

# La acción directa en el régimen jurídico de la contaminación marina

LESLIE TOMASELLO H.\*

## SUMARIO

*Fecha de recepción: 21 de diciembre de 2006*

1. Introducción
2. La acción directa en general
3. La acción directa en el régimen jurídico de la contaminación marina
  - a. Situación de los hidrocarburos transportados a granel como carga
  - b. Situación de los hidrocarburos no transportados a granel como carga u otros contaminantes
  - c. Situación de las instalaciones terrestres
  - d. Responsabilidad nuclear
4. Conclusiones

---

\* Expofesor de dercho civil en las Universidades de Chile (Valparaíso) hoy Universidad de Valparaíso. Profesor de derecho marítimo en la Universidad de Valparaíso. Ejercicio libre en derecho marítimo. Autor de diversas publicaciones.

## I. INTRODUCCIÓN

El 28 de julio de 2004 tuvimos la oportunidad de asistir a una reunión de AIDA - V Región en formación que tuvo lugar en Viña del Mar, ocasión en que se distribuyó el n° 12 de la *Revista Chilena de Derecho de Seguros*, que contiene diversos artículos relacionados con la acción directa en el seguro.

De inmediato dimos lectura a los interesantes artículos recién mencionados, pero nos percatamos que no contienen referencia a lo que es un caso de acción directa en nuestro derecho, a saber, en el régimen jurídico de la contaminación marina, lo cual nos movió a ofrecer un artículo sobre la materia que pudiese ser publicado en la misma revista.

Valga ello como una explicación de lo que sigue, sin perjuicio que debemos dejar constancia que en este artículo extractaremos alguna información ya contenida en dos recientes publicaciones de *Librotecnia* (mayo de 2004), una personal denominada "Régimen jurídico de la contaminación marina", y otra de que somos autores conjuntamente con mis colegas de oficina LESLIE TOMASELLO WEITZ, CHRISTIAN FOX IGUALT, LUIS FELIPE PEURIOT CANTERINI y ANDRÉS KLENNER SOTO denominada "Estudios de derecho marítimo", en la cual uno de sus artículos ("La responsabilidad. Seguro marítimo"), precisamente se refiere al problema de la acción directa en contra del asegurador.

Lo anterior sin perjuicio de nuestro artículo "Aseguramiento de los créditos indemnizatorios", en: *Estudios de derecho privado*, Edeval, Valparaíso, 1994.

## 2. LA ACCIÓN DIRECTA EN GENERAL

Por lo menos en materia de responsabilidad civil por contaminación marina, el legislador suele no contentarse con establecer, entre otras medidas tendientes a asegurar el resarcimiento de los créditos indemnizatorios, el seguro forzoso de responsabilidad (lo

mismo ocurre a propósito de la extracción de restos náufragos, según se infiere del artículo 137 de la Ley de Navegación), sino que dota a la víctima de acción directa contra el asegurador, rompiendo el principio del efecto relativo del contrato, puesto que la eventual víctima no ha sido parte en el contrato de seguro, ni ha revestido éste el carácter de una estipulación a favor de otro, según se dirá. Simplemente es la alteración de las soluciones habituales con el propósito de asegurar el resarcimiento de los créditos indemnizatorios, normalmente en aquellos casos en que el legislador ha objetivado y tarifado la responsabilidad.

Por su parte, cuando el legislador adopta idénticas medidas en materia contractual, valiéndose del dirigismo contractual como forma de hacerse cargo de la existencia de los contratos de adhesión, no suele obligar a contratar seguros de responsabilidad y, por lo mismo, la parte víctima del incumplimiento contractual no está dotada de acción directa en contra del eventual asegurador de su deudor, salvo que el mismo hubiere asumido la obligación de resarcir otorgando lo que se suele denominar una "carta de garantía", a cuyo respecto es pertinente el artículo 1201 incisos 1° y 2° de nuestro Código de Comercio, precisamente enunciados a propósito del seguro marítimo de responsabilidad, pues establece que,

"sólo en los casos en que un asegurador de responsabilidad otorgue una garantía para cubrir la responsabilidad del asegurado, podrá ser demandado directamente por el tercero a cuyo favor se ha emitido dicha garantía. Lo anterior no rige en caso que el asegurado tenga derecho a limitar su responsabilidad y el asegurador de ella hubiere constituido el fondo respectivo de limitación",

a cuyo respecto pertinente es decir que, en la materia que nos ocupa, el beneficio de la limitación de responsabilidad supone la constitución del correspondiente fondo de limitación de responsabilidad, el cual puede ser constituido no sólo por el dueño, armador u operador de la nave o artefacto naval (según corresponda), sino por el asegurador que cubre la responsabilidad civil por contaminación.

Como señala un autor<sup>1</sup>,

"la posición del tercero en el seguro constituye uno de los más graves problemas suscitados por el asunto. Uno de los más severos adversarios de la acción directa de la víctima del daño, resume así, para analizarla mejor, la opinión sostenida en el campo opuesto: la acción directa se funda en el fin natural y lógico de la indemnización, impuesto por el fin económico-social del seguro, y por el objeto perseguido por los contratantes de este fin, que estará en inminente peligro ante la existencia de otros acreedores del responsable (ajenos al crédito resarcitorio) o la insolvencia o mala fe del acreedor (asegurado). Para apreciar el invocado fin natural y lógico de la indemnización, el autor propone la cuestión preliminar de saber en qué consiste el

1 DE AGUIAR DIAS S., JOSÉ, *Tratado de la responsabilidad civil*, Editorial José M. Cajica, Jr., México, Lima - Buenos Aires, 1957, t. II, n° 260, pág. 510.

siniestro en el seguro de responsabilidad civil; atribuye la mayor importancia al punto, y aclara que el siniestro en el caso, no es el accidente que pueda alcanzar a la persona asegurada contra la responsabilidad civil. Tal accidente constituirá, sin duda, un siniestro desde el punto de vista vulgar, pero en sí mismo no es lo que interesa al seguro de responsabilidad civil. En ese sentido, el siniestro es el daño patrimonial que sufre el asegurado, en virtud de las obligaciones que surgen a su cargo, como consecuencia suficiente, aunque no necesaria, del hecho material del accidente. Siendo así, el fin natural y lógico de la indemnización se logra perfectamente cuando el asegurado sea indemnizado de la disminución que haya sufrido su patrimonio, a consecuencia de la erogación a que lo obliga la responsabilidad en que haya incurrido. Que tal disminución sea derivada del derecho de la víctima a una indemnización, no es razón para confundir las dos indemnizaciones, porque sólo una de ellas, la debida por el asegurador, tiene naturaleza aseguratoria, carácter de que carece la indemnización debida al tercero por el asegurado, tanto que es independiente de la existencia del seguro”.

“La acción directa es, en una definición sumaria, la transferencia, por disposición legal, al tercero víctima del daño, de la acción del asegurado contra el asegurador”.

Agrega que la acción directa tiene fisonomía propia y que lo dominante es el propósito de asegurar a ciertos acreedores la satisfacción de sus créditos, mediante el crédito que el deudor tiene en relación a un tercero, lógica y naturalmente destinado a eso. En suma, la acción directa es el resultado de la posibilidad o peligro de que el producto del crédito en poder de un tercero, vaya a ser desviado de su destino lógico y natural. La acción directa se funda en el fin natural y lógico de la indemnización, impuesta por el fin económico-social del seguro y por el objeto buscado por los contratantes del seguro, fin que queda sujeto al inminente peligro de frustrarse en caso de existir otros acreedores del responsable (ajenos al crédito resarcitorio), insolvencia o mala fe del deudor.

Como se anticipó, conviene precisar que en el caso de acción directa no se trata de una estipulación a favor de terceros, pues el asegurado contrata en su propio beneficio, para resguardarse de las consecuencias civiles del daño y no en beneficio de la víctima; la acción directa es un reflejo de la evolución de la responsabilidad civil hacia el riesgo.

Debe sí quedar en claro que, a lo menos en nuestro derecho, por regla general la víctima no tiene acción directa contra el asegurador del autor del daño, puesto que los contratos sólo aprovechan y perjudican a quienes los pactan y la víctima no ha sido parte en el seguro; éste es para ella *res inter alios acta*<sup>2</sup>.

Como se ha insistido, tampoco puede afirmarse que hay una estipulación a favor de otro, pues para que ésta exista es menester que el beneficiario del derecho derivado del contrato sea un tercero, lo que no ocurre en el seguro de responsabilidad, en que el

2 ALESSANDRI RODRÍGUEZ, ARTURO, *De la responsabilidad extracontractual en el derecho civil chileno*, Imprenta Universitaria, Santiago, 1943, n° 511, pág. 596.

seguro cede en beneficio del propio asegurado, porque su objeto no es reparar el daño sufrido por la víctima, sino el que sufre el asegurado mismo por el hecho de tener que indemnizar a la víctima.

Por lo mismo, la existencia de acción directa supone declaración expresa del legislador.

Tal es el criterio que se infiere de nuestro derecho, mientras que en la legislación comparada (por ejemplo, derecho italiano y español) se suele establecer que el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, argumentándose que el seguro de responsabilidad civil es un contrato a favor de terceros, sin que exista especial dificultad por el hecho que se trate de terceros indeterminados en el momento de contratar, pues el contrato establece los criterios de determinación de los terceros favorecidos. El contrato favorece a aquellos terceros que quedan determinados por el hecho de haber sufrido el daño como consecuencia de los actos del asegurado o de las personas por quienes éste debe responder<sup>3</sup>.

La calificación del derecho del perjudicado a reclamar directamente del asegurador como un derecho nacido del contrato presenta algunas dificultades, siendo la más importante la que se refiere a las excepciones que puede oponer el asegurador frente a la acción ejercitada por el tercero. El artículo 76 de la Ley española sobre el contrato de seguro resuelve la cuestión declarando la acción directa del tercero perjudicado:

“inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado”, aunque admite que el asegurador pueda oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga frente a él.

Se desprende de ello que el asegurador sólo puede oponer una pérdida de vigencia del contrato que tenga carácter fehaciente y el límite de responsabilidad fijado en la póliza. No puede oponer, en cambio, la acción de nulidad del contrato derivada de sus relaciones personales con el asegurado y tampoco la excepción de incumplimiento contractual derivada del hecho que el asegurado no hubiere pagado las primas, ni su facultad de rescindir el contrato que hubiera nacido con tal motivo, si ésta no ha sido suficientemente ejercitada con anterioridad. No son oponibles al perjudicado las cláusulas limitativas que la póliza pueda establecer ni el pacto de que el asegurado deba concurrir parcialmente a la indemnización. Tampoco resultan oponibles, según la opinión que parece probable a Díez-PICAZO, el pacto contenido en la póliza que haya cualificado el tipo de responsabilidad. La inmunidad del derecho del perjudicado a las excepciones dimanantes de la relación entre el asegurado y el asegurador convierte aquel derecho en un derecho de carácter autónomo condicionado solamente a la existencia de contrato y de daño. Por decirlo de un modo gráfico, el asegurado que contrata un seguro de este tipo emite una promesa autónoma frente a los indeterminados perjudicados.

3 Díez-PICAZO, LUIS, *Derecho de daños*, Civitas, Madrid, 1999, pág. 201.

El artículo 76 de la ley española consagra el derecho del perjudicado a conocer la existencia del contrato de seguro y su contenido, como condiciones de hecho necesarias para el ejercicio de su derecho. El precepto pone el deber de información a cargo del asegurado, al decir que,

“estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido”.

Los deberes de dimanantes de buena fe imponen la misma obligación al asegurador si éste resulta conocido.

El hecho que el artículo 76 de la ley española otorgue acción directa al perjudicado, no impide que éste pueda demandar conjuntamente al asegurador y al asegurado. Puede pensarse incluso que, en una demanda que se dirigiera sólo contra el asegurado causante del daño, este último pueda pedir la citación del asegurador. En todo caso, es indiscutible la intervención del asegurado en el litigio promovido, a través de la figura de la intervención adhesiva de un tercero.

En rigor, sin embargo, todos estos problemas quedan paliados por la regla sobre defensa o dirección jurídica de que trata el artículo 74, según el cual, salvo pacto en contrario, el asegurador asume la dirección jurídica frente a la reclamación del asegurado<sup>4</sup>.

### **3. LA ACCIÓN DIRECTA EN EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA CONTAMINACIÓN MARINA**

Sin perjuicio que la conclusión es que la acción directa está contemplada con carácter general, desde un punto de vista normativo, el análisis de la materia nos obliga a formular la siguiente distinción:

#### **a. Situación de los hidrocarburos transportados a granel como carga**

Al respecto es pertinente la convención internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1992, es decir, idéntico convenio de 1969 con las modificaciones introducidas por el protocolo de 1992, sin perjuicio de aquéllas de que fuera objeto por el protocolo de 1976, pues el de 1984 no llegó a entrar en vigencia.

Dicho de otra manera, debemos analizar el protocolo de 1992 que enmienda el convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de 1969 (decreto ley 1808, de 1977, promulgado por decreto supremo 475 del Ministerio de Relaciones Exteriores de 12 de agosto de

---

4 DÍEZ-PICAZO, LUIS, ob. cit., págs. 201 y 202.

1977), y su anexo, promulgado por decreto supremo 101 del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el *Diario Oficial* de 16 de julio de 2003.

Como es sabido, este convenio internacional se refiere al transporte de hidrocarburos a granel como carga, imponiendo la responsabilidad al propietario del buque en lo que concierne a los daños ocasionados por contaminación, concepto que incluye el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños ulteriormente ocasionados por tales medidas, régimen de responsabilidad civil que es aplicable en el mar territorial y zona económica exclusiva y, por lo que concierne a las medidas preventivas, dondequiera que se tomen.

La responsabilidad es objetiva o estricta, limitada o tarifada, con seguro forzoso de responsabilidad (aunque ortodoxo y no heterodoxo) y, precisamente en lo que nos ocupa, con posibilidad de acción directa en contra del asegurador o toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad respecto de los daños por contaminación.

Concretamente, el artículo VII del *CLC* 1992, luego de establecer que,

“el propietario de un buque que esté matriculado en un Estado contratante y que transporte más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el artículo V, párrafo 1, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este convenio” —(n° 1), agrega que—, “podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso el demandado podrá, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo V, párrafo 2 (a saber, “si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños”), valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el artículo V, párrafo 1. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario. Además el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en un proceso entablado por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concurra con él en el procedimiento”.

En esta última parte encontramos una intervención forzosa como demandado, situación también excepcional.

Como se advertirá, la existencia de acción directa puede estimarse más aparente que real, puesto que en la contaminación el asegurador u otra persona precisamente ha proporcionado una garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de los daños por contaminación, lo cual nos hace recordar los términos del citado artículo 1201 inciso 1° de nuestro Código de Comercio.

## **b. Situación de los hidrocarburos no transportados a granel como carga u otros contaminantes:**

La actual Ley de Navegación (decreto ley 2222, publicado el 31 de mayo de 1978) declaró en su artículo 144 que,

“el mismo régimen de responsabilidad civil establecido en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969, aprobado por el decreto ley 1808, de 1977, y promulgado por decreto supremo 475, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 12 de agosto de 1977, y sin perjuicio del campo de aplicación de este convenio (derrame de hidrocarburos transportados a granel como carga), regirá para la indemnización de los perjuicios que ocasione el derrame de cualquier clase de materias o desechos, que ocurra dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, sea cual fuere la actividad que estuviere realizando la nave o artefacto naval que lo produjo; con las siguientes normas complementarias...”.

Ahora bien, el artículo VII n° 8 del CLC 1969 dispone:

“Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso, el demandado podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el artículo V, párrafo 1, ya mediara o no falta concreta o culpa del propietario (lo que en tal régimen determina la pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad). Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario. Además el demandado podrá invocar la defensa que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiere sido posible invocar en un proceso entablado por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concurra con él en el procedimiento”.

Entre las normas complementarias que enuncia la Ley de Navegación encontramos su artículo 146, en cuya virtud:

“toda nave o artefacto naval que mida más de tres mil toneladas, según las bases de medición dispuestas en el artículo precedente (el arqueo neto más el volumen que, para determinar el arqueo neto, se haya deducido del arqueo bruto por concepto o

espacio reservado a la sala de máquinas). Cuando se trate de una nave o artefacto naval que no pueda mediarse aplicando las reglas corrientes para el cálculo del arqueo se tendrá por arqueo para estos efectos, al cuarenta por ciento del peso en toneladas [de dos mil doscientas cuarenta libras de peso] de la carga que pueda transportar o soportar la nave o artefacto), deberá suscribir un seguro u otra garantía financiera otorgada por un banco o un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad establecidos en dicho artículo. La autoridad marítima que le hubiere dado el certificado de matrícula, expedirá además otro que acredite que existe ese seguro o garantía... Podrá interponerse cualquiera acción para el resarcimiento de daños, o por gastos y sacrificios razonables para prevenirlos o disminuirlos, contra el asegurador o contra cualquiera persona que hubiere otorgado la garantía financiera. El garante demandado podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el artículo precedente. Podrá oponer también las excepciones o defensas que hubiera podido invocar su afianzado, excepto las personales de éste en su contra. El demandado podrá exigir que su afianzado concorra con él al procedimiento”.

### **c. Situación de las instalaciones terrestres**

Conforme al artículo 147 de la Ley de Navegación,

“en el caso de instalaciones terrestres que produzcan daños al medio ambiente marino por vertimiento o derrame de sustancias contaminantes, el dueño de ellas será siempre civilmente responsable y deberá indemnizar todo el perjuicio que se haya causado. Es aplicable, para los fines de este artículo, lo dispuesto en los Nos. 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 144, en lo que fuere compatible”.

En consecuencia, en este caso la ley no establece el seguro forzoso de responsabilidad y, por lo mismo, menos la posibilidad de acción directa en contra del eventual asegurador, sin perjuicio que también es relevante destacar que la responsabilidad es ilimitada, puesto que el artículo 147 no se remite al 145, que es el que contempla el beneficio de la limitación de responsabilidad.

### **d. Responsabilidad nuclear**

Restringiéndonos a la norma de derecho interno constituida por la Ley 18302, de 2 de mayo de 1984, Ley de Seguridad Nuclear, dejemos constancia que, sin perjuicio que la responsabilidad civil por daños nucleares es objetiva y limitada (artículo 49), además de solidaria si recae sobre más de un explotador y no puede precisarse la parte de ella que toca a cada uno (artículo 53), si bien el legislador establece que,

“todo explotador deberá caucionar su responsabilidad mediante la contratación de seguros o la constitución de garantías, por el límite máximo establecido en el artículo 60” (artículo 62 inciso 1°),

no se contempla la posibilidad de acción directa en contra del asegurador.

## 4. CONCLUSIONES

Si bien la conclusión respecto de nuestro derecho es que no contempla la posibilidad de acción directa en contra del asegurador, una marcada excepción está constituida por el régimen jurídico de la contaminación marina, trátase de la situación de los hidrocarburos transportados a granel como carga o de los hidrocarburos no transportados a granel como carga u otros contaminantes, pero no así en la situación de las instalaciones terrestres ni en los supuestos de responsabilidad nuclear.

Con todo, también puede argumentarse que la excepción es más aparente que real, puesto que conforme a las normas que han sido referidas el asegurador de responsabilidad civil por contaminación, según los propios términos de las disposiciones transcritas, constituye un verdadero garante financiero, como ha sido expresamente reconocido en una reciente decisión judicial librada por el Tercer Juzgado de Letras de Punta Arenas en una causa sobre medidas prejudiciales preparatorias y probatorias iniciada por el Estado de Chile, entre otros, en contra de los armadores de buque tanque "Berge Nice", que sufrió un abordaje en la primera angostura del estrecho de Magallanes el reciente 12 de mayo de 2004.

En efecto, en esa oportunidad el Estado de Chile solicitó, en lo que al referido armador concierne, que fuera obligado a constituir una boleta bancaria de garantía a fin de cubrir el monto de los créditos privilegiados de que alega ser titular el Estado, sus intereses y reajustes, y los gastos y costas procesales y personales correspondientes.

Por su parte, los armadores del buque tanque "Berge Nice" argumentaron, al evacuar el correspondiente traslado, que la petición debía ser rechazada por improcedente e innecesaria, atendido que la garantía impetrada ya existía precisamente en virtud de la cobertura ofrecida por el asegurador de responsabilidad civil por contaminación, en la especie, el Club de Protección e Indemnización Assuranceforeningen Gard-Gjensidig<sup>5</sup>, expresamente reconocido por la autoridad marítima chilena en los términos de su Ordinario/Permanente Directiva 0-71/017, de 23 de noviembre del año 2000, del señor director general del territorio marítimo y de Marina Mercante, que establece la forma de dar cumplimiento a la disposición legal que exige a toda nave, chilena o extranjera, acreditar que cuenta con certificado de responsabilidad civil por daños por contaminación,

5 Sobre este tema véanse HAZELWOOD, STEPHEN J., *P&I Clubs: Law and Practice*, 3ª edición, Lloyd's of London Press Ltd., Londres, 2000 y HILL PRADOS, MARÍA CONCEPCIÓN, *Los clubes de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 1992. En forma más general, BAEZA PINTO, SERGIO, *El seguro*, 3ª edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1994; ACEITUNO ALDUNATE, JOSÉ MANUEL, *El seguro de transporte*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1997; y SIMONE, OSVALDO BLAS, *Seguros marítimos*, Editorial La Ley, Buenos Aires, Argentina, 2002, nota obtenida de TOMASELLO WEITZ, LESLIE, "El seguro de P & I (protección e indemnización como seguro de indemnización y la acción directa en contra del asegurador", artículo a ser publicado en la *Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales*.

cobertura que proporcionan los clubes de protección e indemnización, acreditándose el cumplimiento de esta exigencia con el certificado denominado "Blue Card" o "certificado de ingreso", según corresponda, ambos otorgados por los clubes de protección e indemnización debidamente registrados ante la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en los términos del referido ordinario / permanente Directiva 0-071/017.

Pues bien, por sentencia de 11 de junio de 2004 (en cuya contra el Estado de Chile no interpuso recurso alguno), el tribunal declaró:

"Que, atendido el mérito de los antecedentes ofrecidos por las partes, especialmente el oficio remitido a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, rolante a fojas 62 en el que informa que efectivamente la nave "Berge Nice" se encuentra ingresada en el Club de Protección e Indemnización Assuranceforeningen Gard-Gjensidig, para efectos de responsabilidad civil por contaminación; que, efectivamente, la cobertura ofrecida por tal seguro ampara no sólo los gastos para prevenir y/o minimizar contaminación o las multas que pueda imponer la autoridad marítima, sino también las indemnizaciones que se puedan determinar a título de daño por contaminación; que, efectivamente el referido club se encuentra expresamente reconocido por la autoridad marítima chilena como un asegurador idóneo para otorgar el seguro o la garantía financiera por riesgo por contaminación a que alude el artículo 146 de la Ley de Navegación..." (considerando décimo); y "que, considerando el valor probatorio de los instrumentos acompañados por esta parte, estimamos que los intereses que pretende hacer valer el Estado de Chile en un juicio posterior sobre indemnización de perjuicios por los daños ecológicos sufridos en la zona geográfica circundante al lugar de la colisión, se encuentran debidamente asegurados en la eventualidad de obtener sentencia favorable en dicha instancia, con la cobertura del seguro contratado por la empresa naviera armadora del buque "Berge Nice" y teniendo presente además que procesalmente de conformidad con el artículo 146 inciso 3° de la Ley de Navegación, puede accionar directamente en contra del asegurador para el cobro de los dineros, razones por las cuales la imposición de una medida precautoria respecto de la naviera antes señalada sólo equivale a fijar una especie de "doble garantía" que no resulta a nuestro juicio justificada aplicando criterios de justicia y equidad" (considerando undécimo).

Por todo ello, el tribunal rechazó la solicitud de medida prejudicial precautoria innominada de constitución de boleta de garantía solicitada respecto del buque tanque "Berge Nice".

En cambio, en el otro supuesto en que el derecho marítimo contempla el seguro como forzoso, a saber, la extracción de restos náufragos (a cuyo respecto es pertinente el reglamento contenido en el decreto supremo 6, del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, publicado en el *Diario Oficial* de 6 de junio de 2001), el legislador no establece la posibilidad de acción directa en contra del asegurador.