6, 7 y 8 siguientes:

1.1 Pérdida de o contaminación de la materia asegurada atribuible razonablemente a: 1.1.1 Incendio o explosión. 1.1.2 Que la nave o embarcación encalle, vare, se hunda o vuelque. 1.1.3 Colisión o contacto de la nave o embarcación con cualquier objeto externo que no sea agua. 1.1.4 Descarga del cargamento en un puerto o lugar de arribada

⁴⁶ Inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código POL 1 93 018

⁴⁷ Inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código POL 1 94 001

forzosa, si ésta es legítima. 1.1.5 Terremoto, erupción volcánica o rayo.

1.2 Pérdida o contaminación de la materia asegurada causada por: 1.2.1 Sacrificio en avería gruesa. 1.2.2 Echazón. 1.2.3 Filtración en cañerías de conexión durante el embarque, transbordo o descarga. 1.2.4 Negligencia del capitán, oficiales o tripulantes durante el bombeo de cargamento de lastre o combustible.

1.3 Contaminación de la materia asegurada como resultado de mal tiempo.

Además este seguro cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento, junto con la responsabilidad bajo la cláusula ambos culpables por colisión.

Sin perjuicio de todo lo señalado, cabe recordar que en los seguros de carga, a diferencia de lo que ocurre en los seguros de cascos, si tiene cobertura la baratería (dolo) del capitán o la tripulación de la nave, (Art.1.181), por ejemplo, la carga pérdida por una estiba defectuosa derivada de negligencia; por caída al mar de la mercadería que no sea echazón, o sea, que sea arrojada no para prevenir un mal mayor; un abordaje negligente o derechamente doloso por parte del capitán o la tripulación.

4.3. Seguro de flete

En Chile no existe póliza que se refiera derechamente a estos tipos de seguros, por esta razón los interesados, recurren a los seguros de casco, y fundamentalmente a los seguros de carga.

En los seguros de casco, por ejemplo, encontramos cláusulas relativas al flete, por ejemplo la cláusula 21 de la Póliza para Casco Marítimo del Instituto a Término y 14 de la Póliza para Pérdida Total Solamente del Instituto dispone: "Se aceptarán las siguientes coberturas, siempre que se encuentren declaradas expresamente en las Condiciones Particulares de la póliza:

1. Desembolsos, Comisiones de los Administradores, Utilidades o Excesos o Valor Aumentado del casco o maquinaria. Una suma que no exceda el 25% del valor aquí declarado.

2. Flete, flete contratado o flete anticipado, asegurado a término. Una suma que no exceda al 25% del valor aquí declarado, menos cualquier suma asegurada bajo la Cláusula 21.1.1, (14.1.1) cualquiera que sea su descripción.

3. Flete o Alquiler bajo contrato por viaje. Una suma que no exceda del flete o alquiler bruto correspondiente al cargamento del viaje inmediatamente siguiente (pudiendo tal seguro incluir, si fuera necesario, una travesía preliminar y una intermedia en lastre) más los gastos del seguro. En el caso de un fletamento por viaje en que el pago se haya efectuado sobre una base temporal, la suma autorizada para el seguro se calculará de acuerdo con la duración estimada del viaje, supeditada a la limitación de dos travesías con carga, conforme a lo aquí establecido. Cualquier suma asegurada por la Cláusula 21.1.2 (14.1.2) deberá ser tomada en cuenta y únicamente podrá asegurarse el exceso de ella, exceso que deberá reducirse a medida que el flete o alquiler se anticipe o gane, en el importe bruto así anticipado o ganado.

4. Flete anticipado o si la nave sale en lastre y no bajo fletamento. Una suma que no

exceda del flete bruto anticipado por concepto del cargamento transportado en la próxima travesía, debiendo dicha suma ser estimada -cuando corresponda- a base de la tarifa normal de flete vigente en el momento de efectuarse el seguro más los gastos de éste último. Cualquier suma asegurada bajo la Cláusula 21.1.2 (14.1.2) deberá ser tomada en cuenta y solamente podrá asegurarse el exceso de ella.

5. Contrato de Alquiler a Término o Contrato de Alquiler por Serie de Viajes. Una suma que no exceda el 50% del alquiler bruto a ganarse con arreglo al contrato en un plazo no mayor a dieciocho meses. Cualquier suma asegurada bajo la Cláusula 21.1.2 (14.1.2) deberá ser tomada en cuenta y sólo podrá asegurarse el exceso de ella, exceso que deberá reducirse a medida que el alquiler sea anticipado o ganado, quedando entendido, sin embargo, que la suma asegurada no necesitará ser reducido en tanto el total de las sumas aseguradas bajo las Cláusulas 21.1.2 y 21.1.5 (14.1.2 y 14.1.5) no excedan el 50% del alquiler bruto que ha de ganarse aun conforme al contrato. Cualquier seguro contratado bajo esta Cláusula podrá empezar a regir en el momento mismo de firmarse el contrato de fletamento.”

No obstante lo anterior, en nuestro país existe una póliza que al menos en parte se refiera a los fletadores, y es la póliza que establece las “Cláusulas Chilenas para Responsabilidad de Fletadores”⁴⁸, sin embargo, este seguro, en rigor, no es un seguro de flete, si no que es un seguro de responsabilidad.

4.4. Seguro de responsabilidad. La cobertura de los P&I

En Chile casi no existen seguros de responsabilidad marítima, los únicos seguros teóricamente aplicables son algunas disposiciones de los seguros de casco, el seguro de responsabilidad para fletadores y el seguro de responsabilidad Civil⁴⁹, pero sus coberturas son muy limitadas.

Por lo anterior, se dice que la verdadera cobertura de responsabilidad marítima es la que ofrecen los Clubes de Protección e Indemnización (P & I), debido fundamentalmente el gran número de exclusiones que encontramos en los seguros tradicionales, por la ampliación de los límites de responsabilidad ante ciertos peligros como veremos más adelante y porque en la actualidad más del noventa por ciento del tonelaje mundial se encuentra cubierto por estos seguros mutuales.

Debido a lo extenso del tema y considerando que la cobertura de los P & I Clubs podría fácilmente ocupar un libro completo, y con las limitaciones obvias para una memoria de prueba a continuación veremos sucintamente cuales son las coberturas de P & I más comunes y que se refieren a cinco grandes grupos: 1°. Personas: (Tripulantes, Pasajeros, Otros); 2°. Carga; 3°. Propiedad de Terceros; 4°. Contaminación y Restos Náufragos; y 5° Otros Riesgos.

1. Personas: aquí nuevamente cabe hacer una distinción entre tripulantes, pasajeros

⁴⁸ Inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código POL 1 91 040

⁴⁹ Inscrita en el registro de pólizas bajo el código POL 1 97 008

y otros. 1.1 Tripulantes: estos seguros cubren la responsabilidad del miembro (members) respecto a sus tripulantes por: a) Muerte; b) Lesiones; c) Enfermedad; d) Remuneración por enfermedad; e) Repatriación; f) Gastos funerarios; g) Indemnización a familiares; y h) Efectos personales.

1.2. en lo que se refiere a pasajeros cubre: a) Muerte; b) Lesiones; c) Enfermedad; d) Repatriación; y f) Efectos personales.

1.3. Otras personas a las cuales el asegurado puede estar en obligación de indemnizar, por ejemplo Estibadores, contratistas etc, tenemos: a) Muerte; y b) Lesiones.

2. En cuanto a la carga la cobertura se extiende a las responsabilidades, derivadas de falta o negligencia del porteador-armador o sus agentes en sus obligaciones de protección y cuidado, sea transporte fletado y no fletado, que causen: a) Merma o faltante; b) Pérdida (extravío) o no-entrega, c) Daño; y d) Contaminación.

3. En lo que se refiera a la propiedad de terceros, los clubes aseguran las responsabilidades por:

Abordaje (con y sin impacto) tanto en lo que se refiere a i) Los daños causados a la nave abordada y ii), el "Running Down Clause", o sea 1/4 no cubierto por los seguros de casco y maquinaria en la responsabilidad por colisión⁵⁰;

Objetos fijos y flotantes: FFO ("Fixed & Floating Objects") en lo que se refiere a responsabilidades por daños a: a) Muelles y frentes de atraque; b) Terminales; c) Boyas; y d) Instalaciones submarinas, etc.

4. Los seguros de P & I igualmente cubren responsabilidades por Contaminación y Restos Náufragos.

En cuanto a la responsabilidad por contaminación, sin perjuicio de lo que se señalará en el capítulo siguiente, la cobertura se extiende a las responsabilidades por: a) costos de prevención y limpieza; b) perjuicios a terceros; y c) gastos asociados.

En cuanto a los restos náufragos se responde por a) remoción, disposición y señalización; y b) gastos asociados (multas, etc.).

5. En quinto lugar, tenemos la cobertura de responsabilidad que señalamos como "otros":

Aquí encontramos: a) Polizontes/refugiados; b) Multas; c) Avería Gruesa en cuanto sea irrecuperable y propios, y no se encuentre cubierta por el seguro de casco y maquinaria (H&M); d) Costos de cuarentena; e) Los costos y responsabilidades relativos a contratos de remolque; f) Desviación por salvar vida en el mar; y g) "Sue & Labour" en la proporción que no se encuentre cubierta por el seguro de casco y maquinaria.

Además estos seguros reembolsan los gastos de defensa, costas y los demás gastos relacionados con el juicio en que ha intervenido.

Para cerrar las coberturas de los P & I club, cabe tener presente que, sin perjuicio de lo que se señalará en el apartado de exclusiones, en los P & I, el directorio del club, puede en determinadas ocasiones establecer coberturas que en general se encuentran

⁵⁰ Vid. sección 4.1.D de este capítulo III.

excluidas, y la realiza a través de la dictación de lo que se denomina “*Omnibus rule*”

Finalmente, cabe recordar que la forma de operar de este tipo de seguro, es la de un seguro de reembolso, o sea, el asegurador restituye a su asegurado lo que este a dado o pagado a consecuencia de su responsabilidad en un determinado hecho y que se encuentra establecido por las reglas (“póliza”), o sea, operan bajo la formula “*paid to be paid*” (pague para ser pagado).

Por otra parte cabe destacar que los seguros de responsabilidad, al igual que los seguros terrestres no dan al tercero afectado acción directa en contra del asegurador, y solo podrá dirigirse en contra del asegurado. La excepción la encontramos cuando el asegurador constituye una garantía a favor de su asegurado, en este caso si existirá acción directa. En este punto, y como veremos en el capítulo siguiente a propósito de los derrames de hidrocarburos, en la actualidad se ha comenzado a discutir seriamente la posibilidad de conferir a los terceros afectados acción directa en contra de los aseguradores.

Para concluir este apartado, cabe mencionar las coberturas de los clubes que no son de P & I y que citamos en el punto 2.c.3 del capítulo II, esto es la coberturas del ITIC y del TT club.

El ITIC: Sus coberturas se refieren fundamentalmente a cinco aspectos:

1. Responsabilidad Profesional, sea por Negligencia, Actos fraudulentos de empleados; Calumnias y violación de derechos personales; Pérdida o daño de documentos; Exceso de autoridad, Contratar por parte de un tercero, en la creencia que se tenía autoridad para ello, cuando en realidad no se tenía; Contratación como principal en lugar de agente; Reclamos contra el principal, Reclamos de una Autoridad, etc.

2. Carga y responsabilidades relacionadas: Responsabilidad por la pérdida o daño físico de carga, Daños o pérdidas consecuenciales y Costos asociadas a tales responsabilidades.

3. Demora y otras pérdidas derivadas de: la demora en la provisión de servicios asegurados; la entrega de carga contraviniendo un contrato; la falta de cumplimiento de obligaciones contractuales; daño a carga producto de un error o una omisión en la documentación de transporte; y costos y gastos relacionados con las anteriores.

4. Responsabilidad frente a terceros: esto es: 4.1 Responsabilidad. extra-contractual por daño y pérdida consecuencial a propiedad de terceros; muerte, lesiones o enfermedad de terceros; y 4.2 Responsabilidad contractual por compensación a terceros, a sub-contratistas y los costos asociadas a los anteriores.

5. Multas o cualquier otra sanción, y derechos aduaneros, impuestos y otros gravámenes fiscales y costos relacionados a lo anterior.

En el caso del TT club, su cobertura se extiende a cuatro grandes grupos:

1. Cobertura para operadores de buques: por responsabilidades por Pérdida y daño de equipos, Avería gruesa, salvataje; Riesgos de guerra y políticos (*incluyendo WROL*); Responsabilidad hacia terceros.

2. Cobertura para operadores de terminales, que cubre responsabilidades por:

Pérdida o daño de cargas; Errores y omisiones; Responsabilidades hacia terceros; Polución; Multas. En lo que se refiere a los equipos de manipulación de carga, se responde por Daño y pérdida física y Rotura de maquinaria.

3. Cobertura para transportadores de carga, tanto por pérdida y daño de cargas, errores y omisiones, responsabilidad hacia terceros, multas, equipamiento, agencia de buques, pérdida, como por, daños de equipos fuera de alquiler Responsabilidad hacia terceros, etc.

4. Cobertura para autoridades portuarias: Responsabilidades por Mantenimiento de canales/boyas /iluminación; Pilotaje; Proveedor de instalaciones (terrateniendo); Servicios de Emergencia; Remoción de restos (wreck removal) etc.

5. Las exclusiones de cobertura

Como contrapartida a lo señalado en todo este capítulo, desde la ley hasta las pólizas encontramos riesgos que se encuentran fuera de cobertura, teniendo presente eso sí que la voluntad de las partes puede cubrir riesgos que para la generalidad no son posibles de cubrir y, por ello, son excluidos expresamente de los seguros.

En este punto cabe recordar que un riesgo excluido, siempre, y en todo lugar, y no modificable por la voluntad de las partes, es el referido a las pérdidas o daños derivados de *dolo y/o culpa grave del asegurado*. Lo anterior tiene una explicación jurídica y valórica, Jurídica, ya que cualquier seguro que lo cubriera, sería nulo absolutamente por adolecer de causa ilícita, atendido lo dispuesto en los artículos 10, 1.467 y 1.682 del Código Civil, además faltaría el riesgo que por en si mismo lleva envuelta el elemento incertidumbre. Además, tiene implicancias valóricas ya que en cualquier seguro una de los principios fundamentales de la institución de refiere a que ambas partes han de obrar de buena fe.

Para estudiar los riesgos que, por regla general, se encuentran EXCLUIDOS en la mayoría de las pólizas chilenas, las extranjeras y las de P&I, revisaremos las cláusulas en los distintos tipos de seguros marítimos:

5.1. En los seguros de cascos

A. Tratándose de los seguros de cascos vamos a encontrar una exclusión general, y que se refiere a que “No se cubre el daño causado por uso y desgaste ordinario, ni aquel que se produzca por no encontrarse la nave en condición navegable. Se entiende que una nave se encuentra en condición navegable cuando por su construcción, estado, equipamiento, tripulación, provisión de combustible y pertrechos, se encuentra razonablemente apta para efectuar el viaje o travesía en particular descrito o que se intenta efectuar”.

B. La Baratería del capitán: Cabe señalar que la baratería es regulada por nuestro Código en el artículo 1.181 y establece que tratándose de seguro de casco la baratería

(dolo) del capitán no tiene cobertura. Salvo como ha señalado, estipulación en contrario.

- C. Exclusión de guerra;
- D. Exclusión de Huelga;
- E. Exclusión de Actos Maliciosos;
- F. Exclusión por Contaminación Radioactiva;

No obstante todo lo indicado, y salvo la conducta dolosa del asegurado, los demás riesgos excluidos pueden ser modificados por las partes. Para tal efecto se han registrado en la Superintendencia cláusulas adicionales a esta póliza. Así tenemos, por ejemplo la Cláusula de guerra y huelga para Casco Marítimo del instituto a Término, código CAD 1 92 052. Adicional a: la póliza de casco marítimo del instituto americano; a la póliza de pérdida total solamente del instituto, a la póliza para casco marítimo del instituto; a la póliza de naves pesqueras del instituto, a la póliza para casco marítimo del instituto riesgos portuarios, y a la póliza para casco marítimo del instituto riesgos portuarios incluyendo navegación limitada.

En los seguros para naves o embarcaciones de recreo, curiosamente tienen mayor número de cláusulas adicionales registradas en la Superintendencia, por ejemplo, tenemos en relación a la Póliza de Yates del Instituto, las siguientes:

1. Cláusula de riesgos de competencia de yates del Instituto, código CAD 1 92 043.
2. Cláusula para efectos personales de yates del Instituto, código CAD 1 92 044.
3. Cláusula de guerra y huelga de yates del Instituto, código CAD 1 92 045.
4. Cláusula para daño a la maquinaria de yates del Instituto, código CAD 1 92 046.
5. Cláusula de condiciones especiales y riesgos excluidos para lanchas de carrera del Instituto, código CAD 1 92 047.

5.2. En los seguros de carga

Utilizando la misma fórmula descrita para analizar las coberturas tenemos:

A. Para la póliza de transporte marítimo de carga “A” las exclusiones son:

1. La pérdida, daño o gasto atribuible a conducta dolosa del asegurado. Tal como hemos indicado al comienzo de este numeral.
2. Los derrames usuales, pérdidas de peso o volumen naturales o el uso y desgaste normales de los bienes objeto del seguro.

En este punto debemos precisar el concepto de filtración o derrame, según el tipo de seguro de que se trate, y el origen de la filtración.

En primer lugar, en lo que se refiere a los seguros de carga donde se produce reiteradamente este riesgo, se debe hacer una distinción previa según sea el origen de la filtración o derrame. Si la filtración, es agua que penetra a la nave por daños en su estructura, o por las escotillas y con ello se producen daños a la carga, por ejemplo parte de ella se moja, el seguro de carga mantiene cobertura sobre la carga dañada.

Si por el contrario, los daños a la carga no se producen por un problema derechamente atribuible a la nave, cabe hacer una nueva distinción, según sea el tipo de carga transportada, si la carga es líquida, donde según la doctrina es el único caso donde puede existir filtración-derrame, el seguro no responde atendido lo dispuesto en el artículo 1.183, el cual es recogido íntegramente por las pólizas. Por ejemplo, si se transporta toneles de vino con 75 litros cada uno, y de sus envases se escapa contenido y a puerto llegan toneles con 70, 73 o 69 litros, este escape no es cubierto por el seguro. En cuanto el origen de este escape, filtración o derrame, puede deberse fundamentalmente, por defectos en los envases, por el aumento de temperatura y en general, por las inclemencias del viaje.

Si la carga no es líquida, el seguro cubriría los daños a la carga, pero inmediatamente cabe señalar que los daños por estos conceptos se encuentran incluidos en otras exclusiones comunes, que en general se contemplan en las cláusulas 4.2 y 4.3 de las r⁵¹ respectivas pólizas de cargas.

3. La pérdida, daño o gasto causado por embalaje o preparación inadecuada o insuficiente de la materia asegurada; para los efectos de esta cláusula 4.3, "embalaje" se considerará que incluye la estiba de un contenedor, o remolque□cámara, pero sólo cuando tal estiba se lleve a cabo con anterioridad a la iniciación de este seguro, o por el asegurado, sus agentes, empleados o mandatarios.

4. La pérdida, daño o gasto causado por vicio propio, entendiéndose por tal el germen de destrucción o deterioro que llevan en sí las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se las suponga de la más perfecta calidad en su especie.

5. La pérdida, daño o gasto directamente causado por demora, aún cuando dicha demora sea consecuencia de un riesgo asegurado (excepto los gastos que deban pagarse de acuerdo con la cláusula 2 de Avería Gruesa, que antecede). La razón de la exclusión se refiere precisamente a la naturaleza del medio en que desarrollan los riesgos que afectan a los objetos asegurados por el seguro marítimo, la navegación, por más desarrollada que estén las técnicas constructivas y de comunicaciones, genera igualmente una cuota de incertidumbre que es muy alta fundamentalmente relacionada con factores de naturaleza por ejemplo, climática, o bien de decisiones de autoridad que pueden implicar una importante demora en los zarpes y en los ingresos a los puertos de destino o recalada. En este riesgo de demora, debemos señalar, que es excluido, aún cuando provenga de un riesgo cubierto en la póliza, por ejemplo, un abordaje, un incendio, etc. Finalmente, debe señalarse que existen pólizas que si cubren el riesgo de demora a través de pactos acerca de la libertad para fijar escalas, o si se cubre por una desviación justificada, por ejemplo que por decisión de la autoridad marítima del lugar, se ordena que los buques que transiten por a), lo deban hacer por b), o c) lugares.

6. La pérdida, daño o gasto que sea consecuencia de insolvencia o incapacidad financiera de los propietarios, gestores, fletadores u operadores del medio de transporte o de sus respectivos agentes.

Estas pólizas, además, excluyen:

- Las pérdidas por Contaminación Radioactiva.

- La de *Innavegabilidad* o *Ineptitud* de la nave o embarcación, medio de transporte, contenedor o remolque para el transporte con seguridad de los bienes objeto del seguro, cuando el asegurado o sus empleados sean conocedores de tal innavegabilidad o ineptitud en el momento en que los bienes objeto del seguro sean cargados en aquellos.

- Las pérdidas a causa de actos de Guerra.

- Huelga: esto es la pérdida, daño o gasto causado por huelguistas, trabajadores afectados por cierre patronal (lock out) o personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o conmociones civiles.

- Se excluyen actos terroristas o acto de cualquier persona o personas que actúen por un motivo político.

No obstante todo lo indicado, y salvo la conducta dolosa del asegurado, los demás riesgos excluidos pueden ser modificados por las partes. Para tal efecto se han registrado en la Superintendencia cláusulas adicionales a esta póliza, así tenemos:

a) Cláusula de Rechazo Sanitario (Código CAD 1 94 032).

b) Cláusula Chilena para Guerra (Código CAD 1 93 020) (Institute War Clauses).

c) Cláusula Chilena para Huelga. Transporte Marítimo (Código CAD 1 93 019)⁵².

B.2. En la póliza para transporte marítimo de carga “B y C” las exclusiones son las mismas que las indicadas para la póliza “A”, con la diferencia que se agrega una, y es la establecida en el 4.7, esto es: “Cláusula 4. En ningún caso este seguro cubre: N° 7. El daño o destrucción deliberada de la materia asegurada o de cualquier parte de la misma por un acto ilícito de cualquier persona o personas.”

B.3. En lo que se refiere a la Póliza de Transporte Marítimo para Líquidos a Granel⁵³, las exclusiones se refieren a:

1 La pérdida, daño o gasto atribuible a conducta dolosa del asegurado;

2 Los derrames usuales, pérdidas de peso o volumen naturales o el uso y desgaste normales de los bienes objeto del seguro. Aquí cabe tener presente que por la naturaleza de los objetos asegurados pueden existir derrames o filtraciones que si son recuperables tal como lo establece la cláusula 16 de esta póliza;

3 La pérdida, daño o gasto causado por vicio propio, entendiéndose por tal el germen de destrucción o deterioro que llevan en si las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se las suponga de la más perfecta calidad en su especie;

4 La pérdida, daño o gasto directamente causado por demora, aún cuando dicha demora sea consecuencia de un riesgo asegurado; y

5 La pérdida, daño o gasto que sea consecuencia de insolvencia o incapacidad financiera de los propietarios, gestores, fletadores u operadores de la nave y/o de sus

⁵² Su símil inglés es la (Institute Strikes Clauses) I.S.C.

⁵³ Inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código POL 1 94 001

respectivos agentes.

Además se excluye la pérdida, daño, responsabilidad o gasto directa o indirectamente causado por contaminación radiactiva; la pérdida, daño o gasto originado por innavegabilidad de la nave o embarcación, ineptitud de la nave, embarcación o elementos de carga y descarga; e igualmente se excluye las pérdidas, daños o gastos causado por guerra y huelga.

C. En los seguros de P & I:

En estos seguros igualmente existen exclusiones y se refieren, fundamentalmente a:

c.1. En cuanto a los cascos:

a) El establecimientos de franquicias y deducibles; b) actos maliciosos “Wilful misconduct” y responsabilidad en aventuras ilegales, peligrosas o impropias; c) Daño a nave asegurada o al Equipo de abordaje; d) Demora (Demurrage); e) Cancelación de Charter; f) Guerra, aquí una de las mayores restricciones para otorgar Omnibus rules, aparecieron después del derrumbe de las torres gemelas el año 2001; g) Energía Atómica; y h) Doble seguro o la exclusión de las sumas asegurables en los seguros de casco y maquinaria (H/M).

Tal como lo hemos indicado en este trabajo, en los seguros P & I, el comité o directorio del Club puede, en determinados casos alterar este sistema de exclusiones, a través de las denominadas “Omnibus rule”.

c.2 Respecto de carga, las exclusiones apuntan básicamente a: Términos del contrato de transporte, Desviación, Entrega sin conocimiento de embarque (B/L) original; conocimiento de embarque B/L – con descripciones falsas, Cargas refrigeradas, carga transportada en naves que transporten mercancías de contrabando u cualquier tipo de tráfico ilícito. En algunos casos se excluyen daños producidos en puertos o lugares no descritos en el contrato de transporte. Transporte de combustible nuclear, salvo que se haya estipulado cobertura especial (ómnibus rule).

CAPITULO IV. Coberturas del Seguro Marítimo por Derrame de Hidrocarburos y Sustancias Peligrosas

1. Sección preliminar

Tal vez uno de los temas más sensibles a la hora de analizar las coberturas de los seguros marítimos, debido a frecuencia y al impacto público que provocan, se refiere a los derrames de hidrocarburo y sustancias peligrosas en el mar.

El último gran evento en cuanto a derrames por buque tanque se produjo el año 2002, cuando en las costas de Galicia en España, se hundió el petrolero Prestige.

No obstante el tema de los derrames no es nuevo, veamos a través de una tabla, cuales han sido los incidentes más relevantes en el tema en estudio:

Año	Accidente	Lugar	Toneladas vertidas
1999	Erika	Bretaña	
2002	"Prestige" asegurado por el P&I Club: London Steamship Owners Association	Galicia	
1989	Petrolero Exxon Valdez	Alaska	37 000
1996 (15/02)	Sea Express asegurado por el Sulk Club	Gales Inglaterra	73.000
1993	Braer (05/01/)	Mar del norte	84.000
1992	Petrolero Mar Egeo	La Coruña	71 000
1976	Petrolero Urquiola	La Coruña	95 000
1967	Petrolero Torrey Canyon (07/03)	Reino Unido	130 000
1979	Petrolero Atlantic Empress	Barbados	141 000
1979	Petrolero Atlantic Empress	Caribe	145 000
1988	Petrolero Odyssey	Canadá	146 000
1978	Petrolero Amoco Cadiz	Francia	234 000
1983	Petrolero Castillo de Bellver	Sudáfrica	267 000

Chile por su parte no ha estado ajeno a las consecuencias de derrames de hidrocarburos y sustancias peligrosas, una de los primeros grandes derrames de hidrocarburos se produjo en 1978, el seis de junio, cuando en la bahía de San Vicente, la nave "Cabo Tamar " derramó más de 10.000 metros cúbicos de petróleo. En este caso el asegurador, tomo el procedimiento en sus manos, para tal efecto ordenó el remolque de la nave a alta mar para hundirlo, ya que si había demora el casco se partiría en dos y el seguro no respondería, ya que lo consideraría un siniestro distinto. El 10 de agosto de ese año, se procedió al hundimiento de la nave. Con anterioridad se registra en nuestro país la varadura del buque tanque Metula, en el Estrecho de Magallanes en 1975, que derramó 54.000 toneladas de petróleo.

En 1994, frente a San Antonio se siniestró el buque Kamina, portando 10 contenedores tres de los cuales con 54 toneladas de cianuro sódico cada uno cayeron al mar por la banda de babor de la nave.

2. La regulación internacional

Hasta antes del desastre del Torrey Canyon de 1967, no existía una preocupación sistemática por el tema de la responsabilidad por contaminación de hidrocarburos, solo en año 1957 se había otorgado el Convenio de Bruselas, el que sin embargo establecía un sistema subjetivo de responsabilidad y muy limitado en cuanto a los montos de las indemnizaciones. (Cinco millones de dólares, aproximadamente).

Con el desastre del año 1967, se suscribió en 1969 el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar

por Hidrocarburos (en lo sucesivo, "CLC 1969") y su Anexo, el cual por primera vez plantean la exigencia de que los buques tanques cuenten con un seguros obligatorios, y se modifica el sistema de responsabilidad a un sistema *objetivo*.

En complementación con el citado convenio, el mismo año 1969 los propietarios de buques tanques, suscribieron el "Acuerdo voluntario de los propietarios de buques tanques sobre responsabilidad de daños por contaminación de hidrocarburos 1969" (TOVALOP), que era una especie de seguro mutual entre los armadores de buques tanque, además se formó el denominado Plan "Cristal" o "Suplemento interino de responsabilidad del buque tanque por daños de contaminación de hidrocarburos de 1969." (Estos convenios han quedado sin efecto desde el 20 de febrero de 1997, con la plena aplicación del CLC, reformado de 1992 y el FIDAC, que veremos más adelante.

En 1973 se suscribió la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación Causada por Buques de 1973/78 (en adelante MARPOL), vigente en Chile desde su publicación en el Diario Oficial 4 de mayo de 1995, que también supone el establecimiento de seguros obligatorios.

En el año 1992, se reformó la Convención CLC y se introdujo una nueva figura de aseguramiento mutual, el Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (en adelante FIDAC), que no es más que un organismo sobre base mutual, semejante a los P & I, donde los miembros se cubren entre si de los daños que sufra uno de ellos, pagando para tal efecto una cuota anual base y cuotas complementarias según el nivel de siniestralidad. Este acuerdo modificadorio del CLC, no ha sido ratificado por Chile, por lo que sigue rigiendo el CLC 1969, y en Sudamérica solo ha sido ratificado por Venezuela.

Un punto que debemos hacer presente es la situación de Estados Unidos, que con la varadura del "Exxon Valdez en 1989" se apartó de la comunidad internacional y crearon en el año 1990 su propio fondo a través de la ley "Oil Pollution Act". Con esta ley, las Cortes Americanas han demostrado no tener limites en la determinación de los "punitive damages", lo que por cierto ha creado problemas para los navieros, las aseguradoras y los P&I club, que en más de alguna vez han estado al borde del colapso financiero, tanto es así que los clubes de P & I, plantea una "call" especial, cuando un buque tanque asegurado surcará aguas estadounidenses.⁵⁴

En la actualidad, y con los derrames del Erika (1999) y del Prestige (2002) se ha generado una gran preocupación en la Comunidad Europea, y ha dado pie para el inicio de una corriente de opinión destinada al establecimiento de nuevos regímenes de responsabilidad civil a fin de dar mayor aplicación al Convenio de Responsabilidad Civil CLC de 1992. Es más cabe hacer presente, y aunque excede el tema abordado en este trabajo, actualmente en Europa se plantea seriamente el establecimiento de sanciones penales para el caso de derrames de hidrocarburos y la prohibición del aseguramiento de multas, ya que han estimado que como las compañías aseguradoras (P & I y fondos de indemnización) están dispuestas a cubrir las responsabilidades civiles del armador, estos

⁵⁴ Cfr Alvarez del Castillo Baeza, Joaquín La responsabilidad ambiental en el transporte de hidrocarburos por el Mar, Trabajo no publicado.

no estarían actuando con suficientes responsabilidad en el sentido de cautela o toma de mayor medidas de seguridad en el transporte y manipulación de los embarques de hidrocarburos y sustancias peligrosas.⁵⁵ Ello sin contar además con los límites de responsabilidad patrimonial.

Para cerrar este apartado debemos señalar que desde el año 1969 con el CLC se ha iniciado una nueva etapa en la responsabilidad por contaminación y daños por derrames de hidrocarburos, a través de un sistema objetivo y de limitaciones cada vez más altas en valor. Respecto a la obligatoriedad de seguro, cabe citar a doña Paola Castiglione⁵⁶ que sostiene, *“no habría tenido la eficacia necesaria sin la existencia de un seguro obligatorio que diera a las víctimas la certeza que las indemnizaciones por daños en contaminación, hasta el tope máximo de limitación, serían cubiertas”*.

Finalmente, el antecedente más nuevo a considerar en el tema en análisis se refiere a que, el pasado, 16 de marzo de 2003, en la ciudad de Londres se ha adoptado un Protocolo al Convenio Internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 1992, por el que se constituye un Fondo Complementario de indemnización cuyo límite se incrementa 5,5 veces, pasando de 135 millones de Derechos Especiales de Giro a 750 millones de Derechos Especiales de Giro. Este nuevo régimen internacional de indemnización para los casos de contaminación por hidrocarburos causada por los buques constituirá un tercer nivel de indemnización que complementará el régimen actualmente existente que se basa en los Convenios de 1992.

Así el sistema de aseguramiento e indemnización quedar conformada en un primer nivel, en manos del armador o propietario del buque mediante un sistema de seguro obligatorio y responsabilidad objetiva, en función del tonelaje del buque causante de la contaminación.

Un segundo nivel de indemnización que lo asume el FIDAC, ahora hasta un límite de 135 millones de Derechos Especiales de Giro. Y el tercer y nuevo nivel, un Fondo Complementario internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, cuyo límite máximo de indemnización será de 750 millones de Derechos Especiales de Giro (cifra cercana a 1.000 millones de euros en función del cambio), y que entrará en vigor 3 meses después de que 8 Estados que sumen una cantidad de 450.000 toneladas de hidrocarburos/año firmen el nuevo Protocolo.

3. La regulación Chilena. Obligatoriedad del seguro

⁵⁵ Cfr. “Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones, incluso de carácter penal, para los delitos de contaminación” notas 4.6 y 6.6. Pág. 10 COM(2003) 92 final (5 de marzo de 2003.)

⁵⁶ Castiglione González, Paola. *Responsabilidad Civil por Daños en Contaminación de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas*. Pág. 231. y ss Editorial Jurídica Conosur Ltda. Santiago Chile, 2001.

Tal como hemos señalado en el punto 8.3 de capítulo II, en la actualidad se comienza a imponer en Chile el establecimiento de seguros marítimos obligatorios, fundamentalmente en lo que se refiere la responsabilidad por derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas.

En efecto el artículo 146 de la ley de navegación (DL2222 de 1978), siguiendo las prescripciones del CLC de 1969, establece que las naves o artefactos navales de más de 3.000 TRG (toneladas de registro grueso) deberán contar con un seguro para responder de los eventuales derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas. Este seguro, sin embargo, puede ser reemplazado por otra garantía financiera otorgada por un banco o un fondo internacional de indemnizaciones, por ejemplo un P & I club, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad establecidos.

Este seguro obligatorio no se limita sólo a los hidrocarburos sino que a "cualquiera clase de materias o desechos" (Art.144).

Cabe hacer presente que el CLC, ley en Chile, establece el seguro obligatorio para todas las naves que como cargamento transporte más de dos mil toneladas de hidrocarburos.

Un complemento del seguro obligatorio en estudio, lo constituye la Directiva de la Autoridad Marítima (Dirección General de Territorio Marítimo y de la Marina Mercante de la Armada) N° O-71/017 del 23 de noviembre del 2.000, que en sus N°s 1 y 2 del apartado "Instrucciones" establece:

1. Toda nave, chilena o extranjera, que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel, deberá tener un seguro u otra garantía financiera vigente, expedido por un banco o por un fondo internacional de indemnizaciones, por un importe no inferior al límite de responsabilidad establecido en el artículo 145 de la Ley de Navegación o en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil, según el caso, por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

2. Las naves , chilenas o extranjeras, no incluidas en el numero precedente, que midan más de tres mil toneladas, es decir que tengan un peso muerto (DEADWEIGHT) de 7.500 o más toneladas, de acuerdo con las bases de medición establecidas en el artículo 145, párrafo 6, de la Ley de Navegación, y todos los artefactos navales, chilenos o extranjeros, que tengan más de tres mil toneladas de desplazamiento liviano, deberán tener un seguro u otra garantía financiera vigente, expedida por un Fondo Internacional de Indemnizaciones, un banco o una Compañía de Seguros, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 145 de la Ley de Navegación."

Por su parte el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática ⁵⁷ en su artículo 9° reitera lo dispuesto por la Ley de Navegación pero, en su artículo 153 amplía su alcance y dispone:

"Artículo 153. Toda nave o artefacto naval nuclear que se proponga ingresar y navegar en aguas sometidas a la jurisdicción nacional deberá:

⁵⁷ Decreto Supremo N° 1 de 1992, Ministerio de Defensa. Chile.

a) Obtener de la autoridad licenciadora que acredite, mediante los certificados a que se refiere el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, la idoneidad del ingenio nuclear.

b) Mantener a bordo un manual de instrucciones, debidamente visado por la autoridad licenciadora, para el personal encargado de la instalación nuclear.

c) Tener y mantener un seguro u otra garantía financiera que garantice adecuadamente la responsabilidad que pudiera derivarse de un eventual siniestro o accidente nuclear de la nave o artefacto naval.”

En definitiva el seguro obligatorio exigido por la ley, debe tener cobertura sobre todo el importe a que ascienden los límites de responsabilidad establecidos en la Ley de Navegación y el CLC. Para precisar, cabe señalar que los límites de responsabilidad por derrame de hidrocarburos, según la Ley de Navegación, siguiendo al CLC-1969, es de 2.000 francos por tonelada de registro de la nave, y en todo caso, cualquiera sea el arqueo de la nave, la limitación de responsabilidad es hasta 200 millones de francos.⁵⁸

En nuestro país no existen compañías de seguros dispuestas a asegurar los riesgos en estudio, ello siguiendo la tendencia de las compañías de seguros extranjeras después del desastre del buque tanque Torrey Canyon. En atención a ello, los armadores nacionales se han debido incorporar a clubes de P & I, los cuales como veremos sí cubren estos riesgos y están dispuestos a constituir garantías a favor de sus asociados o *members*.

Finalmente, una última consideración, para velar por el cumplimiento de estos seguros obligatorios la autoridad marítima, previo a la autorización para el paso de naves obligadas por aguas nacionales y para recalar en puertos chilenos, verifica el otorgamiento del seguro o la garantía, para luego otorgar un Certificado de seguro.

4. La cobertura de los seguros

Los seguros obligatorios para derrames de hidrocarburos son seguros de responsabilidad, según la clasificación doctrinaria y legal de los seguros marítimos.

4.1. En cuanto a la extensión del seguro por responsabilidades por contaminación

Por regla general, los clubes cubren, costos de prevención y limpieza, perjuicios a terceros, y sus gastos asociados.

A modo de ejemplo veamos la cobertura para contaminación del The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) que en su cláusula N° 2

⁵⁸ Para el CLC-1992, los límites son 3.000.000 de DEG (derecho especiales de giro) para naves de menos de 5.000 unidades de arqueo. y para naves de mayor arqueo el límite es de 59.7 millones de DEG

dispone:

“2. *Cobertura General A* no ser que los Administradores convengan en otra cosa por escrito, todo Miembro se encuentra cubierto respecto de todo buque asegurado contra los riesgos que se señalan en las Secciones 1 a 22 siguientes.

SECCION 9: Contaminación

Las responsabilidades, pérdidas, daños, costos y gastos contenidos en los apartados A a E siguientes, cuando y en la medida en que hayan sido causados o en que se haya incurrido en ellos a consecuencia de la descarga o escape, a partir del buque asegurado, de petróleo o cualquier otra sustancia o de la amenaza de dicha descarga o escape.

A Responsabilidad por pérdida, daño o contaminación.

B Toda pérdida, daño o gasto en que incurra el Miembro, o del que sea responsable, como parte de un convenio aprobado por el Comité, incluidos los costes y gastos en que incurra el Miembro en cumplimiento de sus obligaciones derivadas de dichos convenios.

C Los costes de cuantas medidas se adopten razonablemente con la finalidad de evitar o reducir al mínimo la contaminación o cualquier pérdida o daño consiguiente junto con toda responsabilidad por la pérdida o daño a la propiedad causado por las medidas así adoptadas.

D Los costes de cuantas medidas se adopten razonablemente para prevenir un peligro inminente de descarga o escape, a partir del buque asegurado, de petróleo o cualquier otra sustancia.

E Los costes o responsabilidades en que se incurra a consecuencia del cumplimiento de cualquier orden o instrucción impartida por cualquier gobierno o autoridad con la finalidad de prevenir o reducir la contaminación, o el riesgo de ésta, a condición en todo caso de que dichos costes o responsabilidades no sean objeto de resarcimiento al amparo de las pólizas de casco del buque asegurado.”

No obstante lo anterior, los clubes, igualmente, establecen limitaciones a sus responsabilidades, por ejemplo, el The Shipowners' y, en general, todos los clubes del Internacional Group, establecen que “la responsabilidad de la Asociación por reclamaciones relacionadas con contaminación por petróleo se limitará a 1.000 millones de dólares americanos por cada accidente o acaecimiento”.

Para cubrir las responsabilidades indicadas (hasta 1.000 millones de dólares) y tal como lo hemos indicado en el apartado pertinente del capítulo III, los clubes de P & I han debido recurrir a su sistema de Pool y al sistema de reaseguro. En efecto, cada club, responde individualmente hasta cinco millones de dólares, luego en su exceso y hasta treinta millones de dólares se recurre al Pool, y el exceso de ella y hasta los mil millones de dólares, se aplica el plan de reaseguro.

En la actualidad para los aseguradores, los regimenes de responsabilidad civil, el desaparecimiento de los límites a la responsabilidad o las coberturas y las exigencias de los estados de coberturas para la denominada contaminación gradual son temas de gran relevancia y preocupación ya que ellos determinarán hasta donde son asegurables determinados riesgos. Por lo mismo, en el caso de los buques-tanques, los armadores se

ven obligados a contratar coaseguros, ya que los aseguradores no están dispuestos a asumir completamente los riesgos de una nave de estas características.

Precisamente, son estas preocupaciones las que han llevado a las compañías petroleras, reunidas en el OCIMF (Foro Marítimo Internacional de Compañías Petrolíferas⁵⁹) ha formular una interesante propuesta para modificar el CRC 92 y el FIDAC. En efecto, el 7 de enero del año 2003 oficialmente han propuesto: (i) Que el límite de responsabilidad para los propietarios de todos los buques, sin tener en cuenta sus dimensiones, debe ser 90.000.000 DEG en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil ('CRC'). (ii) Que todos los buques que transporten hidrocarburos a granel como carga, sin tener en cuenta su cantidad, tendrán que suscribir un seguro u otra garantía financiera conforme al artículo VII del CRC para cubrir la responsabilidad por daños causados a la contaminación por hidrocarburos. Además se propone que se dejen sin efecto las relaciones responsabilidad-arqueo bruto;⁶⁰ (iii) Cuando las reclamaciones de contaminación por hidrocarburos se hagan en el territorio de un Estado Parte en el CRC, el Convenio del Fondo y el Fondo Complementario, y dichas reclamaciones probablemente rebasen [X] millones de DEG, la administración y liquidación de tales reclamaciones deberá tramitarse conforme al Memorando de Entendimiento existente entre el International Group y los FIDAC.

De este modo OCIMF espera que se pueda disponer de un importante incremento de los fondos de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, al mismo tiempo que se garantiza que los propietarios de buques asuman una mayor carga primaria de los costes de los derrames de hidrocarburos, a fin de alentar un cambio escalonado en la conducta de las operaciones de petroleros que beneficie directamente al medio ambiente y la seguridad marítima.

4.2. Como operan estos seguros

Tal como lo hemos señalado al estudiar los P & I clubs, los seguros de responsabilidad son seguros de reembolso, recordemos el principio "paid to be paid".

Sin embargo, una de las particularidades que trae consigo estos seguros obligatorios en particular, es que a diferencia de los demás seguros de responsabilidad civil, aquí los terceros perjudicados tienen acción directa en contra del asegurador o el constituyente de la garantía sustitutiva (Art.146 Ley de Navegación), otorgada por el asegurador para dar cumplimiento a las obligaciones legales de contar con un seguro de responsabilidad.

En efecto, los terceros se podrían dirigir en contra del asegurador o el garante. Pero en este último caso se aprecia una nueva diferencia, el garante, que puede ser asegurador o no, pasa a ser un codeudor solidario del responsable.

⁵⁹ Los miembros del OCIMF, contribuyen aproximadamente en un 60% de los fondos del FIDAC- Cfr.FIDAC, examen del régimen internacional de indemnización de 7 de enero de 2003. documento 92FUND/WGR.3/14/2

⁶⁰ En el CLC 1969, se establece que el seguro es obligatorio para los que transporten 2.000 toneladas de petróleo o más y nuestra Ley de Navegación los exige para buques con un arqueo de 3.000 toneladas

En Chile, el tribunal llamado a conocer de las acciones de terceros por reclamaciones e indemnizaciones, son los tribunales ordinarios de justicia⁶¹. A la vez recordemos que el armador podría comparecer ante un ministro de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Valparaíso a fin de presentar su requerimiento de constitución de fondo de limitación de responsabilidad conforme a las normas de la Ley de Navegación y al CLC. En este caso, una vez que el tercero tiene un título, podrá comparecer ante el tribunal especial para cobrar su crédito del fondo.⁶² Pues bien si a la presentación de la demanda contra el asegurador a un no existe constitución de fondo, el asegurador, podrá oponer la limitación como excepción, y luego continuar su acción ante el tribunal especial ya aludido (Art. 1.211 N° 3 C.Com), lo anterior se justifica en el efecto de comunicabilidad del beneficio, por el cual las limitaciones de responsabilidad aprovechan al asegurador y al garante⁶³.

Finalmente, una referencia a la prescripción, cuestión nuevamente diferente a las reglas generales y que por la posibilidad de ejercer acciones directas en contra del asegurado o garante, son de mención obligatoria en este trabajo. Según el artículo 146 N° 5 de la Ley de Navegación “Los derechos a indemnizaciones y las obligaciones que nazcan de lo preceptuado en este párrafo, prescribirán en tres años, contados desde la fecha en que se produjo el daño o se realizaron los actos que dan acción de reembolso. Sin embargo, no podrá interponerse acción alguna después de seis años contados desde la fecha del siniestro. Cuando el siniestro consista en una serie de acontecimientos, el plazo de seis años se computará desde la fecha inicial del más antiguo.”

5. La aplicación práctica de la cobertura: el caso del Prestige

El hundimiento del petrolero *Prestige*, sin dudas se ha constituido en el icono y bandera de lucha de las opiniones de endurecimiento de las responsabilidades por contaminación por hidrocarburos.

El buque encalló el 13 de noviembre de 2002, frente a costas de Galicia, a 28 millas al oeste del cabo de Fisterra y a 131 de las costas gallegas, luego del impacto se abrió una vía de agua en el casco de estribor, posteriormente, el martes 19 de noviembre, la estructura del buque se partió en dos a unas 100 millas de la costa española y se hundió, con él, quedaban más de 76.972 toneladas de petróleo, el cual comenzó a expandirse por el mar.

⁶¹ Si el demandado tiene domicilio en el extranjero habrá que demandar en el respectivo país, (los corresponsales de los P & I club no representan legalmente al club, por lo que no sería posible notificarles la demanda)

⁶² Cabe hacer presente que los créditos que se hacen valer en el fondo, se verifican, impugnan y pagan conforme a la ley de quiebras aplicable por expresa disposición del artículo 1226 de Código de Comercio

⁶³ Castiglione G. Opus cit. Pág. 252

Ello ha producido un importante daño en los recursos naturales y económicos de Galicia, extendiéndose sus efectos hasta un arco que incluye todo el litoral cantábrico español y ciertos espacios de la costa atlántica francesa, en este sentido las autoridades europeas cifraron en 1.000 millones de euros las consecuencias económicas derivadas del desastre del Prestige.⁶⁴

El "Prestige" se encontraba asegurado por el London Steamship Owners Association, P&I Club, el cual confería para el caso una cobertura de veinticinco millones de euros y además quedaba cubierto por el Fidac.

En marzo del año 2003, el caso del Prestige, ha sido debatido por el Comité Ejecutivo del FIDAC, el cual estableció el monto total de daños en 870 millones de euros y fijó un margen de seguridad de otros 130 millones para cerrar la cifra en 1000 millones de euros, aceptando la propuesta de España de establecer un nivel inicial de pagos, (15% de los daños valorados) lo que significa una decisión sin precedentes en el FIDAC, ya que en la primera reunión celebrada para tratar esta cuestión se ha establecido un pago equivalente al 100% del monto total disponible por el FIDAC (unos 150 millones de euros) y, que además, esta cantidad pueda ser abonada con carácter inmediato a pesar de que la compañía aseguradora del buque, el *London P&I Club*, aún cuando no hayan iniciado los pagos o efectuado el depósito que corresponde al límite de indemnización que debe abonar en nombre del propietario del buque (otros 25 millones de euros).

No obstante en España actualmente se debate el hecho que las indemnizaciones no cubren los llamados daños no-valorados⁶⁵, por ejemplo, no se compensan los daños a los elementos naturales, porque muchos de ellos carecen de valor de mercado, así el plancton, no es compensable» además no se cubre lo que los ambientalistas denominan contaminación gradual.

⁶⁴ se excluye el coste de la solución definitiva del fuel que se encuentra en el interior del buque Cfr. Nieto Martín, Fernando QUIEN CONTAMINA, PAGA. EL CASO PRESTIGE Diario La Ley. Viernes, 14 de marzo de 2003, Número 5739. año XXIV. España www.laley.net

⁶⁵ Cf. Fernández Miranda, María, F. Beistegui: «La indemnización por el "Prestige" se va a quedar corta» www.uniovi.es/prestige/opinion/indemnizacion.pdf

CAPITULO V. De los siniestro y su liquidación

1. Sección preliminar

Siniestro, según el artículo 513 del Código de Comercio, es la pérdida o daño de la especie asegurada. Se le define también como un acontecimiento o hecho previsto en el contrato, cuyo acaecimiento genera la obligación de indemnizar al asegurador.

2. Obligaciones del asegurado ocurrido el siniestro

En general, para obtener la indemnización de un siniestro, el asegurado, atendido lo dispuesto en el artículo 1.177 deberá justificar:

a) “El o los acontecimientos que lo constituyan. Respecto del origen del daño o gasto, el asegurado sólo deberá indicar los hechos que presumiblemente lo produjeron;”

Aquí nos encontramos con la ratificación de lo consignado el en artículo 539, pero señalado de una manera más explícita, para el asegurado solo debe indicar como

presumiblemente habría ocurrido el siniestro, en cuanto a al asegurador, conforme lo dispone el 1.185 de Código de Comercio, le tocara probar que el siniestro ha ocurrido por un hecho o riesgo no comprendido en la póliza;

b) El embarque de los objetos asegurados, en su caso; por ejemplo con el Conocimiento de Embarque (B/L);

c) El contrato de seguro, y tanto con la póliza como con las notas de cobertura u otro documento justificativo; y

d) La pérdida o deterioro de la cosa asegurada.

No obstante lo anterior, el asegurado tal como se señalará en el apartado siguiente ante la ocurrencia del siniestro operar como si no tuviera seguro, por ello deberá tomar todas las precauciones y providencias para minimizar al máximo los daños o pérdidas sobre los objetos asegurados.

En otro momento, en la liquidación, el asegurado deberá cooperar con el liquidador so pena de quedar sin cobertura por su siniestro.

3. El proceso de liquidación

En el seguro marítimo, especialmente en el seguro de carga, aparte de la figura de los liquidadores que conocemos de los seguros terrestres aparecen los denominados “COMISARIOS DE AVERIAS”, que son peritos que tienen como misión informar por cuenta de la compañía sobre los daños que hayan sufrido las mercaderías transportadas por la nave en cuestión, su labor concluye con un Certificado de averías, el cual dará luces a la compañía respecto de la valoración de los perjuicios sufridos por la carga asegurada.

Sin perjuicio de lo anterior, ante la ocurrencia de un siniestro, en la mayoría de los casos intervienen un Liquidador Oficial de Seguros, quien hace un análisis acerca de la ocurrencia del siniestro y sus circunstancias, el cumplimiento de las obligaciones de las partes; si los hechos se encuentran cubiertos por la póliza y el monto de la indemnización.

A continuación veremos como se desarrolla un proceso de liquidación de seguro marítimo.

3.1. Ocurrencia del siniestro

El asegurado deberá tomar las medidas necesarias para aminorar las pérdidas o daños en los objetos asegurados, ya que recordemos el asegurado deberá, en aplicación del principio de buena fe, operar como si no tuviera seguro.

3.2. Reclamo del asegurado

Verificado el siniestro, el asegurado deberá dar aviso inmediato al asegurador. Las pólizas chilenas establecen que si el siniestro ocurren en el extranjero, el asegurado deberá informar al agente de Lloyd's más próximo.

Cabe hacer presente que aquí es momento para manifestar la intención de ejercitar la acción de dejación y de hacer en consecuencia abandono de la nave u objeto asegurado. Si la compañía rechaza la dejación, en todo caso separara el resultado del informe de liquidación.

3.3. Protesta ante la autoridad marítima

Paralelamente a las acciones deducidas ante la compañía la ley exige que los siniestros ocurridos a la nave o carga deben ser denunciados ante la autoridad marítima a través de un documento escrito llamado "Protesta"⁶⁶. Esta protesta debe ser presentada en el más breve plazo y en el primer puerto de atraque, de no hacerlo el asegurado incumple una de las obligaciones del contrato y lo podría dejar sin cobertura.

3.4. Elección del liquidador

Dentro de tres días hábiles contados desde la notificación del siniestro la compañía de seguros deberá designar al liquidador, salvo que, en la póliza se haya hecho previamente la designación, o bien, puede decidir efectuar directamente la liquidación, pero en la caso atendido que la liquidación del siniestro por parte de un liquidador oficial es un derecho del asegurado, este último puede negarse a la liquidación directa y exigir un liquidador oficial, lo cual debe informar por escrito dentro de 5 días hábiles contados desde la notificación.

Una vez electo el liquidador este deberá aceptar o rechazar la designación, si la rechaza deberá comunicarlo a la compañía y esta tendrá un plazo de 2 días hábiles para designar un nuevo liquidador.

3.5. Investigación del liquidador

Una vez aceptado el cargo por parte del liquidador y dentro de un plazo de tres días hábiles, deberá informar por escrito al asegurado las gestiones que ha de realizar y los antecedentes que de él requiere, por ejemplo: a) El certificado de matrícula de la nave; b) el certificado general de seguridad vigente, emitido por la DGTM;⁶⁷ c) si procede se

⁶⁶ según el artículo 1241 de Código de Comercio se entiende por protesta al acto mediante el cual una persona deja constancia del acaecimiento de hechos u omisiones relacionados con la navegación o el comercio marítimo que puedan afectar su responsabilidad, la de sus principales o dependientes, o bien, hace reserva de derechos o acciones que puedan emanar de dichos hechos u omisiones, respecto de las mismas personas aquí aludidas. Para el artículo 130 de la ley de Navegación Protesta es la denuncia escrita que debe formular el capitán, el armador o su representante legal por accidentes ocurridos a una nave o por pérdidas o averías de la carga que ella transporte, embarque o desembarque

⁶⁷ Dirección General de Territorio Marítimo y marina mercante, dependiente de la Armada de Chile

deberá acompañar el certificado de clasificación Vigente, emitido por la respectiva casa clasificadora del buque;; d) Bitácora del capitán; e), en determinados casos, por ejemplo averías particulares y la autoridad marítima se apersona, el asegurado deberá exhibir al liquidador la Boleta de Inspección de la autoridad marítima; f) la Protesta; g) los planos de la nave; y h) la relación de costos y gastos que el siniestro ha causado para el patrimonio del asegurado, entre otros.

Con estos antecedentes y otros que recabe, especialmente el asesoramiento con personal expertos, se deberá determinar las causas del siniestro y si el siniestro se encuentra cubierto por el seguro, y en caso de determinar que si tiene cobertura, cual es el monto de las indemnizaciones a que el beneficiario tiene derecho. Según el artículo 22 del Decreto Supremo 863 de 1989, el proceso de liquidación por regla general no se podrá extender por más de 90 días corridos contados desde la denuncia del siniestro, sin embargo tratándose de siniestros marítimos de casco o avería gruesa, este plazo se amplía a 180 días corridos. Excepcionalmente, el liquidador previa comunicación al asegurado y a la Superintendencia, podrá ampliar los plazos del proceso, sin embargo la Superintendencia, puede dejar sin efecto el aumento y fijarle un plazo determinado para que evacue el informe (Circular N° 1.094 de 30 de octubre de 1992)

3.6. Informe de liquidación

Vencido el plazo de investigación referido en el apartado anterior, el liquidador deberá emitir un informe de liquidación, el cual se compone de una parte expositiva de antecedentes, una segunda sección acerca de las gestiones realizadas y los informes tenidos a la vista para la liquidación.

En tercer lugar el informe se referirá a la determinación de los daños sufridos por el objeto asegurado, con una opinión técnica y fundada acerca de la cobertura de las póliza en relación al siniestro investigado, y goza de cobertura, determinar el monto de las pérdidas o averías y la evaluación de los gastos anexos (v.g. Sue & Labour, salvamento y avería gruesa, etc.). Además determinará exactamente el monto de la indemnización y la forma de su pago.

Finalmente, el artículo 27 N° 8 del reglamento le impone al liquidador la obligación de transcribir los artículos 24, 25,26 y 27 de dicho cuerpo legal. En este punto cabe hacer presente que esta norma comete una omisión bastante importante, ya que no obliga a transcribir el artículo 23 del reglamento, el cual es precisamente el que faculta al asegurado a impugnar el informe de liquidación y le establece el plazo para hacerlo.

3.7. Impugnación al informe

Puesto en conocimiento de las partes el informe de liquidación estas tienen un plazo de 10 días hábiles para impugnar el informe.

3.8. Traslado al liquidador

Impugnado que sea el informe, el liquidador tendrá un plazo de 5 días para responder las impugnaciones.

3.9. Decisión de las partes

Vencido el plazo de contestación a la impugnación, sea que se haya evacuado o no el trámite, las partes expresaran su opinión final respecto a lo resuelto por el liquidador.

3.9.1 Si existe acuerdo entre las partes, el asegurador deberá hacer pago inmediato de la indemnización al beneficiario. Este pago se materializa junto con el otorgamiento de un certificado de Pago Finiquito y Subrogación de derechos, esto último, conforme lo dispone el artículo 553 de Código de Comercio.

3.9.2. Si no existe acuerdo, las partes deberán proceder judicialmente, y tal como se verá en el capítulo siguiente, por regla general, ante un juez árbitro.

Finalmente, sólo algunas consideraciones adicionales, en primer lugar, los plazos señalados en este apartado son de días hábiles, salvo plazo indicado para el liquidador. En segundo lugar, las comunicaciones y notificaciones a las partes deberán efectuarse por carta certificada u por otros medios idóneos de comunicación escrita, léase fax, telex, e incluso en la actualidad por correo electrónico. (Art.28 Decreto Supremo 863-H-1989)

4. Las acciones que tiene el asegurado una vez ocurrido el siniestro

Tal como hemos señalado en el capítulo segundo, una de las diferencia que encontramos con el seguro terrestre lo representan las acciones que el asegurado tiene contra el asegurador una vez ocurrido el siniestro.

De ello da cuenta el artículo 1.178, donde se señala que el asegurado tiene la opción de elegir entre la acción de avería, la que tiene por objeto obtener la indemnización de los daños sufridos por la cosa asegurada y la acción de dejación.

La acción de avería: es la que tiene por objeto obtener del asegurador la indemnización por la pérdida o daño del objeto asegurado. La acción de dejación tiene por objeto exigir el pago de la suma total asegurada en los casos en que la ley o el contrato lo autoricen. Inmediatamente cabe señalar que dejación es definido como el abandono que el asegurado hace del o los objetos asegurados al asegurador, en los casos en que la ley o el contrato lo permiten y que lo habilita para reclamar el pago de la indemnización por pérdida total. Cabe señalar que esta acción es procedente en los diferentes tipos de seguros analizados, casco, carga etc

La acción de dejación, la encontraremos generalmente cuando existe pérdida total constructiva o asimilada, ya que ente la ocurrencia del siniestro, el asegurado hará razonable abandono del objeto asegurado, para ello deberá comunicar al asegurador, a través de un aviso, su intención de hacer dejación, ya que de lo contrario caducará su

derecho y solo podrá hacer valer la acción de avería.

El aviso tiene ciertos requisitos, y se refiere a que debe constar por escrito y debe otorgarse dentro del plazo de tres meses desde que tuvo conocimiento efectivo que la pérdida asimilada. La ley 18.680, introdujo al Código de Comercio la posibilidad de dar aviso a través de medios de comunicación tecnológicas, que para la actualidad se refieren a los telegramas, fax, en incluso correo electrónico (e-mail). Por otra parte, cabe hacer presente, que el aviso en cuestión puede ser suplido por la notificación de una demanda.

Sin perjuicio de lo anterior, la ley se encarga de precisar que no es necesario el citado aviso cuando la magnitud del siniestro sea de tal entidad que al asegurado no tenga razonable posibilidad de rescatar o reparar el objeto asegurado, o disminuir los efectos del siniestro, por ejemplo, hundimiento de una nave en alta mar y a gran profundidad.

Verificado el aviso de dejación, el asegurador deberá aceptarla o rechazarla, si la acepta, el asegurador deberá pagar la indemnización a su asegurado-beneficiario y, consecuentemente, se hará por el solo ministerio de la ley dueño de las especies abandonadas.

Si la rechaza, el asegurado tiene la opción de iniciar acciones judiciales las cuales se deberán tramitar conforme al procedimiento arbitral tal como se indicará en el capítulo siguiente, pero en todo caso, si en el juicio se declara la procedencia de la dejación el asegurador debe pagar la indemnización, pero a decir del Profesor Contreras, podría igualmente rechazar la transferencia del dominio. Este último elemento tiene importancia, si se considere las obligaciones que establece la ley para el dueño de especies naufragas.⁶⁸

5. La situación de los Clubes de P & I.

En materia de reclamaciones por siniestros, es el Comité Directivo del Club el llamado a efectuar la liquidación de reclamaciones que se presenten y resolver cualquier otro asunto relativo a las actividades de éste.

Para tal efecto, las reglas establecen que el Comité se reunirá con la frecuencia necesaria atendido el número de reclamos. No obstante, las mismas reglas permiten que el Comité Directivo autorice, ocasionalmente, a los administradores (manager) para que por sí solos efectúen el pago de ciertas reclamaciones hasta un determinado monto previamente determinado.

Un gran apoyo para el club en materia de liquidaciones siniestros, lo constituyen los corresponsales, quienes se encargan de recopilar toda la información necesaria para que el club, tome su decisión.

⁶⁸ Artículo 132 y ss de la ley de Navegación Decreto Ley 2222

CAPITULO VI. De la Resolución de Conflictos: El Arbitraje

1. Sección preliminar

Tal como se ha señalado en el capítulo II, punto 8.6, una de las diferencias que existen entre el seguro terrestre y el marítimo se refiere a la resolución de conflictos, ya que en el seguro terrestre el arbitraje es siempre voluntario, en cambio en los seguros marítimos el artículo 1.203 del Código de Comercio, reemplazado por la Ley N° 18.680 de 1988 dispone que toda controversia que de lugar el comercio marítimo o la navegación, incluidos los seguros marítimos, será sometida a arbitraje, o sea, el arbitraje es forzoso u obligatorio.

En cuanto los seguros marítimos, la ley no ha hecho sino traspasar a la ley, lo que en las pólizas de seguros es una práctica inalterable, el sometimiento de cualquier dificultad que se suscite entre el asegurado, el contratante o el beneficiario, según corresponda, y la compañía, por un árbitro arbitrador.

No obstante lo anterior cabe destacar que la condición de arbitraje obligatorio puede ser alterada en ciertas circunstancias, y el asunto puede ser conocido por la justicia ordinaria, a saber:

a) El acuerdo expreso de las partes en someter la resolución del conflicto a la justicia ordinaria;

b) En los casos en que el monto de la indemnización que se reclama es inferior a 5.000 unidades de cuenta⁶⁹. (Art.1.203); y

c) Cuando la ley es imperativa a la voluntad de las partes e impone derechamente que el asunto sea resuelto por la justicia ordinaria, por ejemplo, cuando se ejercen acciones criminales, las civiles pueden deducirse en el proceso criminal, y otro ejemplo es la acción que entabla un tercero perjudicado entabla contra el responsable del derrame de hidrocarburo, de acuerdo con las reglas y normas de la Ley de Navegación (Título IX) aquí el tribunal es en primera instancia un ministro de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Valparaíso y dicha corte como tribunal de segunda instancia.

Volviendo al arbitraje, en cuanto a su nombramiento, este se hará de común acuerdo por las partes, si los interesados no se pusieren de acuerdo en la persona del árbitro, éste será designado por la Justicia Ordinaria, y en tal caso el árbitro tendrá las facultades de arbitrador en cuanto al procedimiento, debiendo dictar sentencia conforme a derecho, o sea, será un arbitro mixto.

En este estado de análisis, cabe hacer presente que, excepcionalmente, la Superintendencia de Valores y Seguros, podrá operar como árbitro *arbitrador*, cuando el asegurado o beneficiario, por sí solo y en cualquier momento, lo solicite, ello siempre que el monto de los daños reclamados no sea superior a 120 unidades de fomento⁷⁰.

Para cerrar esta sección, cabe tener en cuenta que según el Artículo 29 del Decreto con Fuerza de Ley 251, las cuestiones litigiosas que se susciten con motivo de los contratos de seguros directos y reaseguros sujetos a esta ley, serán sometidos a la jurisdicción chilena, siendo nulo todo pacto en contrario. En la expresión jurisdicción chilena debe entenderse comprensiva tanto de la justicia ordinaria como la arbitral.

2. El procedimiento arbitral

En cuanto al procedimiento, y tal como se ha señalado los árbitros designados de común acuerdo tienen facultades de árbitro arbitrador, tanto en el procedimiento como en fallo, en cambio cuando la designación es a través de la justicia ordinaria, los árbitros son árbitros mixtos, o sea, tramitan como arbitradores y fallan como árbitros de derecho.

En cualquier caso, los árbitros que conocen de causas de derecho marítimo, tienen

⁶⁹ según el artículo 1244 se entenderá por unidades de cuenta, a la unidad denominada Derecho Especial de Giro, definida por el Fondo Monetario Internacional o la que lo reemplace. El valor del Derecho Especial de Giro se calculará según el método de evaluación, establecido por el FMI en sus operaciones y transacciones, a la fecha del cumplimiento de la obligación de que se trate, en cuanto a Chile la determinación de la equivalencia del DEG en moneda nacional, corresponderá al Banco Central de Chile. Actualmente 5.000 unidades de cuenta equivalen aproximadamente a cuatro millones de pesos.

⁷⁰ Artículo 3º letra i) del Decreto con Fuerza de Ley N° 251, de Hacienda, de 1931,

normas especiales y se refieren fundamentalmente al ámbito probatorio, tanto en la generación de las pruebas como en la valoración de la misma, ya que el juez puede admitir pruebas distintas de las contenidas en el Código de Procedimiento Civil y en cuanto a la valoración de esta se somete a las reglas de la sana crítica, bajo la exigencia que el juez en su fallo debe consignar los fundamentos que tuvo de base para su pronunciamiento (Artículos 1.206 y 1.207).

Un elemento interesante en relación a la generación de pruebas lo encontramos en el artículo 1.209, en donde, recogiendo una práctica anglosajona, se faculta a las partes para que de común acuerdo puedan llevar a cabo diligencias probatorias de manera extrajudicial, siempre y cuando la diligencia cuente con la asistencia de los abogados de las partes.

Por otra parte, el juez tiene la facultad de hacer llamar a las partes a que reconozcan los documentos que han presentado, o bien, justifiquen las impugnaciones que han formulado.

3. La resolución de conflictos en el derecho comparado

En el derecho comparado la situación es distinta, en Argentina, es nula la cláusula que somete el caso a arbitraje. El asunto debe ser necesariamente conocido por la justicia ordinaria, igual cosa ocurre en México.

En España hay una regla parecida, pero la legislación es bastante ambigua, si bien el artículo 24 de la Ley del Contrato de Seguro N° 50/1980 dispone: que “Será juez competente para el conocimiento de las acciones derivadas del contrato de seguro el del domicilio del asegurado, siendo nulo cualquier pacto en contrario.” Sin embargo, en el seguro marítimo queda la sensación que los asuntos pueden ser sometidos a arbitraje.

Hay muchos países que prohíben el arbitraje en seguros como una manera, quizás mal entendida, de proteger al asegurado.

4. La resolución de controversias en los Clubes de P & I

En este punto los clubes establecen que si surge cualquier diferencia o controversia entre un asociado (member) y la asociación (club) en relación a las Reglas (rules); a cualquier contrato suscrito entre ambos; o respecto de los derechos u obligaciones de las partes; y, en general, cualquier otro asunto, se someterá y será resuelta en primera instancia por el Comité-Directorio. El requerimiento al comité ha de ser por escrito.

Si un Miembro afectado por dicha diferencia o controversia no acepta la decisión del Comité, el asunto se someterá al arbitraje, el que se celebrará en Londres, ante tres árbitros, uno designado por la Asociación, otro por el asociado Miembro y un tercer árbitro, que deberán designar los árbitros, sujetándose el sometimiento a arbitraje y todos los procedimientos de éste a los preceptos de las Leyes de Arbitraje Inglesas de 1950 y 1979 y a todas sus modificaciones posteriores.

Además se prohíbe a los asociados incoar ni mantener ninguna acción, juicio u otro procedimiento legal contra la asociación en relación con ninguna de las diferencias o controversias arriba citadas a no ser que haya previamente obtenido un laudo arbitral conforme a esta Regla.

CAPITULO VII. Conclusiones

Que, atendido el desarrollo de este trabajo, y el análisis de las diferentes aristas y caracteres del seguro marítimo, las cuales por cierto en Chile no han sido tratadas sistemáticamente, podemos concluir algunas ideas finales:

1. El seguro marítimo, es la cuna y origende todos los seguros conocidos hoy día;
2. El seguro marítimo sigue siendo el agente movilizador e innovador del mercado de los seguros en Chile y el mundo;
3. El seguro marítimo ha sostenido sus diferencias con los seguros terrestres, a través de sus caracteres especiales, léase, en cuanto a los sujetos que intervienen, con la aparición de los Clubes de Protección e Indemnización, sujetos no conocidos en el mercado de los seguros terrestres. Desde el punto de vista del perfeccionamiento del contrato que flexibiliza el momento en que el asegurador toma sobre si los riesgos. Sobre las acciones que tiene al asegurado una vez ocurrido un siniestro, a saber, acciones de avería y dejación, en circunstancias que este última es una excepción en los seguros terrestres y sólo aplicable por pacto expresa entre las partes;
4. Que, es altamente probable que sean los seguros terrestres los que se tengan que, nuevamente adecuarse a las regulaciones provenientes del seguro marítimo;
5. Las coberturas del seguro marítimo, fundamentalmente; en los que se refiere a los seguros de responsabilidad civil marítima ofrecidos a sus asociados por los Clubes de Protección e Indemnización, están teniendo cada día una amplitud mayor, para cubrir especialmente aquellos riesgos dejados fuera tradicionalmente por los seguros

comerciales;

6. Que, no obstante las ventajas que ha manifestado el seguro marítimo de responsabilidad (P & I) , no cabe duda que tiene que avanzar sustancialmente en cuanto a sus coberturas, en sí mismas como en los montos, en todo lo referido al aseguramientos de la responsabilidad civil derivada de derrames de hidrocarburos y sustancias peligrosas;

7. Que, no parece razonable tal como se indicó en el capítulo IV, que los sistemas de coberturas de los P & I club's por derrames de hidrocarburos sean menores en monto en relación a otros riesgo de P & I, en efecto, con los sistemas de pool y reaseguro en la responsabilidad por derrames los clubes responden hasta mil millones de dólares, en cambio, en los otros casos el limites es sustancialmente diferente, hasta cuatro mil doscientos millones de dólares;

8. Que, no cabe duda de la eficiencia práctica que el establecimiento de sistemas de responsabilidad objetiva y seguros marítimos obligatorios han contribuido a prevenir de algún modo más desastres naturales por derrames de hidrocarburos;

9. Que, nuestro país se encuentra en un buen pie legislativo en cuanto a la liquidación de siniestros, entregando prioritariamente los procedimientos a Liquidadores Oficiales, fiscalizados por el Estado, instruidos en el derecho marítimo, y lo más importante, independiente legal y económicamente de los intereses de las partes;

10. El hecho que los conflictos o controversias, sean sometidas en nuestro país a arbitraje obligatorio parece una sana medida, ya que sería particularmente lento y dispendioso, someter conflictos a veces altamente técnicos a los tribunales ordinarios, altamente recargados de trabajo y sin especialización. El arbitraje ofrece la posibilidad cierta que el juez tenga un contacto directo con la causa, lo que le permitirá resolver, de mejor modo, conforme a derecho y a la equidad; y

11. Finalmente, no cabe duda que un mundo cada día más globalizado, y que se encuentra conformado en tres cuartas partes por mar, la actividad marítima va a tener un desarrollo cada vez mayor, tanto por la seguridad que ofrecen como por lo económico que resulta, por ejemplo en el transporte de mercaderías. Por lo mismo el seguro marítimo va a mantener su lugar de privilegio en el en mercado de los seguros, dictando las pautas de las nuevas formas de aseguramiento mundial.

BIBLIOGRAFIA

- Aktiv-assekuranz Seguros, LA POLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.
[http //www.aktiv-assekuranz.com/servicios_mercaderia.htm](http://www.aktiv-assekuranz.com/servicios_mercaderia.htm).
- Alvarez Del Castillo Baeza, Joaquín, RESPONSABILIDAD AMBIENTAL EN EL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS POR EL MAR, MEXICO 1991.
- Baeza Pinto, Sergio, EL SEGURO, Editorial Jurídica de Chile, tercera edición 1994. Santiago Chile.
- Baeza Pinto, Sergio, DERECHO MARITIMO. Editorial Jurídica de Chile, primera edición 1990. Santiago Chile.
- Barroilhet Acevedo, Claudio, DERECHO DEL TRANSPORTE. tomo II Editorial Libromar Ltda., 1ª Edición 2002 Santiago, Chile.
- Bayot de Hitschew, Clementina, EL SEGURO MARITIMO.
[http//www.umc.edu.ve/documentos/doctum](http://www.umc.edu.ve/documentos/doctum).
- Bizarro Torrealba, Eduardo, y Pino, Octavio, RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL POR DAÑO AMBIENTAL. 1ª Edición Editorial Jurídica Conosur. Santiago 2001.
- Blanco Garcia, Susana y. Carvajal Molina, Pedro, ANTECEDENTES DEL SEGURO A PRIMA Dpto. Economía Financiera y Contabilidad I. Facultad Ciencias Económicas. Universidad Central de Madrid. 2001. España.
- Cabanillas Sánchez, Antonio, REPARACION DE DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE.

- Editorial Jurídica Aranzadi, colección de monografías Nº 33, Pamplona España. 1996.
- Castiglione González, Paola. RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS EN CONTAMINACION DE HIDROCARBUROS Y SUSTANCIAS NOCIVAS. Editorial Jurídica Conosur Ltda. Santiago Chile, 2001.
- Código de Comercio de Colombia.
- Código de Comercio de España.
- Código de Comercio de la República de Chile, Editorial Jurídica de Chile. 14ª edición 1998. Santiago Chile.
- Código de Comercio de México.
- Código de Comercio de Perú.
- Contreras Strauch, Osvaldo, DERECHO MARITIMO. Editorial jurídica Conosur, Santiago 2002.
- Cornejo Fuller, Eugenio, DERECHO MARITIMO CHILENO. Ediciones Universitarias. Valparaíso 2003.
- De Castro, DERECHO COMUNITARIO EN MATERIA DE CONTAMINACION MARITIMA POR HIDROCARBUROS. <http://www.decastroweb.com/articul3.html>.
- Decreto Ley 2.222 de 1979. Ley de Navegación. Apéndice del Código de Comercio.
- Decreto Supremo 863 del Ministerio de Hacienda 1989 establece el REGLAMENTO DE AUXILIARES DEL COMERCIO DE SEGUROS, publicado en el Diario Oficial el 5 de abril de 1990.
- Decreto Supremo Nº 1, Ministerio de Defensa 1992, REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA CONTAMINACION ACUATICA
- Díaz Loayza, Alex Patricio, NOCIONES DE DERECHO MARITIMO Y EXPLOTACION COMERCIAL DE NAVES. Memoria de Prueba Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Central de Chile. 1999.
- Dirección General de Territorio Marítimo, Boletín de Información marítima Nº 6 del 2000, Pág. 76, (Directemar.cl).
- Ezeizabarrena, Xavier, LA BATALLA JURIDICA DEL "PRESTIGE" <http://www.pcpages.com/ezeiza> .
- Ezeizabarrena, Xavier, EL NAUFRAGIO DEL BUQUE "PRESTIGE" ALGUNAS PERSPECTIVAS JURIDICAS. <http://www.pcpages.com/ezeiza>.
- Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos 1992, EXAMEN DEL REGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION. 7 enero 2003.
- Herrera DKP SRL Peritos y Ajustadores de Seguros División Transportes Cascos, FUNCIONES DE LOS PERITOS DE SEGUROS Y AJUSTADORES DE AVERIAS. <http://barrioperu.terra.com.pe/hdkp/archi/peraju.pdf> .
- Marine Insurance Act de 1906 (Inglaterra), Updated to December 31, 2002 <<http://laws.justice.gc.ca/en/M-0.6/index.html>>.
- Mejias Olgún. Mauricio Alberto, EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL ANALISIS PARTICULAR Y JURISPRUDENCIA ADMINISTRATIVA. Memoria de

-
- Prueba Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Central de Chile. 2000.
- Perfetti H. Ana María, ASPECTOS DE LA COBERTURA DE LOS RIESGOS EN EL SEGURO MARITIMO
http://www.umc.edu.ve/documentos/doctum/vol4/art6_vol4n1.pdf .
- Seguros & Transportes.com, AMBITO DE APLICACION DE LA CONVENCION C.M.R
<http://www.segurosytransportes.com>.
- Seguros & Transportes.com, FALTAS DE MERCANCIA EN TRANSPORTE MARITIMO
<http://www.segurosytransportes.com>.
- Seguros & Transportes.com, EL COMPUTO DE LA PRESCRIPCION EN C.M.R.
<http://www.segurosytransportes.com>.
- Seguros & Transportes.com. INTERES ASEGURABLE – COMPRAVENTA CIF, jurisprudencia. , <http://www.segurosytransportes.com>.
- SGC liquidadores de seguros, LAS REGLAS DE HAMBURGO Y SU APLICACION EN CHILE. www.sgc.cl .
- SGC liquidadores de seguros, LIQUIDACION DE CASCOS DE NAVE. www.sgc.cl.
- SGC liquidadores de seguros, SEMINARIO SEGUROS CONTEMPORANEOS.
www.sgc.cl .
- Sin autor, EL ABORDAJE EN ESPAÑA, <http://members.fortunecity.es/robertexto/archivo7/abordaje.htm>.
- Soulodre W. Iván, EL HUNDIMIENTO DEL CABO TAMAR, Revista Marina vol 4 del año 1995, Valparaíso Chile.
- Urja González, Rodrigo, “EL SEGURO MARITIMO”, Editorial. Bosch. Barcelona España 1976. p.4
- The Shipowners’ Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg), REGLAS DEL CLUB- www.shipowners.lu .
- The Shipowners’ Mutual Protection and Indemnity Association Bermuda, REGLAS DEL CLUB EN ESPAÑOL.
http://www.shipownersclub.com/library/rules/spanish2002/Spanish%20rules_index.htm.
- Tomasello Hart, Leslie, LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARITIMO. Editorial Jurídica Conosur Santiago 1995.
- Valls, Claudia, RESPONSABILIDAD POR DAÑOS Y PERJUICIOS AMBIENTALES
<http://www.cai.org.ar/medioambiente/leyes/derechodanos3.htm#Comisión>.
- Varios autores, .LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL Universidad de Salamanca. España 2002.
- Varios autores, ASPECTOS JURISDICCIONALES DEL SEGURO. Asociación de aseguradores de Chile, 1998.
- Varios autores, RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS. Seminario y publicación del Colegio de abogados de Chile. (9 y 11 de octubre de 2001).
- Varios autores, Seminario JORNADAS DE SOLUCION DE CONTROVERSIAS EN EL AMBITO COMERCIAL. módulo N° 3 LA MEDIACION Y EL ARBITRAJE EN

CONFLICTOS LIGADOS A LOS SEGUROS (GENERALES Y MARITIMOS) Cámara de Comercio de Santiago. agosto de 2002. www.camsantiago.com.

Vergara Aimone, Julio, TRANSPORTE MARITIMO DE MATERIALES NUCLEARES. www.revistamarina.cl .