

I.- INTRODUCCIÓN

CONCEPTO DE SEGUROS MARÍTIMOS

El artículo 1161 del Código de Comercio esboza un concepto al señalar “*Por regla general, 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 los canales interiores*”

Por su parte La Marine Insurance Act (Ley de Seguro Marítimo Inglesa de 1906), señala al respecto “Sección 1: Un contrato de seguro marítimo es un contrato por el cual el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, de una forma y en la medida ahí pactadas, contra las pérdidas marítimas, es decir, las pérdidas incidentales a la aventura marítima”

Juan Pablo Urzúa P.

1.6.- El profesor chileno **Claudio Barroilhet** define el seguro de transporte como:

“El Seguro del transporte es aquel que cubre a los vehículos de transporte o a las cosas o personas transportadas en ellos de los riesgos que sufran a consecuencia o con ocasión de su transporte de un lugar a otro”.

BREVE HISTORIA MODERNA

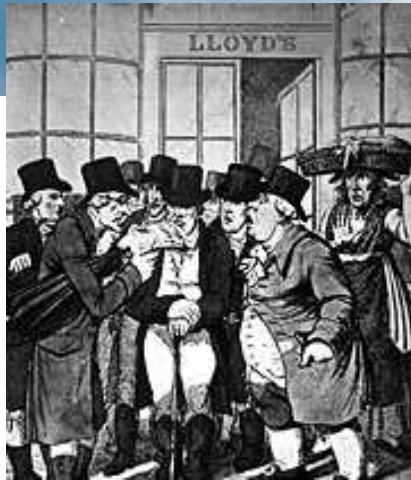
El seguro, tal como se conoce hoy día, es una institución que nació y se desarrolló con el Derecho Marítimo. Lo mismo que las instituciones del armador, el capitán, el límite de responsabilidad, la avería gruesa y el salvamento.

El desarrollo del seguro, en su forma moderna, está asociado a la historia de los lombardos que se instalaron muchísimos años atrás en Londres y, posteriormente, al café o taberna del señor Edward Lloyd:

- Pólizas “SG” (Ship – Goods) mismo condicionado buque y carga;
- Comienzo Siglo XIX :Lloyd’s, London Assurance y Royal Exchange;
- Finales Siglo XIX: ILU (Institute of London Underwriters);
- Marine Insurance Act de 1906 (MIA);
- Siglo XX, Años 80: Póliza de Casco y Maquinaria y Carga (A, B, y C)

Si bien es una característica general del Derecho Marítimo la **uniformidad y las fuentes inglesas** de la institución, es en el campo del seguro donde estas características adquieren mayor relevancia.

Juan Pablo Urzúa P.



CARACTERES DEL SEGURO DE TRANSPORTE

Internacionalidad y Uniformidad

Los Seguros de transporte son por naturaleza eminentemente internacionales. Sus problemas son de reconocimiento mundial y de implicancia universal.

El medio y el hecho técnico de la navegación y el transporte, determinan que las leyes u ordenamientos nacionales resulten en muchas ocasiones insuficientes, por sí solos, para acudir a la correcta o completa solución de los problemas jurídicos planteados en la disciplina.

Este carácter de universalidad incentiva la tendencia a la llamada uniformidad y unificación internacional.



Consuetudinario

Muchas de sus instituciones comenzaron como espontánea aplicación de usos y costumbres de los comerciantes en una zona del mundo determinada, para luego, por la difusión y el tráfico internacional, ser adoptados en otros lugares del quehacer marítimo, para terminar volcadas en estatutos, leyes, acuerdos internacionales y recopilaciones del todo el mundo. (ej. Reglas de York-Amberes sobre averías comunes).

Regulación – Autonomía de la voluntad

Buena fe.

Desde sus primeros tiempos el seguro marítimo y del transporte ha sido considerado como un contrato de exquisita buena fe (*uberrimae bonae fidei*), que debe ejecutarse conforme buena fe y de acuerdo con las costumbres de los comerciantes (*Secundum bonam fidem et consuetudinem mercatorum*).

CLASIFICACIONES BÁSICAS DEL SEGURO DE TRANSPORTE

1.- Según el ámbito físico geográfico donde se desarrolla el riesgo:

- Marítimos;
- Aéreo; y
- Terrestre

2.- Según la materia asegurada

- Mercancías o cosas transportadas;
- Fletes o beneficios;
- Gastos y responsabilidades;
- Pasajeros.

REGULACIÓN DEL SEGURO MARÍTIMO

El seguro marítimo se rige por lo dispuesto en el Título VII del Libro III del Código de Comercio, artículos 1158 a 1.202. Sin embargo, el artículo 1158 hace aplicables las disposiciones contenidas en los artículos 512 a 560 inclusive del mismo Código, que trata de las definiciones de aplicación general y normas comunes a los seguros terrestres y marítimos.

No nos detendremos en el análisis de las normas de los artículos 512 y siguientes atendidas las pretensiones de esta exposición, pero serán consideradas cada vez que haya que explicar su incidencia en los seguros marítimos.

En todo caso, las normas especiales de los Artículos 1158 y Siguyentes del Código de Comercio prevalecen sobre las anteriores.

Juan Pablo Urzúa P.

PRINCIPIO DE LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD EN EL SEGURO MARÍTIMO

Al respecto el Art. 1159 del C. de Comercio dispone que *"Las reglas de este título se aplicarán en defecto de las estipulaciones de las partes, salvo en las materias en que la norma sea expresamente imperativa."*

Al igual que ocurre, por ejemplo en materia de fletamento, el Libro III reconoce la libertad de las partes para pactar su propio estatuto jurídico en materia de seguro marítimo. Por cierto que esta autonomía está limitada por las normas del Libro III *que sean expresamente imperativas* en la materia.

Efectivamente el mercado asegurador funciona en base al principio de la autonomía de la voluntad. Aunque en forma relativa, pues las condiciones generales de los contratos de seguros disponibles están estandarizados en **FORMULARIOS**.

Juan Pablo Urzúa P.

PERSONAS QUE INTERVIENEN EN LA ACTIVIDAD ASEGURADORA

Además de las compañías aseguradoras y del asegurado, son variadas las personas que intervienen en el seguro marítimo, a saber:

- **"Corredor de Seguros"** para que asesore al asegurado en las opciones de seguro que le ofrece el mercado. Estos corredores se llaman en inglés *"brokers"*;
- **"Corredores de Reaseguros"** o *"reinsurance brokers"*, que colocan en el mercado internacional las cesiones de riesgo;
- **"Reaseguradores"** o *"Underwriters"* suscribe o contrata independientemente su proporción del riesgo, bajo una relación contractual que sólo lo obliga por su proporción;
- **"Liquidadores de Seguros"** (*"loss adjusters"* y *"average adjusters"*)

Juan Pablo Urzúa P.

II.- PRINCIPALES ELEMENTOS DEL SEGURO MARÍTIMO

- 1.- **Materia Asegurada;**
- 2.- **Riesgo; e**
- 3.- **Interés Asegurable.**

Juan Pablo Urzúa P.

1.- **MATERIA ASEGURADA**

El artículo 1160 del Código de Comercio contiene una descripción de la materia asegurada en este tipo de seguros al señalar:

Art. 1160. *Los seguros marítimos pueden versar sobre:*

1º *Una nave o artefacto naval, sus accesorios y objetos fijos o movibles, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;*

2º *Mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, fluvial o lacustre;*

3º *El valor del flete y de los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima, o*

4º *La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros como consecuencia de su uso o navegación.*

clasifica los seguros marítimos en las cuatro categorías: pólizas de **Casco y Maquinaria**; pólizas de **Carga** (Transporte Marítimo); de **Pérdida de Flete** ("Loss of Hire"); y de **Responsabilidad Civil**.

VALOR ASEGURADO



Las pólizas marítimas pueden ser **valuadas** o **no valuadas**. En el caso de las pólizas valuadas, se expresa en la póliza el valor de la cosa asegurada.

Lo cierto es que comúnmente los seguros marítimos operan en base a las pólizas valuadas, tanto en Casco y Maquinaria, Flete y Carga.

Tratándose de una póliza valuada, salvo en caso de fraude, efectivamente la cuestión del valor de la materia asegurada no puede volver a discutirse entre el asegurador y el asegurado.

Determinación del monto asegurado en las pólizas no valuadas: El artículo 533 del Código de Comercio señala que omitiéndose en la póliza la determinación del valor de las cosas aseguradas, el asegurado podrá establecerlo por todos los medios de prueba que admite este Código.

Agregando el inciso 1º del artículo 535 del Código de Comercio que, no constando la designación expresa o tácita de la cantidad asegurada, se entiende que el asegurador se obliga a indemnizar la pérdida o deterioro hasta concurrencia del valor de la cosa asegurada al tiempo del siniestro

Juan Pablo Urzúa P.

VALOR ASEGURADO EN LAS PÓLIZAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Valor asegurable de las mercancías en las pólizas no valuadas

Es importante notar que en caso de pólizas no valuadas, el valor de las mercancías no incluye las utilidades que legítimamente podría esperar el comprador/importador de las mismas. El valor asegurable de las mercancías, en las pólizas no valuadas es exclusivamente el valor a riesgo del asegurado al momento de contratar el seguro.

Valor acordado en materia de mercaderías

El artículo 1171 regula en forma particular el valor asegurable de las mercancías, dejando más allá de toda duda que su avaluación para los efectos de asegurarlas puede incluir los costos del transporte, el seguro y *la cantidad que razonablemente puede obtenerse de la venta de las cosas, si éstas llegaren sanas al lugar del destino previsto.*

Juan Pablo Urzúa P.

2.- RIESGOS DE LA AVENTURA MARÍTIMA, FLUVIAL, LACUSTRE O EN CANALES INTERIORES

El **Art. 1161.** del Código de Comercio señala que: *“Por regla general, 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 primer término, los seguros marítimos de Casco y Maquinaria y de Carga, que son los más corrientes, no aseguran solo *por regla general* la pérdida o daño de las cosas aseguradas, sino conjuntamente **los riesgos de desembolsos o responsabilidades**, como ocurre con las responsabilidades por colisión, contribuciones de avería gruesa, salvamento y gastos de *“sue and labour”*.

En cuanto a los riesgos que implica una *aventura marítima, fluvial, etc.*, convengamos en que es un término romántico de los antiguos tiempos, pues en la actualidad el transporte marítimo tiene de aventura lo mismo que un viaje aéreo entre Santiago y Buenos Aires.

Juan Pablo Urzúa P.

EL PERÍODO DE COBERTURA EN EL SEGURO MARÍTIMO: PÓLIZAS POR VIAJE Y PÓLIZAS POR TIEMPO

Art. 1162. *La aventura y su extensión dependen de lo que las partes estipulen en el contrato de seguro.*

El inciso primero del artículo 1162 se refiere al período de vigencia de la cobertura, que en materia marítima tiene una notoria peculiaridad pues estos seguros pueden ser, desde el punto de vista del período de cobertura, por **viaje** o por **tiempo**.

Las coberturas **“por viaje”** son propias del comercio marítimo, ya que se refieran al viaje de un buque o al trayecto en que se transportan las mercancías, y de allí viene el clásico concepto de *“aventura”* que utiliza el legislador en el inciso primero del artículo 1162.

Las pólizas de Carga **siempre** son por viaje. Es decir, se asegura un trayecto determinado, comúnmente *“bodega a bodega”*. Por el contrario, las de Casco y Maquinaria pueden ser bajo modalidad de viaje o por tiempo (a término).

PÓLIZAS "TODO RIESGO" Y DE "RIESGOS ENUMERADOS"

Hay una diferencia fundamental entre las pólizas "Todo Riesgo" y las de riesgos enumerados. En términos simples, las pólizas "**Todo Riesgo**" amparan al asegurado contra todos los riesgos accidentales de pérdida o daño a la materia asegurada, salvo las exclusiones expresamente mencionadas en la póliza. Por tanto, ante un evento de pérdida o daño lo que hay que determinar es si aplica alguna de esas exclusiones, caso en el cual no hay cobertura.

Por el contrario, en las pólizas de **riesgos enumerados**, sólo se cubren los accidentes causados por alguno de los riesgos específicamente mencionados, de manera que si el asegurado pretende ser indemnizado tiene que acreditar que la pérdida o daño ocurrió por la operación de uno de esos riesgos.

Las pólizas de Casco y Maquinaria **siempre** son, en cualquiera de sus versiones, de riesgos enumerados. Las pólizas de Carga pueden ser de ambas clases.

Juan Pablo Urzúa P.

INTERÉS ASEGURABLE

"Art. 1164. Puede tomar un seguro marítimo toda persona que tenga un interés en la conservación de la cosa asegurada mientras corra los riesgos de una aventura marítima, sea que ese interés afecte directamente a su patrimonio o a determinadas obligaciones suyas, con relación a la cosa asegurada.

Se entiende que una persona tiene interés en una aventura marítima cuando ella está en cualquier relación legal o de tenencia con respecto a los bienes expuestos a la aventura marítima y que, como consecuencia de esa relación, esa persona puede ser afectada con la conservación o la buena y oportuna llegada de la cosa al término de la aventura, o pueda ser perjudicada por su daño o pérdida, o por su detención, o por incurrir en una responsabilidad con respecto a la cosa, por su daño, pérdida o extravío durante el tiempo asegurado."

Es la relación económica entre el asegurado y la materia asegurada, que explica y causa el perjuicio económico que aquélla sufre en el caso de pérdida o de avería de ésta (C. Barroilhet).

Juan Pablo Urzúa P.

Características del Interés Asegurable en el Seguro Marítimo

Amplitud: Conforme a lo dispuesto por el artículo 1164 respecto de una misma cosa pueden existir varios intereses asegurables y cada uno de ellos puede tener un aseguramiento directo (casco y maquinaria);

Momento y Prueba: El asegurado **debe tener** y **justificar** este interés asegurable en la época en que ocurra la pérdida o daño de las mercancías aseguradas (art. 1165 del C. de Co). Esta es una **norma propia del seguro marítimo**, pues en el caso de los seguros generales el asegurado debe tener interés asegurable a la fecha de celebrar el contrato de seguros;

Individualización: No es necesario individualizar al asegurado, el cual puede ser determinado al momento del siniestro, dependiendo de la tenencia o propiedad de las mercancías. **La razón de esta norma especial en materia marítima**, es que las mercancías cambian de propiedad durante el transporte: art. 1167 del C. de Co.: *“Cuando la cosa asegurada deba pasar por la custodia o propiedad de varias personas mientras está corriendo los riesgos, el seguro de mercancías se entiende celebrado **por cuenta de quien corresponda**, a menos que la póliza disponga otra cosa”*

Juan Pablo Urzúa P.

Interés Asegurable y Modalidad de la Compraventa Internacional en las Pólizas de Transporte Marítimo.

En el caso del transporte internacional, es importante determinar la modalidad de la compraventa de las mercancías (*Incoterms*), pues eso determina quién tiene el interés a la fecha del siniestro (**a quién se le paga la indemnización**):

Ex Fábrica (ex Works)

La propiedad y el riesgo de las mercancías **pasan al comprador cuando salen del depósito del vendedor en origen**; el consignatario (o comprador) paga el flete y el seguro;

FOB (Free on Board - Libre a Bordo- Franco a Bordo)

La propiedad y el riesgo de las mercancías pasan al comprador cuando las mercancías cruzan la borda de la nave transportadora en puerto de origen. El consignatario paga el flete y el seguro;

Juan Pablo Urzúa P.

Interés Asegurable y Modalidad de la Compraventa Internacional en las Pólizas de Transporte Marítimo.



Cláusulas “C” (CIF, C&F): La propiedad y el riesgo de las mercancías pasan al comprador cuando las mercancías **crucan la borda** de la nave transportadora en puerto de origen. **El vendedor paga el flete a destino.**

¿Quién paga el seguro?

Quando es CIF : **El seguro lo paga el vendedor**
 Quando es CFR o C&F : **Lo paga el Comprador**

Cláusulas “D” (DDU, DDP): La propiedad y el riesgo de las mercancías pasan al comprador cuando arriban a destino. ¿Lugar Especifico?

R: A un costado de la nave al arribo, después de la internación o en el depósito del comprador.

¿Quién paga el seguro? Por tanto el seguro y el flete lo paga el vendedor.

Juan Pablo Urzúa P.

INCOTERMS 2000

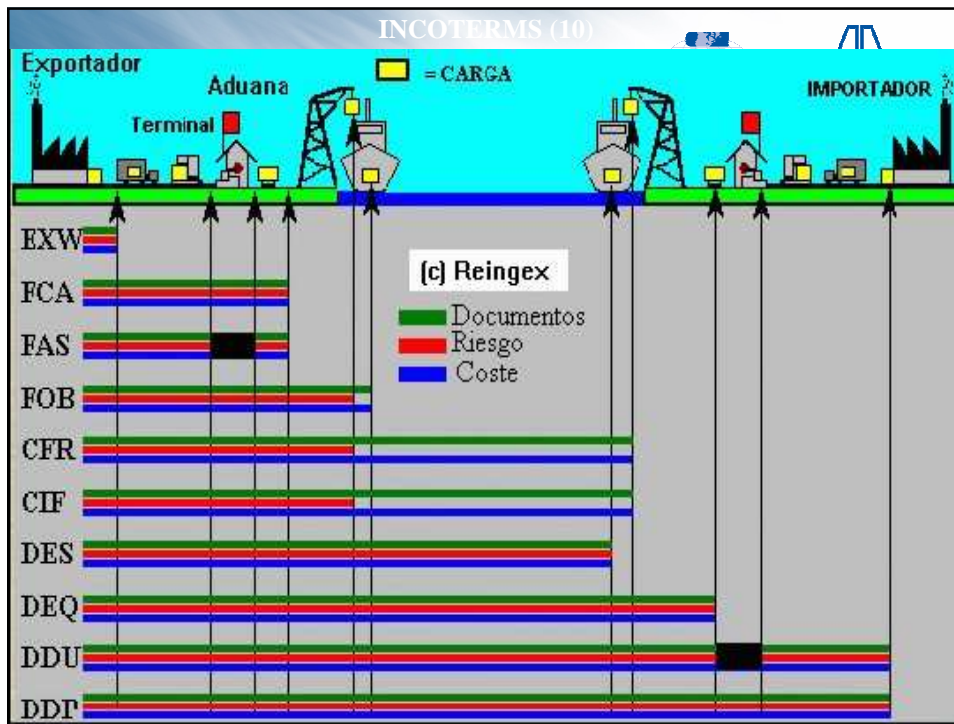


GRUPO	TERMINOS
E Términos de salida	EXW (entrega directa)
F Términos con transporte principal sin pagar	FCA FAS (entrega indirecta) FOB
C Términos con transporte principal pagado	CFR CIF (entrega indirecta) CPT CIP
D Términos de llegada	DAF DES DEQ (entrega directa) DDU DDP

La compraventa no tiene relación con el transporte

El vendedor cumple su obligación de entrega al poner la mercancía a disposición del 1er porteador.

La obligación de entrega del vendedor comprende el transporte.



III.- PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

“Art. 1173. El contrato de seguro marítimo se entiende perfeccionado desde el momento en que el asegurador expresa por escrito su aceptación a la propuesta escrita de celebrar el seguro, sea que ésta se haya formulado directamente por el proponente o por alguien en su nombre. Servirán para justificar el momento en que la proposición fue aceptada, las anotaciones que el asegurador hubiere estampado en la propuesta, la hoja de cobertura u otro documento que se acostumbra a utilizar entre asegurados, corredores y aseguradores, para la celebración del contrato.

Perfeccionado el contrato, el asegurador deberá emitir en el menor tiempo posible la póliza. Tendrá también el mérito de póliza, la nota de cobertura u otro documento que en la práctica use el asegurador para señalar las condiciones del seguro que han sido aceptadas por él.”

Este artículo 1173 es una modificación al 514 del Código de Comercio. En efecto, conforme al artículo 514 el seguro se perfecciona y prueba por escritura pública, privada u oficial, que es la autorizada por un corredor o por un cónsul chileno en su caso. Es decir, para nuestro legislador comercial, el seguro es un contrato solemne. Sin embargo, la práctica internacional en materia marítima es totalmente distinta. De modo que el artículo 1173 lo que hace es adecuar nuestra lex mercatoria a la realidad del mercado.

III.- PRINCIPALES OBLIGACIONES Y DERECHOS EN EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

- **Deber de sinceridad del asegurado;**
- Obligación del asegurador de emitir la póliza;
- Obligación del asegurado de pagar la prima;
- Deber del asegurado de cuidar la materia asegurada;
- Deber del asegurado de comunicar las alteraciones del riesgo;
- Deber del asegurado de denunciar el siniestro;
- Deber del asegurado de evitar o disminuir las consecuencias del siniestro;
- Deber del asegurado de preservar los derechos de asegurador;
- **Obligación del asegurado de justificar la existencia del siniestro;**
- Obligación del asegurador de reembolsar al asegurado los gastos incurridos para cuidar la materia asegurada o para evitar o disminuir las consecuencias del siniestro;
- **Obligación de Indemnizar.**
- Deber del asegurado de declarar la existencia de otros seguros.

Juan Pablo Urzúa P.

Deber de sinceridad del asegurado

Cuando se dice que el contrato de seguro se basa en el principio de la máxima buena fe (*"uberrimae fidei"*), es una referencia a la obligación que tienen el asegurado y el asegurador de actuar bajo esa premisa al momento de celebrar el contrato.

Esta es la carga que cae sobre el asegurado antes de celebrar el contrato: *declarar sinceramente todas las circunstancias necesarias para identificar la cosa asegurada y apreciar la extensión de los riesgos* (Nº1 del artículo 556 del Código de Comercio).

Por su parte, el Nº1 del artículo 557 del Código de Comercio dispone que el seguro **se rescinde** por las declaraciones falsas o **erróneas** o por las reticencias del asegurado acerca de aquellas circunstancias que, conocidas por el asegurador, pudieren retraerle de la celebración del contrato o producir alguna modificación sustancial en sus condiciones.

Juan Pablo Urzúa P.

Obligación del asegurado de justificar la existencia del siniestro

Art. 1177. Para obtener la indemnización de un siniestro, el asegurado deberá justificar:

- 1º El o los acontecimientos que lo constituyen. Respecto del origen del daño o gasto, el asegurado sólo deberá indicar los hechos que presumiblemente lo produjeron;
- 2º El embarque de los objetos asegurados, en su caso;
- 3º El contrato de seguro, y
- 4º La pérdida o deterioro de la cosa asegurada.

Para algunos autores el N°1 del artículo 1177 concuerda con lo dispuesto en el artículo 539 del C. de Co., *el siniestro se presume ocurrido por caso fortuito*. Sin embargo, en las pólizas de riesgos enumerados no todos los “casos fortuitos” están asegurados, de modo que recae sobre el asegurado el peso de acreditar no sólo *los hechos que presumiblemente* ocasionaron el siniestro, sino que los mismos constituyen un “riesgo nominado”.

Obligación de Indemnizar

La obligación de indemnizar del asegurador al asegurado nace cuando, habiéndose verificado un riesgo asegurado en la póliza, éste causa la pérdida o daño de la materia asegurada (Art. 550 del C. de Co.).

Acción de “avería” y “acción dejación”

Esta facultad del asegurado está asociada al tipo de pérdida o indemnización que reclama al asegurador. Si lo que pretende es la reparación del objeto asegurado, entonces deberá ejercer la acción de avería. Por el contrario, si pretende ser indemnizado en dinero por el total del valor asegurado en la póliza, tendrá que ejercer la acción de dejación.

El artículo 1178 estipula que el asegurado *podrá ejercer* una u otra acción *en los casos que este Código o el contrato lo autoricen*. Para que pueda ejercer la acción de dejación tendrá que justificar, al menos, la pérdida total constructiva o asimilada del objeto asegurado, sea en los términos y condiciones que señala el Código o el propio contrato de seguro.

Juan Pablo Urzúa P.

Obligación de Indemnizar (continuación ...)

Pérdida Total (Total Loss): Nos referimos a los casos de pérdida total que efectivamente implican el pago del total de la suma asegurada, y que incluye la pérdida total real o efectiva y la pérdida total asimilada o constructiva.

Conforme al Art. 1187 del C. de Co. La pérdida total puede ser **real o efectiva** o **asimilada o constructiva**.

A) Hay pérdida **Real o Efectiva** (Actual Total Loss), cuando:

- El objeto asegurado queda completamente destruido; o
- De tal modo dañado, que pierde definitivamente la aptitud para el fin a que está destinado (inutilización) aunque no importe la destrucción física; y
- Cuando el asegurado sea irremediablemente privado del objeto asegurado (Indisponibilidad jurídica y/o material).

Juan Pablo Urzúa P.

Obligación de Indemnizar (continuación ...)

B) Se entiende que hay pérdida total **Constructiva o asimilada** (Constructive Total Loss), cuando:

1º 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;

2º Cuando el daño causado a una nave por un riesgo asegurado, sea de tal magnitud que el costo de repararla exceda el valor de esa nave, una vez reparada, y

3º Cuando el costo de su reparación y los de reexpedición a su destino, excedan el valor de ellas en la fecha de arribo a su destino, si se trata de daños a las mercancías o carga.

Juan Pablo Urzúa P.

Obligación de Indemnizar (continuación ...)

Pérdida Parcial (Partial Loss):

La pérdida parcial es residual, conforme al **Art. 1186** “Cualquier pérdida no comprendida en los conceptos de pérdida total ... se considerará pérdida parcial”.

La distinción entre pérdidas totales y parciales que hemos visto, entre otros, tiene importancia, pues existen pólizas que sólo cubren pérdidas totales.

Juan Pablo Urzúa P.

Abandono o Dejación

El **Art. 1192** del C. de Co. Dispone que *Si el asegurado opta por reclamar la pérdida total, debe comunicar al asegurador su intención de hacer dejación. En defecto de dicho aviso, el asegurado sólo podrá ejercitar la acción de avería.*

Obligatoriedad de notificar la dejación para reclamar la pérdida total: la dejación o abandono más que una obligación del asegurado que intenta reclamar la pérdida total es una “condición previa” para que pueda ejercer ese derecho. Se trata de una facultad del asegurado, que soberanamente decide si reclama la avería particular o la pérdida total constructiva.

Formalidades de la dejación: El **Art. 1193** señala que el caso de pérdida total asimilada el asegurado tendrá el plazo de **tres meses** desde que tuvo conocimiento que la pérdida tenía ese carácter, para comunicarlo **por escrito** a su asegurador de la intención de hacer dejación.

La aceptación de la dejación podrá ser expresa o inferirse de la conducta del asegurador. En todo caso, sus efectos se retrotraen a la fecha de recepción del aviso de dejación o de la notificación de la demanda de dejación (**Art. 1196**).

Efectos del Abandono o Dejación

Aceptación del Asegurador:

- Convierte la dejación en **irrevocable**, de manera que el asegurador ya no puede con posterioridad discutir la naturaleza de la pérdida ni que la misma está cubierta bajo la póliza; y
- El asegurador se constituye en **deudor del total del monto asegurado**, que se calculará o determinará según se trate de una póliza valuada o no valuada.

Rechazo del asegurador:

Los aseguradores tienen una defensa: aceptar la pérdida total sin “beneficio de salvamento”. Se allanan a pagar la pérdida total pero rechazan que se les traspase la propiedad del objeto asegurado.

Juan Pablo Urzúa P.

V.- SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Por razones históricas o de costumbre que no viene al caso profundizar, ocurre que ciertos riesgos a que está expuesto un naviero o armador deben asegurarse en mercados distintos. Así, los riesgos de daños físicos a la nave y sus contribuciones de avería gruesa, a los gastos de salvamento y *sue & labour*, se contratan en el mercado de las compañías aseguradoras de Casco y Maquinaria, mientras que los riesgos de responsabilidad civil a que se ve expuesto en el ejercicio de su actividad comercial, sea respecto de la carga que transporta o por muertes y lesiones, daños a propiedades de terceros, contaminación y otros, se amparan ingresando el armador a una determinada mutual, los llamados **Clubes de P&I**.

Estos Clubes y coberturas P&I existen o están disponibles en muy pocas partes, a pesar que resulta inconcebible ejercer la actividad naviera sin pertenecer a uno de estos Clubes. Básicamente los lugares del mundo donde los armadores pueden contratar el seguro P&I es en el Reino Unido, Estados Unidos, Japón, Suecia y Noruega. Pero, sin duda, el mercado de Londres es el más importante.

Juan Pablo Urzúa P.

Algunas consideraciones sobre los Clubes P&I:

- Es seguro mutuo o mutualidad de responsabilidad;
- No expiden pólizas de seguros a sus asegurados, sino que los admiten como miembros de la sociedad o mutual.
- Al ser admitidos como miembros, no sólo son asegurados sino que adquieren la condición de socios.
- El contrato de sociedad está regulado, obviamente, por los estatutos sociales, mientras que el de seguro por el reglamento del Club. De manera que para saber los derechos y obligaciones del asegurado-miembro hay que conocer tanto los estatutos sociales como el reglamento.

Juan Pablo Urzúa P.