

TM-012

PÚBLICO

CÓDIGO DE COMERCIO
LIBRO III
DE LA NAVEGACIÓN Y
EL COMERCIO MARÍTIMOS



DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

COTEJADO CON BCN SEPTIEMBRE 2025

**ARMADA
DE
CHILE
DIRECCIÓN
GENERAL
DEL
TERRITORIO
MARÍTIMO
Y
DE
MARINA
MERCANTE**

**CÓDIGO DE COMERCIO
LIBRO III
DE LA NAVEGACIÓN Y
EL COMERCIO MARÍTIMOS**

DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE
DIVISIÓN REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARÍTIMAS

Dirección: Errázuriz # 537, Valparaíso - Teléfono 56-32-220 82 53

Nombre Publicación Territorio Marítimo :	Código de Comercio, Libro III De la Navegación y el Comercio Marítimos
Código Publicación Territorio Marítimo :	TM - 012
N° de Stock :	7610-N01-0579

COTEJADO CON BCN SEPTIEMBRE 2025

SE ENCUENTRA DISPONIBLE SOLAMENTE EN PÁGINAS WEB

LEY NUM. 18.680

SUSTITUYE LIBRO III, "DEL COMERCIO MARÍTIMO", DEL CÓDIGO DE COMERCIO, MODIFICA EL D.L. N° 2.222, DE 1978, LOS CÓDIGOS DE COMERCIO Y DE PROCEDIMIENTO CIVIL Y DEROGA LA LEY N° 3.500

La Junta de Gobierno de la República de Chile ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley

ÍNDICE

Página

TÍTULO I.

<i>DISPOSICIONES GENERALES.</i>	9
---	---

TÍTULO II.

DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES. DE LA PROPIEDAD NAVAL

1. De las Naves y Artefactos Navales.	9
2. De la Propiedad Naval	10

TÍTULO III.

DE LOS PRIVILEGIOS Y DE LA HIPOTECA NAVAL

1. De los privilegios marítimos en general.	11
2. De los privilegios sobre la nave y los fletes.	12
3. De los privilegios sobre la nave en construcción.	15
4. De los privilegios sobre las mercancías transportadas.	15
5. De la hipoteca naval y de la prenda sobre naves menores.	18

TÍTULO IV.

DE LOS SUJETOS EN LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO

1. Del armador o naviero.	21
2. Del Capitán.	25
3. De los Agentes.	27

TÍTULO V.

DE LOS CONTRATOS PARA LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE LAS NAVES.

1. Disposiciones comunes.	30
2. De los fletamentos.	31

	<i>Página</i>
– Sección Primera. Normas Generales	31
– Sección Segunda. Del fletamento por tiempo	31
– Sección Tercera. Del fletamento por viaje	34
– Sección Cuarta. Del fletamento a casco desnudo.	37
3. Del Contrato de Transporte Marítimo	38
– Sección Primera. Definiciones	38
– Sección Segunda. Ámbito de aplicación	39
– Sección Tercera. Responsabilidad del Transportador	40
– Sección Cuarta. Límites de la Responsabilidad	41
– Sección Quinta. Excepciones a la limitación de responsabilidad.	43
– Sección Sexta. Carga sobre cubierta.	43
– Sección Séptima. Responsabilidad del Transportador y del Transportador efectivo.	44
– Sección Octava. Transporte con facultad para transbordar	44
– Sección Novena. De la responsabilidad del cargador	45
– Sección Décima. Documentación del transporte.	45
– Sección Undécima. Valor probatorio y reservas en el conocimiento de embarque	47
– Sección Duodécima. Reglas sobre pago del flete en el contrato de transporte marítimo.	48
– Sección Décimotercera. Garantías proporcionadas por el cargador.	48
– Sección Décimocuarta. Efectos de otros documentos de transporte.	49
– Sección Décimoquinta. Avisos, reclamaciones y acciones	49
– Sección Décimosexta. Jurisdicción y prórroga de competencia.	51
– Sección Décimoséptima Arbitraje	52
– Sección Décimoctava. Efecto de algunas estipulaciones contractuales.	52
4. Transporte Multimodal de Mercancías	53
5. Del contrato de pasaje.	54
6. Del remolque marítimo, fluvial y lacustre	60

TÍTULO VI.

DE LOS RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN.

1. Definiciones y reglas generales	61
2. De la avería simple o particular	62

3.	De la avería gruesa o común	63
– Sección Primera.	De la admisión en avería gruesa y su declaración . . .	63
– Sección Segunda.	Del procedimiento para declarar avería común y para impugnar su legitimidad	64
– Sección Tercera.	De la objeción a la liquidación	66
4.	Del abordaje	67
5.	De la arribada forzosa	68
6.	De los servicios que se presten a una nave u otros bienes en peligro	68
– Sección Primera.	Conceptos y ámbitos de aplicación	68
– Sección Segunda.	Obligaciones de las partes en las operaciones de asistencia	70
– Sección Tercera.	Derechos de los asistentes	71
– Sección Cuarta.	Reembolso de gastos y compensación especial	72
– Sección Quinta.	Distribución entre los asistentes	72
– Sección Sexta.	Salvamento de personas	73
– Sección Séptima.	Servicios prestados bajo contratos preexistentes	73
– Sección Octava.	Privación de la remuneración	74
– Sección Novena.	Garantías y pagos provisorios	74
– Sección Décima.	De la competencia.	74

TÍTULO VII.

DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS.

1.	Reglas Generales	75
– Sección Primera.	Ámbitos de Aplicación.	75
– Sección Segunda.	Del interés asegurable.	76
– Sección Tercera.	Del valor asegurable.	77
2.	Perfeccionamiento del contrato	77
3.	De las obligaciones y derechos de las partes	78
4.	Seguro de responsabilidad	81

TÍTULO VIII.

DE LOS PROCEDIMIENTOS EN EL COMERCIO MARÍTIMO.

1.	Reglas Generales	82
2.	De la comprobación de los hechos	83
3.	Prueba extrajudicial	84
4.	Del procedimiento para la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad	84
	– Sección Primera. De la constitución del fondo	84
	– Sección Segunda. De la verificación e impugnación y oposición a la constitución del fondo	86
5.	Del procedimiento sobre arraigo o retención de naves y su alzamiento	88

TÍTULO IX.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.

1.	De las Protestas	90
2.	De la unidad de cuenta y su conversión, y de los intereses	90

TÍTULO X.

<i>DE LA PRESCRIPCIÓN.</i>	91
--------------------------------------	----

FICHA TÉCNICA

LIBRO III

DE LA NAVEGACIÓN Y EL COMERCIO MARÍTIMOS

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 823. Las disposiciones de este Libro se aplican:

- 1° A todos los acontecimientos relacionados con la navegación, que sobrevengan en el mar, independientemente de la característica, dimensión o finalidad de la nave u objeto que interviene o es afectado por tales acontecimientos, sin perjuicio de que en determinadas materias se disponga expresamente su aplicación a otras formas de navegación, y
- 2° A todos los actos o contratos que se relacionen con la navegación y el comercio marítimos, incluyendo los que se refieran a naves especiales, a menos que este libro permita estipular otras reglas.

No se aplican a las naves de guerra, sean nacionales o extranjeras.

Art. 824. Salvo los casos en que la ley establezca una sanción diferente, se tendrán por no escritas las estipulaciones contrarias a una disposición imperativa de este Libro.

Art. 825. En las materias reguladas por este Libro, la costumbre podrá ser probada, además de las formas que señala el artículo 5° de este Código, por informe de peritos, que el tribunal apreciará según las reglas de la sana crítica.

TÍTULO II

DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES. DE LA PROPIEDAD NAVAL

1. De las naves y artefactos navales

Art. 826. Nave es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Artefacto naval es todo aquel que, no estando construido para navegar cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las 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.

Art. 827. El concepto de nave 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.

Art. 828. La nave es un bien mueble, sujeto a las normas que se establecen en este Libro y demás leyes especiales. En su defecto, se aplicarán las disposiciones del derecho común sobre los bienes muebles.

Art. 829. La nave conserva su identidad, aun cuando los materiales que la forman o su nombre sean sucesivamente cambiados.

Art. 830. La matrícula de las naves en Chile se registrará por las normas de la Ley de Navegación.

Deberá tomarse nota al margen de su inscripción en el registro de matrícula, de todo documento por el que se constituya, transfiera, transmita, declare, modifique o extinga un derecho real sobre la nave y cualquiera otra limitación al dominio que recaiga sobre la misma, bajo sanción de ser inoponible a terceros, salvo las excepciones señaladas en la Ley de Navegación.

La persona natural o jurídica a cuyo nombre figure inscrita la nave en el registro de matrícula respectivo, se presumirá poseedora regular de ella, salvo prueba en contrario.

2. De la propiedad naval

Art. 831. Además de los modos de adquirir que establece el derecho común, la propiedad o dominio de una nave puede adquirirse en la siguiente forma:

- 1° Por el asegurador, en el caso de dejación válidamente aceptada;
- 2° Por la persona que ha encargado su construcción, en el momento que señale el contrato respectivo o por el que la construye para sí, y
- 3° Por el apresador, conforme a las reglas del derecho internacional.

Art. 832. La enajenación de naves mayores por acto entre vivos y la constitución de derechos reales sobre ellas, se efectuarán por escritura pública cuando ocurran en Chile.

Los actos y contratos respecto de naves menores, deberán constar por escrito y las firmas de los otorgantes ser autorizadas por notario.

Para la clasificación de las naves y artefactos navales en mayores y menores se estará a lo que dispone la Ley de Navegación.

Los actos y contratos que se otorguen en el extranjero se regirán por la ley del lugar de su otorgamiento. Con todo, la transferencia del dominio y la constitución de derechos reales que puedan producir efecto en Chile deberán constar, a lo menos, en instrumentos escritos cuyas firmas estén autorizadas por un ministro de fe y, además, se inscribirán y anotarán en los registros respectivos en Chile.

Art. 833. Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, pertenecerán íntegramente al comprador los fletes que aquélla devengue en el viaje, desde que recibió su último cargamento.

Pero, si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Las partes, sin embargo, podrán estipular modalidades diversas.

Art. 834. La enajenación voluntaria no judicial de la nave hecha dentro o fuera de la República, incluye todas las responsabilidades que le afecten.

Art. 835. La venta judicial de una nave, sea voluntaria o forzada, se hará en la forma y con las solemnidades que se establecen en el Código de Procedimiento Civil para la venta judicial de los inmuebles.

Para subastar la nave se requerirá de tasación previa, la que se efectuará por perito designado conforme a las normas del Código de Procedimiento Civil, y le serán aplicables en lo pertinente, lo dispuesto por los artículos 486 y 487 del Código mencionado.

Los anuncios del remate deberán publicarse en un diario del lugar en que se sigue el juicio, o en uno de circulación en la región respectiva si en aquél no lo hubiere. Los avisos se publicarán además en un diario del puerto de matrícula de la nave. Pero si uno de esos diarios fuere de circulación en los dos lugares, bastará con efectuar las publicaciones en ese solo diario.

Art. 836. La adquisición de una nave por prescripción se regirá por las reglas relativas a los inmuebles.

Art. 837. La copropiedad de naves no constituye una sociedad, sino una comunidad que se rige por las normas del derecho común.

Art. 838. Las disposiciones de este título se aplicarán también a los artefactos navales, sean éstos fijos o flotantes, en lo que les sean pertinentes.

TÍTULO III

DE LOS PRIVILEGIOS Y DE LA HIPOTECA NAVAL

1. De los privilegios marítimos en general

Art. 839. Los privilegios establecidos en este título serán preferidos y excluirán a cualquier otro privilegio general o especial regulados por otros cuerpos legales, en cuanto se refieran a los mismos bienes y derechos.

Con todo, las normas sobre prelación y privilegios en materia de contaminación o para precaver perjuicios por derrames de sustancias dañosas, que se establecen en los convenios internacionales vigentes en Chile y en la Ley de Navegación, gozarán de primacía sobre las disposiciones de este título, en las materias específicas a que ellos se refieren.

No pueden constituirse prendas, gravámenes, prohibiciones y embargos independientemente sobre partes o pertenencias ya incorporadas a naves o artefactos navales.

Las prendas y demás gravámenes, los embargos y prohibiciones constituidos sobre bienes que se incorporen a una nave o artefacto naval, se extinguen desde esa incorporación.

Con todo, no se extinguirán los ya constituidos sobre motores, equipos de comunicación o de detección submarina y aparejos de pesca de naves menores.

El que defraudare a otro incorporando o consintiendo en que un bien afecto a una prenda, gravamen, prohibición o embargo vigentes sea incorporado a una nave o a un artefacto naval, será sancionado con las penas contempladas en el artículo 467 del Código Penal.

Art. 840. En caso de deterioro, disminución o pérdida del bien sobre el cual recae el privilegio, éste se ejercitará sobre lo que reste, se salve o recupere de aquél, o sobre la indemnización que pague el responsable.

Art. 841. Las disposiciones de este título también serán aplicables cuando los créditos privilegiados surjan por obligaciones del armador no propietario de la nave, salvo que éste disponga de su uso en virtud de un acto ilícito, con conocimiento del acreedor.

2. De los privilegios sobre la nave y los fletes

Art. 842. Los privilegios de que trata este párrafo, otorgan al acreedor el derecho de perseguir la nave en poder de quien se halle y hacerse pagar con su producto preferentemente a los demás acreedores, según el orden aquí establecido.

Art. 843. El titular del privilegio, en ejercicio de su derecho de persecución, podrá solicitar la retención o arraigo de la nave en cualquier lugar donde ella se encuentre, de conformidad con las normas del párrafo 5 del título VIII de este Libro.

Art. 844. Los siguientes créditos gozan de privilegio sobre la nave, con preferencia a los hipotecarios y en el orden de prelación que se indica:

- 1° Las costas judiciales y otros desembolsos causados con ocasión de un juicio, en interés común de los acreedores, para la conservación de la nave o para su enajenación forzada y distribución del precio;
- 2° Las remuneraciones y demás beneficios que deriven de los contratos de embarco de la dotación de la nave, en conformidad con las normas laborales y del derecho común que regulan la concurrencia de estos créditos, y los emolumentos de los prácticos al servicio de la nave.

Del mismo privilegio gozan las indemnizaciones que se adeuden por muerte o lesiones corporales de los dependientes, que sobrevengan en tierra, a bordo o en el agua, y siempre que sean producidas por accidentes que tengan relación directa con la explotación de la nave;

- 3° Los derechos y tasas de puerto, canales y vías navegables, y los derechos fiscales de señalización, practica y pilotaje;

- 4° Los gastos y remuneraciones por auxilios en el mar, y por contribución en avería gruesa. Del mismo privilegio goza el reembolso de gastos y sacrificios en que hubiere incurrido la autoridad o terceros, para prevenir o minimizar los daños por contaminación o de derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas al medio ambiente o bienes de terceros cuando no se hubiere constituido el fondo de limitación de responsabilidad que se establece en el título IX de la Ley de Navegación, y
- 5° Las indemnizaciones por daños, pérdidas o averías causados a otras naves, a las obras de los puertos, muelles o vías navegables o a la carga o equipajes, como consecuencia de abordajes u otros accidentes de navegación, cuando la acción respectiva no sea susceptible de fundarse en un contrato, y los perjuicios por lesiones corporales a los pasajeros y dotación de esas otras naves.

Art. 845. Los créditos hipotecarios serán preferidos a los que se enumeran en el artículo siguiente, y se registrarán por las disposiciones del párrafo 5 de este título.

De igual preferencia gozarán los créditos caucionados con prenda sobre naves menores.

Art. 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:

- 1° Los créditos por el precio de venta, construcción, reparación y equipamiento de la nave;
- 2° Los créditos por suministros de productos o materiales, indispensables para la explotación o conservación de la nave;
- 3° Los créditos originados por contratos de pasaje, fletamento o transporte de mercancías, incluyendo las indemnizaciones por daños, mermas y faltantes en cargamentos y equipajes, y los créditos derivados de perjuicios por contaminación o derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas;
- 4° Los créditos por desembolsos hechos por el capitán, agentes o terceros, por cuenta del armador, para la explotación de la nave, incluyendo los servicios de agencias, y
- 5° Los créditos por primas de seguro respecto de la nave, sean del casco o de responsabilidad.

Art. 847. Los créditos enumerados en los artículos 844 y 846, gozarán también de privilegio sobre los fletes y pasajes correspondientes al viaje en que tengan su origen.

Art. 848. Los privilegios indicados en el artículo 844, se ejercerán también sobre los créditos que se enumeran a continuación, a condición de que se originen en el mismo viaje en que aquéllos se produjeron:

- 1° Sobre las indemnizaciones debidas por daños materiales sufridos por la nave y no reparados y sobre las debidas por pérdida de fletes;

- 2° Sobre contribuciones por daños materiales sufridos por la nave admitidos en avería común y no reparados y sobre las contribuciones debidas por pérdida de fletes, y
- 3° Sobre las remuneraciones debidas por auxilios en el mar, previa deducción de las cantidades que correspondieren a la dotación de la nave que prestó el servicio.

Art. 849. Los créditos del deudor en contra de terceros de que tratan los dos artículos precedentes, sólo estarán afectos a privilegio mientras dichos créditos estuvieren pendientes de pago, o si las sumas respectivas estuvieren en poder del capitán o del agente del dueño o armador.

Art. 850. Los privilegios sobre la nave podrán hacerse efectivos en las indemnizaciones por seguro de la misma.

Sin embargo, cuando se trate de reparaciones efectuadas a la nave, los privilegios establecidos en este párrafo se entenderán de grado posterior al costo de aquéllas para los efectos de recuperarlo del asegurador, si procede.

Lo anterior no obsta a que el armador pueda ejercer el derecho de limitación de responsabilidad, de acuerdo con las normas de los párrafos 1 del título IV y 4 del título V de este Libro.

Con excepción de la hipoteca, los privilegios sobre la nave no podrán hacerse efectivos sobre las subvenciones u otros subsidios otorgados por el Estado.

Art. 851. Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes aunque estos últimos sean de mejor grado. Sin embargo, los créditos derivados de un contrato único de embarco que comprenda varios viajes, concurren como uno solo, en el orden y lugar de preferencia previsto por el artículo 844, con los demás créditos privilegiados originados en el último viaje.

Art. 852. Los créditos privilegiados originados en un mismo viaje son preferidos en el orden que indican los artículos 844 y 846.

Los créditos comprendidos en cada uno de los números de los artículos citados, concurrirán entre sí a prorrata en caso de insuficiencia del valor de los bienes sobre los cuales recaen.

Art. 853. En caso de duda sobre el viaje a que corresponde un crédito, se aplicarán las siguientes reglas:

- 1ª Para las naves de línea que cumplen itinerarios regulares y preestablecidos, se estará a la numeración o simbología que el naviero o transportador haya asignado al viaje durante el cual se generó el crédito;
- 2ª Para las naves que cumplen contratos de fletamentos totales por viajes, se entenderá que el viaje comienza desde que la nave zarpa a buscar el cargamento y termina con la descarga total en el último lugar del destino inicial de la nave;

- 3ª Para las naves que efectúen un crucero de turismo, el viaje comprenderá la navegación desde el puerto inicial de aquél, hasta donde termine o hasta el regreso de la nave al puerto en que se inició el crucero, según lo indique el respectivo programa, y
- 4ª Para las naves de pesca o de investigación científica, se entenderá que el viaje comprende la duración de la respectiva expedición.

Si no fuere posible aplicar las reglas precedentes, la prelación de los créditos mencionados en los artículos 844 y 846 se determinará en cada numerando, por el orden inverso al de sus respectivas fechas, sin distinción de viajes.

Art. 854. Los créditos derivados de un mismo acontecimiento se consideran nacidos al mismo tiempo.

Los créditos indicados en el número 4º del artículo 844, tienen prioridad entre ellos en el orden inverso al de las fechas en que se originaron, al igual que los señalados en los números 1º, 2º y 4º del artículo 846.

Los créditos por contribución a las averías comunes nacen en la fecha del acto que las cause, y los créditos por auxilios en el mar se consideran originados en las fechas en que esas operaciones terminaron.

Art. 855. Independientemente de la extinción de los créditos que los originan, los privilegios marítimos terminan:

- 1º Por el transcurso del plazo de un año contado desde la fecha en que se haya originado el crédito pertinente. Dicho plazo no es susceptible de interrupción o suspensión alguna, salvo a favor del acreedor que hubiere obtenido la retención o embargo judicial del bien afecto al privilegio, o del acreedor que por algún impedimento legal no pudo ejercitar antes su crédito privilegiado;
- 2º Por la venta judicial de la nave, sea voluntaria o forzada desde su inscripción en el registro pertinente, o transcurridos 30 días consecutivos contados desde el día de la subasta, debiendo aplicarse el plazo que resulte menor, y
- 3º En caso de enajenación voluntaria de la nave, transcurridos 90 días consecutivos contados desde la fecha de la inscripción de la transferencia.

Lo dispuesto en los números 2º y 3º precedentes será sin perjuicio del derecho de los acreedores privilegiados para ejercer su preferencia sobre el saldo insoluto del precio, si lo hubiere.

Art. 856. El astillero que construya o repare una nave tiene sobre ella un derecho de retención para garantizar los créditos resultantes de dichos trabajos. La retención será declarada, sin más trámite, por el tribunal competente del lugar de la construcción o reparación de la nave.

Si la resolución que declare el derecho de retención se hubiere inscrito en el Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el crédito del constructor o reparador gozará

además de preferencia sobre las hipotecas cuya inscripción se hubiere requerido con posterioridad a la fecha de inscripción de la retención.

Cualquier interesado podrá solicitar el secuestro de la nave que estuviere retenida, y en caso de existir desacuerdo acerca de la persona del secuestro, éste será designado por el Tribunal.

Los procedimientos a que diere lugar lo dispuesto por este artículo, se regirán por lo establecido en el párrafo 5 del Título VIII de este Libro.

Art. 857. El derecho de retención establecido en el artículo anterior se extingue con la entrega de la nave a quien encargó la obra o con el otorgamiento de una caución, calificada de suficiente por el tribunal que lo decretó, y que sustituirá a la nave como objeto del privilegio.

Ninguna retención impedirá a otros acreedores el ejercicio de sus derechos sobre la misma nave.

3. De los privilegios sobre la nave en construcción

Art. 858. Los créditos enumerados en los artículos 844 y 846 que correspondan, gozan de privilegio sobre la nave en construcción desde que ella se encuentre a flote, con la preferencia y rango establecidos en el párrafo precedente.

Art. 859. Los privilegios sobre la nave en construcción establecidos en el párrafo anterior, terminan en los casos que señala el artículo 855.

Art. 860. Las disposiciones de este párrafo y de los dos precedentes de este título se aplican también a los artefactos navales.

4. De los privilegios sobre las mercancías transportadas

Art. 861. Gozan de privilegio sobre las mercancías y concurrirán sobre su valor de realización, en el orden que a continuación se enumeran, los créditos que provengan de:

- 1° Costas judiciales y otros desembolsos causados con ocasión de un juicio, en interés común de los acreedores del dueño de las mercancías, para la conservación de éstas o para proceder a su enajenación forzada y a la distribución de su precio;
- 2° Reembolso de los gastos y remuneraciones por auxilios en el mar en cuyo pago deba participar la carga, y contribuciones en avería gruesa;
- 3° Extracción de mercancías náufragas, y
- 4° Fletes y sus accesorios, incluyendo los gastos de carga, descarga y almacenaje, cuando correspondan.

Art. 862. En el caso del subfletamento señalado en el inciso segundo del artículo 932, el fletante se subrogará en el mismo privilegio que corresponda al subfletante sobre las mercancías del subfletador por el flete insoluto de este último.

Art. 863. Cuando resultare insuficiente el valor de las mercancías sobre las cuales recae el privilegio, los créditos comprendidos en cada numerando del artículo 861, concurrirán a prorrata entre sí, si se hubieren originado en un mismo puerto, con excepción de los señalados en su numerando 2°. En este último caso, preferirán entre sí en orden inverso al de su nacimiento.

Si los créditos se hubieren originado en puertos distintos o en fechas sucesivas, los posteriores serán preferidos a los de fecha anterior.

Art. 864. Los privilegios sobre las mercancías señalados en el artículo 861, se extinguen cuando la acción pertinente no se ejercita dentro del plazo de treinta días consecutivos, contado desde la fecha en que finalizó la descarga de dichas mercancías, o por la transferencia de éstas a terceros con posterioridad a su descarga, aun antes del vencimiento del término de dichos treinta días. Sin embargo, en el caso del número 4° del artículo 861, las mercancías que pendiente el plazo de treinta días fueren transferidas, continuarán afectas al privilegio durante los ocho días siguientes a su entrega al adquirente.

Art. 865. El fletante o transportador no podrá retener a bordo las mercancías al momento de su descarga por el hecho de no haberle sido pagado el flete. No obstante lo anterior, podrá solicitar al juez competente del puerto de descarga que ellas sean depositadas en poder de un tercero para su realización, en la proporción que fuere necesaria para satisfacer el flete y sus accesorios, a menos que el fletador o consignatario caucionare suficientemente dicho pago a criterio de ese tribunal.

La realización se hará conforme a las reglas que para los bienes muebles establece el Título I del Libro Tercero del Código de Procedimiento Civil.

Las mismas normas se aplicarán al derecho del transportador sobre el equipaje de los pasajeros que no hubiesen pagado el pasaje al término del viaje.

5. De la hipoteca naval y de la prenda sobre naves menores

Art. 866. Las naves y artefactos navales mayores podrán ser gravados con hipoteca, siempre que se encuentren debidamente inscritos en los respectivos Registros de Matrícula de la República.

Art. 867. Sólo el propietario podrá hipotecar una nave o artefacto naval.

Art. 868. La hipoteca naval deberá otorgarse por escritura pública. Podrá ser una misma la escritura de hipoteca y la del contrato a que acceda.

Cuando la hipoteca se otorgue en el extranjero se regirá por la ley del lugar de su otorgamiento. Con todo, para que pueda inscribirse en Chile, la hipoteca deberá constar, a lo menos, en instrumento escrito cuyas firmas estén autorizadas por un ministro de fe o por un cónsul chileno.

Art. 869. Los contratos hipotecarios celebrados en país extranjero darán hipoteca sobre las naves o artefactos navales matriculados en Chile, desde que se inscriban en el registro que se establece en el artículo 871.

Art. 870. El instrumento en que se constituya la hipoteca de una nave o artefacto naval deberá contener:

- 1° Nombre, apellido, nacionalidad, profesión y domicilio del acreedor y del deudor y si se trata de personas jurídicas, sus nombres y domicilios;
- 2° Nombre de la nave o individualización del artefacto naval, la matrícula a que pertenezca y el número que en ella le haya correspondido y su tonelaje de registro bruto o el de desplazamiento liviano del casco, según corresponda;
- 3° La fecha y la naturaleza del contrato al que accede la hipoteca, y
- 4° El monto del crédito garantizado, intereses convenidos, plazo y lugar para el pago.

Las menciones señaladas en los números 3° y 4° no serán necesarias en el caso de que la hipoteca sólo se constituya con cláusula de garantía general.

Art. 871. La hipoteca naval deberá inscribirse en el Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; no tendrá valor alguno sin este requisito y se tendrá como su fecha aquella en que su requerimiento fue registrado en el libro repertorio respectivo.

Para los efectos de las citaciones establecidas en el artículo 879, en la inscripción respectiva se dejará constancia del domicilio especial que el acreedor fije para recibir la notificación que dicha norma prescribe, dentro de la ciudad de asiento del Registro. La notificación que se practique en él, será válida aunque el acreedor no se encuentre en dicho lugar ni en el país. La fijación de este domicilio podrá hacerse en el acto constitutivo de la hipoteca o al momento de requerirse la inscripción de la misma.

La falta de esta mención en la inscripción, sólo será sancionada administrativamente conforme al respectivo reglamento. No se tomará en cuenta el cambio de domicilio posterior que no se hubiere anotado al margen de la inscripción respectiva.

Art. 872. El orden de inscripción en el Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones determinará el grado de preferencia de las hipotecas.

Art. 873. Si se trata de la hipoteca de una nave o de un artefacto naval en construcción, en la escritura deberán incluirse las mismas menciones indicadas en el artículo 870, salvo las señaladas en el número 2°, las que se sustituirán por la individualización del astillero donde se esté construyendo, la fecha en que se inició la construcción y aquella en que se espera que termine; el largo de la quilla o del casco, según corresponda; el tonelaje presumido y aproximadamente sus otras dimensiones. Se expresará también en la escritura, la matrícula a que pertenezca, el número que en ella le haya correspondido y el nombre o individualización, si ya los tuviere.

Art. 874. Para los efectos de lo establecido en el artículo anterior, se considerarán además partes integrantes de una nave o artefacto naval en construcción y sujetos a la garantía, los materiales, equipos y elementos de cualquier naturaleza, susceptibles de ser individualizados como especies o cuerpos ciertos, que se hallen acoplados o depositados en el astillero y que estuvieren destinados a la construcción. Lo anterior, aun cuando no hayan sido incorporados todavía a la nave o artefacto naval, con

tal que dichos materiales, equipos o elementos sean suficientemente identificados en la escritura de constitución de la hipoteca.

Art. 875. La hipoteca constituida en conformidad con los dos artículos precedentes, continuará gravando la nave o artefacto naval una vez finalizada la construcción, salvo expresa estipulación en contrario de las partes.

Art. 876. La hipoteca naval comprende el casco, las maquinarias y las pertenencias fijas o movibles de la nave.

Comprende también el flete y las subvenciones u otros subsidios otorgados por el Estado, si así se estipulare.

Las partes comprendidas en la nave, no podrán ser objeto de garantías en forma independiente.

Art. 877. En caso de pérdida, grave deterioro o innavegabilidad permanente total de la nave o del artefacto naval, el acreedor hipotecario puede ejercer sus derechos sobre lo que reste, se salve o recupere, o sobre su valor de realización, aunque su crédito no hubiere vencido.

Salvo que la nave o artefacto naval hubieren sido reparados, el acreedor hipotecario podrá ejercer sus derechos sobre los siguientes créditos de que sea titular el deudor:

- 1° Indemnizaciones por daños materiales ocasionados a la nave o artefacto naval;
- 2° Contribución por avería común por daños materiales sufridos por la nave o artefacto naval;
- 3° Indemnizaciones por daños provocados a la nave o artefacto naval con ocasión de servicios prestados en el mar, y
- 4° Indemnizaciones de seguro por pérdida total o de averías parciales de la nave o del artefacto naval.

Art. 878. El propietario de la nave o del artefacto naval gravado por hipoteca, podrá siempre enajenarlos o hipotecarlos, no obstante cualquiera estipulación en contrario.

Sin embargo, la enajenación que diere lugar al cambio de la nacionalidad de la nave o artefacto naval, y que no hubiere sido consentida por el acreedor hipotecario es nula, constituye fraude y sujeta al vendedor a las penas indicadas en el artículo 467 del Código Penal.

Art. 879. La hipoteca de una nave se extingue por la venta judicial de la misma, siempre que la subasta se realice previa citación personal de los acreedores hipotecarios de grado preferente. Estos, dentro del término de emplazamiento, podrán optar entre exigir el pago de sus acreencias sobre el precio del remate o conservar sus hipotecas sobre la nave subastada, siempre que sus créditos no estén devengados. Si nada dicen dentro del término señalado se entenderá que optan por ser pagados sobre el precio de la subasta.

Art. 880. Se aplicarán subsidiariamente a la hipoteca naval las disposiciones establecidas para la hipoteca de bienes raíces del Código Civil, en cuanto no se opongan a las de este párrafo.

Con todo, las acreencias que resulten caucionadas mediante una cláusula de garantía general hipotecaria, se considerarán de grado posterior a los créditos señalados por el artículo 846.

Art. 881. Las naves menores podrán ser gravadas con prenda. Cualquiera que sea la naturaleza de ésta, debe ser anotada al margen de la inscripción de la nave en el Registro de Matrícula, sin lo cual es inoponible a terceros. Esta anotación sustituye, además, a cualquier inscripción y publicación exigidas por las normas que regulen la clase de prenda de que se trate. La anotación debe ser fechada y numerada.

El orden de anotación determina el grado de preferencia entre las prendas.

Las disposiciones precedentes se aplican a los artefactos navales no susceptibles de hipoteca naval.

TÍTULO IV

DE LOS SUJETOS EN LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS

1. Del armador o naviero

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

Se presumirá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus armadores, salvo prueba en contrario.

Operador es la 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.

Los términos armador y naviero, se entienden sinónimos.

Art. 883. La persona natural o jurídica que asuma la explotación de una nave, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula. Esta declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro de Matrícula. Cuando cese en esa calidad, deberá solicitar la cancelación de dicha anotación. En su defecto, dichas declaraciones las hará el propietario de la nave.

Si no se hiciere tal declaración, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la nave.

Art. 884. Las personas jurídicas que tengan la calidad de armadores, se registrarán por las normas de este Libro, cualquiera que sea su naturaleza.

Art. 885. La responsabilidad del armador por sus actos o hechos personales, o la que derive de hechos de sus dependientes, que ocurran en tierra, no está sujeta a las disposiciones de este Libro y se regirá por las normas del derecho común.

Art. 886. El armador responde en la forma que prescriben este Libro y la Ley de Navegación, de las obligaciones contraídas por el capitán que conciernen a la nave y a la expedición. Responde, asimismo, en igual forma, por las indemnizaciones en favor de terceros por los hechos del capitán, oficiales y tripulación.

Art. 887. El armador no responde en los siguientes casos:

- 1° Si prueba que los hechos del capitán, de los oficiales o tripulación son ajenos a la nave o a la expedición;
- 2° Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice o copartícipe de los hechos del capitán, oficiales o tripulación;
- 3° Si se trata de hechos ejecutados por el capitán en su calidad de delegado de la autoridad pública, y
- 4° En los casos expresamente previstos en este Libro o en otras leyes.

Art. 888. El armador podrá contractualmente limitar su responsabilidad, excepto cuando la ley se lo prohíba.

Art. 889. El armador podrá también limitar su responsabilidad en los siguientes casos:

- 1° Por muerte o lesiones de toda persona que se encuentre a bordo de la nave para ser transportada y por las pérdidas, mermas o daños a los bienes de éstos que también se encuentren a bordo;
- 2° Por muerte o lesiones causados por toda persona por cuyos hechos es responsable el armador, sea que ella se encuentre o no a bordo de la nave.

Si la persona causante no se encontrare a bordo, sus hechos deberán necesariamente estar relacionados con la operación o explotación de la nave, o bien, con el carguío, transporte o descarga de los bienes transportados;

- 3° Por pérdidas, mermas o daños en otros bienes, incluyendo el cargamento, causados por igual calidad de personas, motivos, lugares y circunstancias que los indicados en el número precedente, y
- 4° Por toda obligación o responsabilidad resultante de los daños causados por una nave, a las obras de los puertos, diques, dársenas y vías navegables.

Art. 890. Las obligaciones y responsabilidades relativas al reflotamiento, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de una nave hundida, naufragada, varada o abandonada, incluyendo la carga u otras cosas que estén o hayan estado a bordo de la misma, comprendido el daño al medio ambiente, se regirán por la Ley de Navegación y no les serán aplicables las normas de este párrafo.

Art. 891. La limitación de responsabilidad del armador podrá ser impetrada por sus dependientes en los casos y por las causas que dispongan las leyes, a menos que se pruebe que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión de éstos, realizada con intención de causar daño o perjuicio, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se originaría el perjuicio.

Art. 892. El hecho de invocar limitación de responsabilidad, no importa reconocimiento de la misma.

Art. 893. Las disposiciones de este párrafo relativas a limitación de responsabilidad, no se aplican:

- 1° A los créditos por auxilios o por contribución en avería gruesa, y
- 2° A los créditos del capitán, de los oficiales y miembros de la tripulación, o de cualquier otro dependiente del propietario o armador de la nave que se encuentre a bordo o cuyas funciones se relacionen con el servicio de la misma, y que se deriven de sus respectivos derechos laborales.

Art. 894. Si el armador de una nave tiene derecho a hacer valer un crédito en contra de un acreedor suyo por perjuicios resultantes del mismo hecho, se compensarán los respectivos créditos y las disposiciones de este párrafo sólo se aplicarán a la diferencia que resultare.

Art. 895. Las sumas a las cuales el armador puede limitar su responsabilidad en los casos previstos en este párrafo, se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

- 1° Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales:
 - a) Para naves cuyo arqueado sea de hasta 500 toneladas, 333.000 unidades de cuenta, y
 - b) Para naves cuyo arqueado exceda de 500 toneladas, la cuantía que a continuación se indica para cada tramo, a más de la mencionada en la letra anterior:
 - De más de 500 toneladas a 3.000 toneladas, 500 unidades de cuenta por tonelada;
 - De más de 3.000 toneladas a 30.000 toneladas, 333 unidades de cuenta por tonelada;
 - De más de 30.000 toneladas a 70.000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada, y
 - Por cada tonelada que exceda de 70.000, 167 unidades de cuenta.
- 2° Respecto de toda otra reclamación:
 - a) Para naves cuyo arqueado sea de hasta 500 toneladas, 167.000 unidades de cuenta, y
 - b) Para naves cuyo arqueado exceda de 500 toneladas, la cuantía que a continuación se indica para cada tramo, a más de la mencionada en la letra anterior:

- De más de 500 a 30.000 toneladas, 167 unidades de cuenta por tonelada;
- De más de 30.000 a 70.000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada, y
- Por cada tonelada que exceda de 70.000, 83 unidades de cuenta.

La limitación de que trata este artículo no incluye la de responsabilidad en el contrato de pasaje, la que se regirá independientemente, por las reglas que se dan a su respecto en el párrafo 5 del título V de este mismo Libro.

Art. 896. Cuando el monto calculado en conformidad con las normas del número 1° del artículo anterior fuere insuficiente para satisfacer íntegramente las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales, el saldo impago por éstas concurrirá con las reclamaciones a que se refiere el número 2° del mismo artículo. En este caso, ese saldo concurrirá en igualdad de condiciones con las reclamaciones mencionadas en el citado número 2°.

Art. 897. Cuando unos mismos hechos produjeren responsabilidades para el armador, respecto de los cuales le asista el derecho a limitación, según las normas de este Libro y, además, esos mismos hechos produjeren responsabilidades por las cuales el armador también tiene el derecho a limitar responsabilidad, conforme a las normas del título IX de la Ley de Navegación, y resolviera hacer uso de estos derechos, deberá constituir el número de fondos independientes que corresponda, de manera que ni los fondos ni los créditos se confundan entre sí.

Art. 898. Si antes de la repartición del fondo el armador de la nave hubiere pagado total o parcialmente uno de los créditos indicados en el artículo 889, tendrá derecho a ocupar el lugar y orden de su acreedor en la repartición del fondo, pero sólo en la medida en que ese acreedor hubiera tenido derecho a ser indemnizado por el armador.

Si el armador probare que en fecha futura podría ser obligado a pagar total o parcialmente uno de los créditos a que se refiere el artículo 889 el tribunal competente podrá ordenar, a petición de dicho armador, que se reserve una suma suficiente para permitir al recurrente que haga valer, eventualmente, sus derechos contra el fondo en las condiciones establecidas en el inciso anterior.

Art. 899. Para determinar el límite de la responsabilidad de un armador, que se contempla en este párrafo, toda nave de menos de 500 toneladas de arqueo, se considerará como de ese tonelaje.

Art. 900. El tonelaje que sirve de base para calcular la limitación, es el de arqueo bruto determinado según el procedimiento establecido en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques y sus anexos, vigente en Chile.

Art. 901. Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas precedentes, tendrá derecho a gozar de este beneficio en la misma medida que el asegurado.

Art. 902. La limitación de responsabilidad de que trata este párrafo puede ser invocada también por el propietario de la nave, su operador, por el transportador o por el fletante, cuando sean una persona natural o jurídica distinta del armador, o por sus dependientes o por el capitán y miembros de la dotación, en las acciones ejercidas contra ellos.

Si se demanda a dos o más personas que hacen uso de la limitación de responsabilidad, el fondo que se deba constituir no excederá de los montos fijados en los artículos precedentes.

Art. 903. Cuando se dirija una acción contra el capitán o los miembros de la dotación, éstos podrán limitar su respectiva responsabilidad aun cuando el hecho que origine la acción haya sido causado por su propia culpa, excepto si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión de los mismos, realizado con la intención de provocar el daño, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se originaría.

Pero, si el capitán o el miembro de la dotación es al mismo tiempo propietario, copropietario, transportador, fletante, armador u operador, solamente podrá ampararse en la limitación cuando haya incurrido en culpa en su calidad de capitán o de miembro de la dotación.

Art. 904. El valor de la unidad de cuenta a que se refiere el artículo 895, se determinará según la equivalencia que resulte a la fecha en que se constituya el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la garantía que el tribunal competente fije, según sea el caso.

2. Del capitán

Art. 905. El capitán es el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en este Código y en las demás normas legales relativas al capitán.

En el desempeño de su cargo, está facultado para ejercer las funciones técnicas, profesionales y comerciales que le sean propias.

Art. 906. Salvo acuerdo o disposición legal en contrario, el capitán de una nave es siempre designado por el armador.

Art. 907. El capitán es representante legal del propietario de la nave o del armador, en su caso, y como tal los representa en juicio activa y pasivamente. Lo anterior es sin perjuicio de la representación que corresponda al agente de naves que la atienda. Además de factor del naviero, es representante de los cargadores para los efectos de la conservación de la carga y resultado de la expedición.

Art. 908. El capitán de la nave es el encargado del orden y disciplina a bordo, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de estos objetivos.

Art. 909. El capitán, aun cuando tenga la obligación de emplear los servicios de practicante y pilotaje, será siempre responsable directo de la navegación, seguridad, maniobras y gobierno de la nave, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico o piloto por deficiente asesoramiento. La autoridad del capitán no está subordinada a la de éstos en ninguna circunstancia.

Art. 910. Será obligación preferente del capitán vigilar en persona el gobierno de la nave a la arribada y zarpe de los puertos, o durante la navegación en los ríos, canales o zonas peligrosas, aunque esté a bordo el práctico o piloto.

Art. 911. Los deberes, atribuciones y responsabilidades que se establecen para el capitán en este Libro y en la Ley de Navegación, son aplicables a toda persona que asuma o desempeñe el mando de una nave de cualquier clase, con las limitaciones que determinan dichos cuerpos legales.

Art. 912. El capitán debe mantener a bordo el diario de navegación o bitácora y demás libros y documentos exigidos por las leyes, reglamentos y usos del comercio marítimo, debiendo asentarse en ellos los datos y hechos que las mismas normas prescriben.

Estarán además bajo su custodia, los instrumentos que registren datos relacionados con la navegación y la explotación comercial de la nave.

Art. 913. El libro bitácora o diario de navegación tiene el valor de un instrumento público, siempre que las anotaciones en él estampadas lleven la firma del oficial de guardia y estén visadas por el capitán de la nave. Estas anotaciones no deben tener espacios en blanco, ni enmendaduras o alteraciones.

Con todo, las anotaciones también podrán estamparse por medios mecánicos o electrónicos, siempre que éstos garanticen la fidelidad y permanencia de los datos consignados.

Art. 914. Son obligaciones del capitán, entre otras, sea que las cumpla personalmente o por miembros de la dotación o personal en tierra bajo su potestad, las siguientes:

- 1º Verificar que la nave esté en buenas condiciones de navegabilidad antes de emprender el viaje y durante toda la expedición;
- 2º Cumplir con todas las leyes y reglamentos marítimos, sanitarios, aduaneros, de policía, laborales y demás que sean aplicables;
- 3º Supervisar todo lo relacionado con la estabilidad de la nave y con la carga, estiba y desestiba de la misma;
- 4º Otorgar recibos parciales de las mercancías que se embarquen, extendiendo en su oportunidad, los conocimientos y documentos respectivos, si le correspondiere;
- 5º Utilizar los servicios de un práctico cuando la ley, los reglamentos o el buen sentido lo indiquen;
- 6º Practicar las anotaciones correspondientes en los recibos y conocimientos, de averías, mermas o daños que observe en la carga o que se produzcan por el acondicionamiento de la misma;
- 7º Dar aviso de inmediato al armador, por el primer medio a su alcance, de todo embargo o retención que afecte a la nave, y tomar las medidas aconsejables para el mantenimiento de ésta, así como el de la carga, y prestar la debida atención a los pasajeros;

- 8° Celebrar, con la autorización del armador o de su agente, contratos de fletamento o de transporte de mercancías. Los demás actos o contratos relativos a la gestión ordinaria de la nave y al normal desarrollo del viaje, podrá realizarlos por sí solo;
- 9° Representar judicialmente al armador en caso de ausencia de éste o de su agente, para preservar sus derechos y ejercer las acciones que competan a la nave y a la expedición;
10. Prestar la asistencia y el auxilio a que esté obligado por las leyes o la costumbre, y
11. Protestar por los accidentes o daños que sufran la nave o la carga, o de cualquier hecho que pueda comprometer su responsabilidad, la de la nave, la de sus armadores y propietarios o de la expedición en su conjunto.

Art. 915. El capitán tiene, en representación del transportador, la custodia de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, y está obligado a cuidar de su apropiada manipulación en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su adecuada entrega en el puerto de destino.

Todo lo anterior en los términos que prescriben otras disposiciones de este Libro y sin perjuicio de las normas que sobre limitación de responsabilidad del porteador se contienen en el mismo.

Art. 916. Si durante el curso del viaje y en puerto donde no exista mandatario del armador, se hacen necesarias reparaciones o compra de pertrechos y las circunstancias o la distancia del domicilio del armador no permiten pedir instrucciones, el capitán podrá realizar los referidos actos, dejando constancia de ello en el libro bitácora.

3. De los agentes

Art. 917. Agentes generales son las personas naturales o jurídicas que actúan en nombre de un armador extranjero con el carácter de mandatario mercantil.

Agentes de naves o consignatarios de naves son las personas, naturales o jurídicas chilenas, que actúan, sea en nombre del armador, del dueño o del capitán de una nave y en representación de ellos, para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación.

Agentes de estiba y desestiba o empresas de muellaje son las personas, naturales o jurídicas chilenas, que efectúan en forma total o parcial la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios o los medios de transporte terrestre y viceversa.¹

Art. 918. Las relaciones entre el agente y sus mandantes, se regirán por lo estipulado en los contratos respectivos y, en su defecto o a falta de pacto expreso, les será aplicable la legislación sobre el mandato mercantil.

¹ El artículo 2° transitorio de la LEY 18680, publicada el 11.01.1988, dispuso que la exigencia de nacionalidad chilena establecida en los artículos 917 y 1041 del de este Código, no serán aplicables a las empresas extranjeras que estén establecidas en el país a la fecha de publicación de la citada ley.

Art. 919. Sólo podrá desempeñarse como agente quien estuviere inscrito como tal ante la autoridad marítima, en la forma y modalidades que determine la reglamentación pertinente para cada una de las categorías definidas en el artículo 917.

No obstante lo anterior, los armadores nacionales no requerirán inscribirse en los registros de agentes de naves para desempeñarse como tales, respecto de sus propias naves en los puertos que tengan oficina establecida.

Art. 920. El mandato para actuar como agente en los casos de que trata este párrafo podrá constar por escritura pública o privada, telegrama, télex o cualquier otro medio idóneo.

Art. 921. El agente general, en su carácter de tal, está facultado para representar a su mandante en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento. Podrá, además, designar al agente de naves respecto de las que opere su mandante.

En el ámbito de sus atribuciones, y en cuanto a las funciones que se indican en el artículo 923, sólo podrá realizar las señaladas en los números 2°, 9° y 10.

Art. 922. El agente de naves, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave, se entenderá investido de representación suficiente para todos los efectos subsecuentes, sin perjuicio de acreditar su nombramiento en alguna de las formas que señala el artículo 920.

El agente de naves que realice ante las autoridades las gestiones necesarias para el arribo y zarpe de una nave a o desde puerto nacional, tiene la representación de su dueño, armador o capitán, para todos los efectos y responsabilidades que emanan de la atención de la nave.

Cuando el agente de naves haya solicitado la atención de una nave, podrá ser preferido por la autoridad marítima a cualquier otro que se presente con posterioridad, con mandato especial o no, salvo lo dispuesto en el artículo 924 y sin perjuicio de las responsabilidades en que incurriere frente al dueño, armador o capitán de la nave.

El agente de naves tiene, además, representación suficiente para actuar en juicio, activa o pasivamente, por el capitán, dueño o armador de la nave a quienes represente, en todo lo que se refiere a su explotación.

Art. 923. Sin perjuicio de la representación del agente de naves ante las autoridades, éste, por cuenta del dueño, armador o capitán, podrá prestar sea directamente o a través de terceros, uno o varios de los servicios relativos a la atención de la nave en puerto, tales como:

- 1° Recibir y asistir al arribo a un puerto, a la nave que le fuere consignada;
- 2° Preparar, en cuanto sea necesario, el alistamiento y expedición de la nave, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente en todo lo que fuere menester;
- 3° Practicar todas las diligencias que sean necesarias para obtener el despacho de la nave;

- 4° Practicar las diligencias necesarias para dar estricto cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad del Estado, en el ejercicio de sus funciones;
- 5° Prestar la asistencia requerida por el capitán de la nave;
- 6° Contratar al personal necesario para la atención y operación de la nave en puerto;
- 7° Recibir las mercancías para su desembarque, en conformidad con la documentación pertinente;
- 8° Atender y supervigilar las faenas de carga y descarga, incluyendo la estiba y desestiba de las mercancías;
- 9° Recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;
10. Firmar como representante del capitán, o de quienes estén operando comercialmente la nave, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, y
11. En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación, sin perjuicio de las instrucciones específicas que le confieran sus mandantes.

Art. 924. El capitán, dueño o armador podrán nombrar como su agente a una persona distinta del consignatario de nave, cuando este último haya sido designado por el fletador, de acuerdo a las facultades del contrato de fletamento.

El agente así nombrado se denominará agente protector y tendrá también la representación judicial suficiente para actuar en juicio, activa o pasivamente, por ellos, siempre que acredite su nombramiento por escrito. Con todo, su nombramiento no alterará la responsabilidad del agente de naves designado por el fletador.

Art. 925. El agente de naves no responderá por las obligaciones de su representado. No obstante, tendrá la responsabilidad que le corresponda ante la autoridad marítima en virtud de la ley y sin perjuicio de la que le afecte por sus propios hechos o los de sus dependientes.

El agente de naves, en su primera presentación solicitando la atención de una nave ante la autoridad de puerto de arribo, deberá indicar el domicilio del armador. En caso que no diere cumplimiento a esta obligación o proporcionare maliciosamente información falsa, el agente de naves responderá personalmente de las obligaciones por él contraídas a nombre de su representado.

Art. 926. El agente de estiba y de desestiba representará a su cliente ante las autoridades marítimas y portuarias y podrá prestar en general los siguientes servicios:

- a) Estiba y desestiba y demás faenas anexas en la operación de carga o descarga de las naves y artefactos navales;
- b) Estiba y desestiba interior de contenedores dentro de los recintos portuarios, y

- c) En general, todos aquellos actos y gestiones propios de la movilización de la carga entre la nave y los medios de transporte terrestre y viceversa, incluyendo las operaciones intermedias que se deban realizar en los recintos portuarios y en naves atracadas o a la gira, tales como arrumajes, apilamientos, desplazamientos horizontales y verticales, depósitos o almacenamientos.

TÍTULO V

DE LOS CONTRATOS PARA LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE LAS NAVES

1. Disposiciones comunes

Art. 927. La explotación de una nave como medio de transporte reconoce, principalmente, dos clases de contratos, según sea la naturaleza y extensión de las obligaciones del fletante o armador: contrato de fletamento y contrato de transporte de mercancías por mar.

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.

Cuando el dueño o armador de la nave asume la obligación de embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, conducir las y entregarlas en lugares también determinados, el contrato toma el nombre de transporte de mercancías por mar o contrato de transporte marítimo.

El transporte por mar que se inicie, incluya o termine con etapas fluviales, se regirá por las reglas de este Libro.

Art. 928. El contrato de fletamento debe siempre probarse por escrito. Las condiciones y efectos del fletamento serán establecidas por las partes en el contrato respectivo y, en su defecto, se regularán por las normas del párrafo siguiente. El documento por el que se celebra el contrato se denominará póliza de fletamento.

La formalidad dispuesta en el inciso anterior no se aplicará a los fletamientos de naves de menos de cincuenta toneladas de registro bruto.

La expresión por escrito que se emplea en el inciso primero comprende las comunicaciones que las partes hubieren intercambiado sea por telegrama, télex u otros medios que registren o repitan lo estampado por cada parte en instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.

Cuando no se pueda justificar el fletamento por alguna de las formas antes señaladas, las relaciones entre las personas que hubieren intervenido y sus efectos, se regirán por las disposiciones del párrafo 3 de este título, sobre el contrato de transporte marítimo.

Art. 929. Las normas sobre el contrato de transporte marítimo serán imperativas para las partes, salvo en los casos en que la ley expresamente disponga lo contrario.

2. De los fletamentos

Sección Primera Normas Generales

Art. 930. Los contratos de fletamento regulados en este párrafo son:

- 1° Fletamento por tiempo;
- 2° Fletamento por viaje, que podrá ser total o parcial, y
- 3° Fletamento a casco desnudo.

En los demás fletamentos se estará a lo convenido por las partes y, en su defecto, a las normas de este párrafo.

Art. 931. En ausencia de cláusulas expresas en un contrato internacional de fletamento, sus efectos en Chile se regirán por la ley chilena.

Art. 932. El fletador puede subfletar la nave o utilizarla en el transporte de mercancías por mar, salvo prohibición expresa en el contrato, subsistiendo su responsabilidad para con el fletante por las obligaciones resultantes del contrato de fletamento.

El subfletamento no generará relación alguna entre el fletante y el subfletador. No obstante, si hubiere fletes insolutos de parte del fletador con el fletante, éste podrá accionar en contra del subfletador, cargador o consignatario, por la parte del flete que estuviere aún pendiente de pago.

Art. 933. Si la nave fuere enajenada, deberá cumplirse el viaje que estuviere en ejecución, en la forma establecida en la póliza respectiva, sin perjuicio de los derechos del comprador.

Sección Segunda Del fletamento por tiempo

Art. 934. Fletamento por tiempo es un contrato por el cual el armador o naviero, conservando su tenencia, pone la nave armada a disposición de otra persona para realizar la actividad que ésta disponga, dentro de los términos estipulados, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete por todo el lapso convenido o calculado a tanto por día, mes o año.

Art. 935. Son menciones propias de la póliza de fletamento:

- 1° Nombre y domicilio del fletante y del fletador;
- 2° Individualización de la nave, sus características y en especial su aptitud, capacidad de carga y andar;
- 3° El flete y sus modalidades de pago;
- 4° Duración del contrato, y

- 5° Una referencia a la actividad que el fletador se propone desarrollar con la nave. Si nada se expresare, el fletador podrá emplearla en cualquier actividad acorde a sus características técnicas.

La omisión en la póliza de una o más de las enunciaciones precedentes no afectará a la validez del contrato, el que se regirá en las materias omitidas por lo dispuesto por el artículo 934 y demás reglas que le resulten aplicables.

Art. 936. La gestión náutica de la nave corresponde al fletante.

La gestión comercial de la nave corresponde al fletador y dentro de ese límite puede ordenar directamente al capitán el cumplimiento de los viajes que programe, acorde con las estipulaciones del contrato.

Art. 937. Son obligaciones del fletante:

- 1° Presentar y poner la nave a disposición del fletador en la fecha y lugar convenidos, en buen estado de navegabilidad, apta para los usos previstos, armada, equipada y con la documentación pertinente. El fletante deberá mantener la nave en el mismo buen estado de navegabilidad y aptitud durante toda la vigencia del contrato, para que puedan desarrollarse las actividades previstas en él;
- 2° Pagar los gastos de la gestión náutica de la nave, tales como clasificación, remuneraciones y alimentos de la dotación, seguro del casco y maquinaria, reparaciones y repuestos, y
- 3° Cumplir con los viajes que ordene el fletador dentro de los términos del contrato y en las zonas de navegación convenidas.

Art. 938. Son obligaciones del fletador:

- 1° Pagar el flete pactado en los términos convenidos, y
- 2° Pagar los gastos relacionados o inherentes a la gestión comercial de la nave.

Art. 939. El fletador es responsable de los perjuicios sufridos por la nave a causa de su gestión comercial. Responde hasta la culpa leve en el cumplimiento de sus obligaciones, salvo que se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 940. El fletante responde por los perjuicios sufridos por las mercancías a bordo, si se deben a una infracción de sus obligaciones.

El fletante es responsable de los daños derivados del mal estado de la nave y de todo vicio oculto, a menos que pruebe que este último no pudo ser advertido empleando una razonable diligencia.

El fletante es también responsable ante el fletador de los perjuicios ocurridos por falta náutica del capitán o de la tripulación, pero no responde ante el fletador por las actuaciones del capitán y tripulación en cumplimiento de instrucciones impartidas por el fletador, vinculadas a la gestión comercial o al uso que éste haga de la nave.

Art. 941. A falta de disposición expresa en el contrato, el flete se regirá por las siguientes normas:

1° Se devengará desde el día en que la nave sea puesta a disposición del fletador en las condiciones establecidas en el contrato, y

2° Se pagará por períodos mensuales anticipados.

Art. 942. El fletante puede dar por terminado el contrato, transcurridos siete días contados desde la fecha en que el fletador debió pagar el flete o la parte de éste que se hubiere devengado. La terminación se producirá por la sola declaración del fletante que comunicará por escrito al fletador y que también se hará saber al capitán de la nave. Formulada esta declaración, el flete se devengará hasta la restitución de la nave.

Todo lo anterior es sin perjuicio de los demás derechos que el contrato otorgue al fletante para el caso de no pago del flete.

Art. 943. Cuando el fletante opte por la terminación del contrato, deberá entregar en el destino que corresponda, la carga que la nave tenga a bordo.

Estará facultado, asimismo, para percibir en su favor el flete de las mercancías que aún estuviere pendiente de pago, hasta concurrencia de lo que el fletador le adeudare por su respectivo flete. Para este efecto, el fletante podrá proceder en la forma señalada en el artículo 865 de este Libro.

Art. 944. No se devengará flete por el tiempo en que no sea posible utilizar comercialmente la nave, salvo que sea por causas imputables al fletador. La paralización deberá exceder de veinticuatro horas para que haya lugar a la indicada suspensión del flete.

Art. 945. En caso de pérdida de la nave y salvo pacto en contrario, el precio del flete se deberá hasta el día de la pérdida, inclusive.

Art. 946. El fletador restituirá la nave en el término y lugar estipulados y, en su defecto, en el puerto de domicilio del fletante.

Art. 947. A menos que hubiere expreso consentimiento del fletante o que el contrato así lo disponga, no se considerará renovado o prorrogado el contrato si la nave no fuere restituida en el término estipulado.

Salvo que el fletante pruebe un perjuicio mayor, el fletador pagará por cada día, durante los primeros quince días de retardo, una indemnización igual al valor diario que correspondió al contrato, según el precio de todo el período estipulado. Por cada día subsiguiente a los primeros quince días, la indemnización será, al menos, el doble de ese valor diario.

Sección Tercera **Del fletamento por viaje**

Art. 948. El fletamento por viaje puede ser total o parcial.

Fletamento por viaje total, es aquél por el cual el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles de ser cargados en una nave determinada, para realizar el o los viajes convenidos.

Fletamento parcial por viaje, es aquél en que se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro de la nave.

El fletante no podrá substituir por otra la nave objeto del contrato, salvo estipulación en contrario.

Art. 949. Son menciones propias del fletamento por viaje, total o parcial, las siguientes:

- 1º La individualización de la nave, capacidad de carga y puerto de matrícula;
- 2º Los nombres y domicilios del fletante y del fletador;
- 3º La indicación del viaje o viajes que deben efectuarse y los lugares de carga y descarga;
- 4º Si el fletamento es total o parcial, y en este último caso, la individualización de los espacios que se pondrán a disposición del fletador;
- 5º La descripción de los cargamentos o mercancías, su cantidad y peso;
- 6º Los tiempos previstos para las estadías y sobrestadías, forma de computarlas y el valor fijado para ellas;
- 7º La responsabilidad de las partes por los posibles daños a la carga y a la nave, y
- 8º El flete y sus modalidades de pago.

La omisión en la póliza de una o más de las enunciaciones precedentes no afectará a la validez del contrato, el que se regirá en las materias omitidas por lo dispuesto por el artículo 948 y demás reglas que le resulten aplicables.

Art. 950. El fletante está obligado a:

- 1º Presentar la nave en el lugar y fecha estipulados, en buen estado de navegabilidad, armada y equipada convenientemente para realizar las operaciones previstas en el contrato y mantenerla así durante el o los viajes convenidos.

El fletante será responsable de los daños a las mercancías que provengan del mal estado de la nave, a menos que pruebe que fueron consecuencia de un vicio oculto de ella no susceptible de ser advertido con razonable diligencia, y

- 2º Adoptar todas las medidas necesarias que de él dependan para ejecutar el o los viajes convenidos.

Art. 951. Si el fletante no pone la nave a disposición del fletador en las condiciones, época y lugar convenidos, éste podrá resolver el contrato mediante comunicación por escrito al fletante.

Sin perjuicio de lo anterior, el fletador puede dejar sin efecto el contrato antes que la nave comience a cargar, en cuyo caso pagará al fletante una indemnización equivalente a la mitad del flete convenido, o superior, si el fletante probare que los perjuicios ocasionados son mayores que esa cantidad, pero sin que exceda a la totalidad de dicho flete.

Art. 952. Corresponde al fletador designar el lugar o el sitio del puerto en que la nave debe ubicarse para la realización de las faenas de carga o descarga, salvo que la póliza de fletamento los haya preestablecido. Si la póliza de fletamento o el fletador nada expresan sobre ello, o si, siendo varios los fletadores, no hay entre ellos acuerdo al respecto, corresponderá al fletante elegir dicho lugar o sitio. Todo lo cual es sin perjuicio de las normas administrativas que regulen las operaciones de los puertos.

Art. 953. El fletante es responsable de las mercancías recibidas a bordo, sin perjuicio de lo previsto en la póliza de fletamento.

Art. 954. Se entiende por estadía el lapso convenido por las partes para ejecutar las faenas de carga y descarga, o en su defecto, el plazo que los usos del puerto de que se trate, señalen para estas faenas.

Se entiende por sobrestadía el tiempo posterior a la expiración de la estadía, sin necesidad de requerimiento.

El fletante podrá resolver el contrato cuando el tiempo de sobrestadía exceda a un número de días calendario igual a los días laborales de la estadía.

Si en la póliza se establecieren plazos independientes para las faenas de carga y de descarga, éstos se computarán en forma separada.

Art. 955. El fletante debe dar aviso por escrito al fletador que la nave está lista para recibir o entregar la carga. Si nada se hubiere convenido entre las partes, la determinación del momento en que la nave está lista para cargar o descargar, así como el cómputo de los días de estadía, la duración, monto y forma de pago de las sobrestadías, serán determinados preferentemente por los usos del puerto en que tienen lugar las operaciones anteriormente mencionadas.

Art. 956. Corresponde al fletador realizar oportunamente y a su costo, las operaciones de carga y descarga de las mercancías.

Art. 957. Si el fletador embarca sólo parte de la carga, vencido que sea el plazo de sobrestadía, el fletante podrá emprender el viaje con la carga que esté a bordo, en cuyo caso, el fletador deberá pagarle el flete íntegro.

Si el fletante optare por la resolución del contrato, podrá descargar la nave por cuenta y cargo del fletador, quien además, deberá pagar la mitad del flete convenido, si el fletante no prueba un perjuicio mayor.

El fletante hará constar su decisión en una protesta que deberá comunicar al fletador o al representante que éste tuviere en el lugar del embarque.

Art. 958. Los plazos se suspenderán cuando se impida la carga o descarga por caso fortuito o fuerza mayor, o por causas imputables al fletante o sus dependientes.

Art. 959. La indemnización por sobrestadía se considerará como suplemento del flete. Su monto será el que hayan estipulado las partes y, en su defecto, el que corresponda según el uso local. Las fracciones de día, se pagarán a prorrata del importe diario.

Art. 960. Si el fletador cumpliera las faenas de carga o descarga en menor tiempo que el estipulado, tendrá derecho a una compensación por el monto que se haya convenido y, en su defecto, se calculará sobre una base igual a la mitad de la suma que corresponda para la sobrestadía.

Art. 961. El contrato quedará resuelto sin derecho a indemnización de perjuicios para ninguna de las partes, si antes del zarpe de la nave sobreviene una prohibición para comerciar con algún país al cual iba destinada, o si acaece cualquier otro suceso de fuerza mayor o caso fortuito que haga imposible la realización del viaje.

Art. 962. Cuando el caso fortuito o la fuerza mayor sobrevinientes fueren de carácter temporal y significaren sólo un retardo en el zarpe, la ejecución del contrato se entenderá suspendida por todo el tiempo que dure el impedimento.

De igual manera, el contrato no se resuelve y mantiene plena vigencia, si el caso fortuito o la fuerza mayor ocurren durante el viaje. Cuando así suceda, no habrá lugar a aumento del flete y el fletante deberá continuar el viaje tan pronto como cese el impedimento.

Cuando se trate de impedimento temporal, el fletador podrá descargar las mercancías a su costa en el lugar que señale, debiendo pagar al fletante un flete proporcional a la distancia recorrida.

Art. 963. Salvo que se estipulare otra cosa, el flete se devengará por anticipado respecto de cada viaje y será exigible desde el momento en que terminan las faenas de carga respectivas.

Cuando en el curso de su ruta ocurra, por efectos de un suceso no imputable al fletante, la detención definitiva de la nave, el fletador pagará un flete en reemplazo del pactado por el viaje, que será proporcional a la distancia que la nave haya recorrido en demanda del punto de destino convenido por las partes, salvo si se hubiere pactado un flete ganado a todo evento.

Art. 964. Cuando la nave ha sido objeto de fletamento total, el fletador podrá hacer la descarga de las mercancías en cualquier puerto o lugar que esté en el curso de la ruta, pero deberá pagar el flete total estipulado por el viaje, así como todos los gastos que se produzcan o que sean consecuencia de la desviación y descarga.

Sección Cuarta **Del fletamento a casco desnudo**

Art. 965. Fletamento a casco desnudo es el contrato por el cual una parte, mediante el pago de un flete, se obliga a colocar a disposición de otra, por un tiempo determinado, una nave desarmada y sin equipo o con un equipo y armamento incompleto, cediendo a esta última su tenencia, control y explotación, incluido el derecho a designar al capitán y a la dotación.

En defecto de las estipulaciones del contrato y en lo no previsto en esta sección, en el Párrafo 1 y en la sección primera del Párrafo 2 de este título, el fletamento a casco desnudo se regirá por las normas generales del arrendamiento de cosas muebles, en lo que le sean aplicables.

Art. 966. El fletador tendrá la calidad jurídica de armador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste.

El flete se devengará, salvo estipulación de las partes, por períodos anticipados.

Art. 967. El fletador no podrá subfletar a casco desnudo o ceder el contrato, sin la autorización escrita del dueño.

En lo no convenido expresamente para el subfletamento a casco desnudo, se regulará éste por lo prescrito en esta misma sección.

Art. 968. El fletante debe presentar y entregar al fletador la nave en la fecha y lugar convenidos, provista de la documentación necesaria y en buen estado de navegabilidad. Durante el contrato, serán de cargo del fletante las reparaciones y reemplazos debidos a vicios ocultos.

Si la nave se inmovilizare como consecuencia de un vicio oculto, no se deberá flete alguno durante el período que dure dicha inmovilización, sobre el exceso de las primeras veinticuatro horas.

Art. 969. El fletador sólo podrá utilizar la nave de acuerdo con las características técnicas de la misma y en conformidad con las modalidades de empleo convenidas en el contrato.

La violación de lo establecido en el inciso anterior, dará derecho al fletante para solicitar la terminación del contrato y exigir del fletador las indemnizaciones de los perjuicios que haya causado.

Pendiente la resolución sobre la terminación del contrato, el juez podrá decretar la retención provisoria de la nave, si apareciere la necesidad de ello. Todo lo cual es sin perjuicio de las medidas cautelares que fueren procedentes conforme a las reglas generales.

Art. 970. Durante el contrato, serán de cargo del fletador las reparaciones y reemplazos que no tengan su origen en algún vicio oculto de la nave.

Art. 971. Serán de cargo del fletador el aprovisionamiento de la nave, la contratación de la dotación, pago de sus remuneraciones y, en general, todos los gastos de explotación de la nave.

El fletador es responsable ante el fletante por todos los reclamos de terceros, que hayan sido consecuencia de la explotación u operación de la nave.

Art. 972. El fletador restituirá la nave a la expiración del término estipulado, en el mismo estado en que le fue entregada, salvo el desgaste ocasionado por su uso normal o convenido. Asimismo, el fletador deberá garantizar al fletante la liberación de todo crédito privilegiado derivado de su explotación.

La restitución se hará en el lugar acordado y, en su defecto, en el puerto de domicilio del fletante.

Art. 973. Se aplicará a este contrato lo dispuesto por los artículos 942 y 947.

3. Del contrato de transporte marítimo

Sección Primera

Definiciones

Art. 974. Se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

El contrato que comprenda transporte marítimo y además transporte por cualquier otro medio, estará regido por las normas de este párrafo, sólo por el período señalado en el artículo 982. Las otras etapas se regirán por las normas que correspondan al medio de transporte empleado.

Art. 975. Para todos los efectos de este párrafo, se entiende por:

- 1) Porteador o transportador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador;
- 2) Porteador efectivo o transportador efectivo, toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución;
- 3) Cargador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercancías al porteador en virtud del contrato de transporte marítimo, y
- 4) Consignatario, la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.

Art. 976. Se entiende por mercancía toda clase de bienes muebles, comprendiendo también los animales vivos.

Cuando las mercancías se agrupen en contenedores, paletas u otros elementos de transporte análogos, o cuando estén embaladas, el término mercancías comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador.

Los equipajes se rigen por las disposiciones del contrato de pasaje.

Art. 977. El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.

Art. 978. Siempre que en este párrafo se emplee la expresión por escrito, se entenderá que ella comprende el telegrama, el télex u otros medios que estampen, registren o repitan lo expresado por cada parte mediante instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.

Sección Segunda **Ámbito de aplicación**

Art. 979. Sin perjuicio de lo que establezcan los tratados o convenciones internacionales vigentes en Chile, las disposiciones de este párrafo se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo, siempre que:

- 1° El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en territorio nacional, o
- 2° El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estipule que el contrato se regirá por las disposiciones de este párrafo, o
- 3° Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y éste se encuentre dentro del territorio nacional.

Art. 980. Las disposiciones de este párrafo se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del transportador, del transportador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Art. 981. Las disposiciones de este párrafo no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, ellas se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el transportador o el transportador efectivo y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

Si en un contrato se contempla el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones de este párrafo se aplicarán a cada uno de esos embarques.

Cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se le aplicarán las disposiciones del inciso primero.

Sección Tercera **Responsabilidad del transportador**

Art. 982. La responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte.

Art. 983. Para los efectos del artículo precedente, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del transportador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser

embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas:

- a) Poniéndolas en poder del consignatario;
- b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del transportador, poniéndolas a disposición del consignatario en conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga; o
- c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

Los términos transportador y consignatario comprenden también a sus dependientes y agentes, respectivamente.

Art. 984. El transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 983, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.²

Art. 985. Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo, dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, cuando no han sido entregadas dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un transportador diligente.

Art. 986. Se considerarán perdidas las mercancías si no han sido entregadas en su destino, en alguna de las formas señaladas en el inciso primero del artículo 983, dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al artículo anterior.

Art. 987. En caso de incendio, el transportador será responsable:

- 1° De la pérdida o daño de las mercancías, o del retraso en la entrega de las mismas, si el reclamante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, o
- 2° De la pérdida o el daño o el retraso de la entrega cuando el reclamante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, en la adopción de todas las medidas que, razonablemente, podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.

Art. 988. En caso de incendio a bordo, que afecte a las mercancías, si el reclamante o el transportador lo solicitan, se realizará una investigación de las causas y

² El artículo 1° transitorio de la LEY 18680, publicada el 11.01.1988, estableció que primará la voluntad de las partes por sobre lo dispuesto en los artículos 984 y 987 del Código de Comercio, hasta que entre en vigor el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías suscrito el 31 de marzo de 1978, en Hamburgo. El Ministerio de Relaciones Exteriores publicará en el Diario Oficial de la República la fecha de entrada en vigor del citado Convenio, al tenor de lo dispuesto en su artículo 30 y normas reglamentarias pertinentes.

circunstancias del incendio, en conformidad con los reglamentos y las prácticas del transporte marítimo, y se proporcionará a los interesados un ejemplar del informe con las conclusiones de la investigación.

Art. 989. En el transporte de animales vivos, el transportador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso en su entrega, resultantes de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte.

Se presumirá que dichos riesgos han sido la causa de la pérdida o del daño o del retraso en la entrega, cuando el transportador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que le hubiere dado el cargador, y que además, atendidas las circunstancias, la pérdida, el daño o el retraso en su entrega, puedan atribuirse a tales riesgos. No obstante lo dispuesto precedentemente, no tendrá lugar dicha presunción cuando existan pruebas que la totalidad o parte de estos hechos, han tenido su origen en la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes.

Art. 990. En caso de prestarse auxilios a terceros, el transportador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonablemente adoptadas para el salvamento de bienes en el mar.

Art. 991. Cuando la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, concorra con otra u otras causas para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el transportador sólo será responsable de la parte de la pérdida, daño o retraso que puedan atribuirse a su culpa o negligencia o a la de sus dependientes o agentes, siempre que pruebe el monto de la pérdida, daño o retraso que son imputables a la otra u otras causas.

Sección Cuarta

Límites de la responsabilidad

Art. 992. La responsabilidad del transportador por los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, de acuerdo con lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a un máximo equivalente a ochocientas treinta y cinco unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a dos y media unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Art. 993. La responsabilidad del transportador por el retraso en la entrega con arreglo a lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte marítimo de mercancías.

Art. 994. En ningún caso la responsabilidad acumulada del transportador por los conceptos enunciados en los dos artículos precedentes, excederá del límite determinado en virtud del artículo 992, para la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

Art. 995. En los límites de responsabilidad a que se refieren los artículos precedentes no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se avalúen los daños, ni las costas judiciales.

Art. 996. Para determinar, en el caso del artículo 992, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

- 1° En los casos en que, para agrupar mercancías, se use un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada, cada uno de los que aparezcan como contenidos en ese elemento de transporte en el conocimiento de embarque, si se ha emitido, o bien, en cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. Si se omite la mención señalada en los referidos documentos, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte serán consideradas como una unidad de carga transportada;
- 2° En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, éste será considerado como una unidad independiente de carga transportada, salvo que sea de propiedad del transportador o proporcionado por él.

Art. 997. El transportador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los artículos 992 y 993.

Art. 998. Tanto las exoneraciones como los límites de responsabilidad establecidos en este párrafo, serán aplicables a toda acción contra el transportador por las pérdidas o el daño de las mercancías a que se refiere el contrato de transporte marítimo, así como por el retraso en su entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

Art. 999. Cuando se ejerciten las acciones de los artículos precedentes contra un empleado o agente del portador, éstos podrán acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el transportador pueda invocar, en virtud de las disposiciones de este párrafo, siempre que prueben que han actuado en el ejercicio de sus funciones.

Art. 1000. Sin perjuicio de lo que disponen los artículos siguientes, la cuantía total de las sumas exigibles del transportador y de cualquiera de las personas a que se refiere el artículo anterior, no excederá los límites de responsabilidad establecidos en este párrafo.

Sección Quinta **Excepciones a la limitación de responsabilidad**

Art. 1001. El transportador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del transportador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Art. 1002. No obstante lo dispuesto en el artículo 999, los dependientes o agentes del transportador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso de la entrega provinieron de una acción o una omisión de ellos realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Sección Sexta

Carga sobre cubierta

Art. 1003. El transportador sólo podrá transportar mercancías sobre cubierta en virtud de un acuerdo previo con el cargador, o bien, cuando lo permitan o autoricen los usos del comercio de que se trate, o así lo exijan las normas legales vigentes.

Art. 1004. Si el transportador y el cargador han convenido que las mercancías se transporten o puedan transportarse sobre cubierta, así lo expresarán en el conocimiento de embarque o en otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de declaración escrita sobre el particular, deberá el transportador probar la existencia de dicho acuerdo, y no podrá invocarlo contra terceros, incluso respecto del consignatario que adquirió el conocimiento de embarque de buena fe.

Cuando las mercancías sean conducidas en contenedores en una nave apta para el transporte de éstos, se presumirá el acuerdo previo a que se refiere la primera parte del artículo anterior, salvo que el interesado pruebe lo contrario.

Art. 1005. Cuando las mercancías han sido transportadas sobre cubierta contraviniendo lo dispuesto en el artículo 1003, o cuando el transportador no pueda invocar, en conformidad con el artículo anterior, un acuerdo en tal sentido, el transportador será responsable de la pérdida o daño que sufran las mercancías, así como del retraso en su entrega, siempre que sean consecuencia de su transporte sobre cubierta.

La extensión de la responsabilidad del transportador se determinará en conformidad con lo dispuesto en las secciones cuarta y quinta de este párrafo, según sea el caso.

Para los efectos indicados en la sección quinta de este párrafo, se presumirá que se ha incurrido en las conductas dolosas o culposas previstas en los artículos 1001 y 1002, cuando se ha infringido el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta.

Sección Séptima

Responsabilidad del transportador y del transportador efectivo

Art. 1006. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del mismo haya sido encomendada a un transportador efectivo, independientemente de si el contrato lo autoriza o no para ello, el transportador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte convenido.

Respecto del transporte que sea ejecutado por el transportador efectivo, el transportador será responsable solidariamente con aquél de las acciones u omisiones que en el ejercicio de sus funciones puedan incurrir, tanto el transportador efectivo como sus dependientes y agentes.

Art. 1007. Todas las disposiciones contenidas en este título que se refieran a la responsabilidad del transportador serán igualmente aplicables al transportador efectivo, respecto del transporte por él ejecutado.

Si se ejercitaren acciones en contra de un dependiente o agente del transportador efectivo, serán aplicables las normas contenidas en los artículos 999, 1000 y 1002.

Art. 1008. Todo acuerdo especial en virtud del cual el transportador asuma obligaciones no señaladas en este Libro o renuncie a los derechos que el mismo le confiere, sólo surtirán efecto respecto del transportador efectivo cuando éste lo acepte expresamente y por escrito.

Sin perjuicio de lo anterior, el transportador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente del hecho de que éstas hayan sido aceptadas o no por el transportador efectivo.

Art. 1009. El monto total de las sumas que sean exigibles al transportador, al transportador efectivo y a los dependientes y agentes de éstos, no excederá en caso alguno, de los límites de responsabilidad indicados en las disposiciones pertinentes de este párrafo.

Art. 1010. Las normas sobre responsabilidad del transportador y del transportador efectivo, se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que éstos puedan ejercer recíprocamente.

Sección Octava

Transporte con facultad para transbordar

Art. 1011. No obstante lo dispuesto en el artículo 1006, cuando en un contrato de transporte marítimo se estipule explícitamente que una parte determinada del transporte será ejecutada por una persona distinta del transportador, en el contrato podrá también estipularse que aquél no será responsable de la pérdida, el daño o retraso en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del otro transportador expresamente nominado. Pero esta estipulación no surtirá efecto si no puede incoarse ante tribunal competente algún procedimiento judicial contra el segundo transportador efectivamente nominado, según lo que dispone la Sección Decimosexta de este mismo párrafo.

La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por un hecho que ocurrió mientras las mercancías estaban bajo la custodia del transportador efectivo, y la prueba de que el demandante pudo incoar su acción contra el segundo transportador en algún tribunal competente, corresponderá al primer transportador.

Sección Novena

De la responsabilidad del cargador

Art. 1012. Por regla general, el cargador, sus dependientes o agentes, sólo serán responsables de la pérdida sufrida por el transportador o por el transportador efectivo, o del daño sufrido por la nave, cuando la pérdida o el daño de que se trate, hayan sido causados por culpa o negligencia de dicho cargador, sus dependientes o agentes.

Art. 1013. En el caso de mercancías peligrosas, el cargador señalará, de manera adecuada, mediante marcas o etiquetas, las mercancías que tengan esa característica.

El cargador que ponga mercancías peligrosas en poder del transportador o de un transportador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el transportador o el transportador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto, esta omisión tendrá los siguientes efectos:

- 1º El cargador será responsable respecto del transportador y de todo transportador efectivo, de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y
- 2º Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

Las disposiciones de este artículo, no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías, a sabiendas de su carácter peligroso.

Aun cuando se ponga en conocimiento del transportador o del transportador efectivo el carácter peligroso de las mercancías, si éstas llegaren a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el transportador sea responsable en conformidad con lo dispuesto en los artículos 984 al 991 de este párrafo.

Sección Décima Documentación del transporte

Art. 1014. Cuando el transportador o el transportador efectivo se hagan cargo de las mercancías, el primero deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el transportador. Se entenderá que el conocimiento de embarque suscrito por el capitán de la nave que transporte las mercancías, lo ha sido en nombre del transportador.

La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

Art. 1015. Son estipulaciones propias del conocimiento de embarque:

- 1º La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, y si se dieron instrucciones al respecto; el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad manifestada de otro modo.

Todos estos datos se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

- 2º El estado aparente de las mercancías;

- 3° El nombre y el establecimiento principal del transportador;
- 4° El nombre del cargador;
- 5° El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
- 6° El puerto de carga, según el contrato de transporte marítimo, y la fecha en que el transportador se ha hecho cargo de las mercancías;
- 7° El puerto de descarga, según el contrato de transporte marítimo;
- 8° El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;
- 9° El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- 10° La firma del transportador o de la persona que actúe en su nombre;
- 11° El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por éste;
- 12° La declaración mencionada en el inciso final del artículo 1039;
- 13° La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
- 14° La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes, y
- 15° Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el artículo 997.

La omisión en el conocimiento de embarque de una o varias de las enunciaciones precedentes, no afectará a su eficacia jurídica, siempre que se ajuste a lo dispuesto en el artículo 977.

Art. 1016. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el transportador emitirá al cargador un conocimiento de embarque con la mención embarcado, si éste lo solicita, en el cual, además de las enunciaciones señaladas en el artículo precedente, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de una nave o naves determinadas y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga.

Si el transportador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque con la mención embarcado.

Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la mención embarcado el transportador podrá modificar cualquier documento emitido anteriormente si con las modificaciones que se agreguen, queda incluida toda la información que deba constar en un conocimiento de embarque embarcado.

Sección Undécima

Valor probatorio y reservas en el conocimiento de embarque

Art. 1017. El transportador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre, estampará en dicho conocimiento una reserva en los siguientes casos:

- 1° Cuando sepa o tenga motivos razonables para sospechar que los datos relativos a la naturaleza general, marcas principales, número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías, contenidos en el conocimiento de embarque, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo;
- 2° En caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado y se sepa o se tengan los mismos motivos razonables de sospecha respecto de las menciones indicadas en el número anterior, y
- 3° Si no hubiere tenido medios razonables para verificar esos datos.

Art. 1018. Cuando se estampe una reserva en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte, dicha reserva deberá especificar las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos del conocimiento o documento que fuera materia de la objeción.

Art. 1019. Si el transportador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado.

Art. 1020. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud de los tres artículos anteriores y en la medida de tal reserva:

- 1° El conocimiento de embarque hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado, que ha cargado las mercancías, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque, y
- 2° No se admitirá al transportador prueba en contrario, si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

Sección Duodécima

Reglas sobre pago del flete en el contrato de transporte marítimo

Art. 1021. Por regla general, a menos que se estipule expresamente otra cosa, el flete se gana y será exigible una vez entregadas las mercancías en el destino previsto en el contrato, en alguna de las formas que señalan las letras a), b) o c) del artículo 983.

No se deberá flete por las mercancías perdidas por caso fortuito o fuerza mayor. Sin embargo, cuando las mercancías se han perdido por un acto o a consecuencia de avería común, se pagará el flete correspondiente como si aquéllas hubiesen llegado a destino.

La estipulación de flete pagadero a todo evento, surtirá efecto siempre que la carga se encuentre a bordo y la nave haya iniciado el viaje.

El conocimiento de embarque en el que no se especifiquen el flete pendiente de pago o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el número 11 del artículo 1015, o en que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, hará presumir, salvo prueba en contrario, que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras.

Sin embargo, no se admitirá al transportador prueba en contrario, cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tales indicaciones en el conocimiento de embarque.

Sección Decimotercera

Garantías proporcionadas por el cargador

Art. 1022. Se considerará que el cargador garantiza al transportador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad, que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque.

El cargador indemnizará al transportador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos, aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque.

El derecho del transportador a tal indemnización no limitará, en modo alguno, su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

Art. 1023. La carta de garantía o el pacto en cuya virtud el cargador se compromete a indemnizar al transportador, por los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque efectuada por éste o por la persona que actúe en su nombre, y que no contenga reserva alguna sobre los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en dicho documento, o sobre el estado aparente de las mercancías, no surtirá efecto respecto de un tercero o de un consignatario a quienes se haya transferido el conocimiento de embarque.

Art. 1024. Tanto la carta de garantía como el pacto, en su caso, serán válidos respecto del cargador, salvo que el transportador o la persona que actúe en su nombre, omita la reserva a que se refiere el artículo anterior, con la intención de causar perjuicio a un tercero, incluso a un consignatario que se basó en la descripción de las mercancías contenidas en el respectivo conocimiento de embarque.

En este caso, si la reserva omitida se refiere a datos que proporcionó el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el transportador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador.

Art. 1025. En el caso de fraude a que se refiere el artículo anterior, el transportador será responsable, y no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo, respecto de los perjuicios sufridos por un tercero, incluido un consignatario, al haber actuado éstos basándose en la descripción de las mercancías contenidas en el conocimiento de embarque.

Sección Decimocuarta

Efectos de otros documentos de transporte

Art. 1026. Cuando el transportador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para probar la recepción de las mercancías que deban transportarse, tal documento hará presumir, salvo prueba en contrario, que se ha celebrado un contrato de transporte marítimo y que el transportador ha tomado a su cargo las mercancías de que se trata, en la forma en que aparecen descritas en el documento referido.

Sección Decimoquinta

Avisos, reclamaciones y acciones

Art. 1027. El hecho de poner las mercancías en poder del consignatario hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador las ha entregado tal como aparecen descritas en el documento de transporte o en buen estado, si éste no se hubiera emitido.

No procederá esta presunción en los siguientes casos:

- 1º Cuando el consignatario haya dado al transportador aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder, o
- 2º Cuando la pérdida o el daño de que se trate no sean visibles, y se haya dado aviso por escrito de pérdida o daño especificando la naturaleza de éstos, a más tardar en el plazo de quince días consecutivos, contado desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

No será necesario dar aviso de pérdida o daño respecto de los que se hayan comprobado en un examen o inspección conjunta de las partes, efectuada al momento de ser recibidas las mercancías por el consignatario.

Art. 1028. En caso de pérdidas o daños, ciertos o presuntos, el transportador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

Si los libros de a bordo o los controles sobre las bodegas y mercancías se llevaren en forma mecanizada o por computación, el consignatario o quien sus derechos represente, tendrá acceso a la información o registro de los datos pertinentes, relacionados con todo el período en que las mercancías hayan estado bajo el cuidado del transportador. En igual forma, el transportador tendrá acceso a los datos del embarcador o expedidor y del consignatario, según sea el caso, relacionados con el cargamento que origina el reclamo.

Art. 1029. El derecho a indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, caducará si no se da aviso de ellos por escrito al transportador dentro de sesenta días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

Art. 1030. Si las mercancías han sido entregadas por un transportador efectivo, todo aviso que se dé a éste tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al transportador; y todo aviso que se dé al transportador, tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al transportador efectivo.

Asimismo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del transportador o del transportador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando de la nave, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al transportador, al transportador efectivo o al cargador, según sea el caso.

Art. 1031. Si el transportador o el transportador efectivo no dan al cargador aviso por escrito de pérdida o daño, se presumirá, salvo prueba en contrario, que no han sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

El aviso a que se refiere el inciso precedente indicará la naturaleza general de la pérdida o daño y deberá darse dentro de noventa días consecutivos, contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño, o desde la fecha de entrega de las mercancías, en conformidad con las letras a), b) o c) del artículo 983 según sea el caso, si esta fecha fuere posterior.

Sección Decimosexta

Jurisdicción y prórroga de competencia

Art. 1032. Sin perjuicio de las normas sobre competencia que establece la ley, en los asuntos judiciales relativos al transporte de mercancías regido por este párrafo, serán también competentes, a elección del demandante, los siguientes tribunales:

- 1° El del lugar donde se encuentre el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado;
- 2° El del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato;
- 3° El del puerto o lugar de carga o de descarga, y
- 4° En las acciones contra el transportador, el de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

Art. 1033. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de Chile en el que la nave que efectúe o haya efectuado el transporte o cualquiera otra nave del mismo propietario, haya sido judicialmente retenida o arraigada.

En tal caso, si el demandado lo solicitare dentro del término de emplazamiento, el juez podrá autorizar la prórroga de competencia a un tribunal ordinario o al tribunal arbitral que se menciona en la sección siguiente, aunque se oponga el demandante. El juez deberá proceder con conocimiento de causa.

La solicitud aludida se tramitará como excepción dilatoria y deberá formularse en el escrito a que se refiere el artículo 305 del Código de Procedimiento Civil. Antes de autorizar la prórroga, el demandado deberá prestar caución bastante para responder de las sumas que pudiera obtener el demandante, en virtud de la decisión que recaiga en el juicio.

El tribunal de puerto o lugar de la retención o arraigo, resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la caución.

Art. 1034. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial con relación al transporte de mercancías regido por este párrafo, en un lugar distinto de los especificados en los dos artículos anteriores. Ello sin perjuicio de la facultad para ejercitar medidas prejudiciales o cautelares, de la facultad para incoar el procedimiento arbitral que se indica en la sección siguiente, o de la competencia especial que se disponga para los procedimientos concursales de liquidación

Art. 1035. No obstante lo dispuesto en esta sección, las partes, después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo, podrán acordar el lugar en que el demandante ejercerá su acción.

Sección Decimoséptima **Arbitraje**

Art. 1036. Cuando las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria, según lo que se dispone en el párrafo 1 del Título VIII de este Libro, el procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

- 1º Donde se encuentre el establecimiento principal o a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o en el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o en el puerto o lugar de carga o de descarga, y
- 2º En las acciones contra el transportador, cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o en el compromiso de arbitraje.

Art. 1037. Las disposiciones del número 1º del artículo anterior, se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria.

Cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas, se tendrá por no escrita.

Art. 1038. El árbitro o el tribunal arbitral deberán aplicar las normas de este párrafo.

Sección Decimoctava **Efecto de algunas estipulaciones contractuales**

Art. 1039. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, contenida en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que haga prueba de él y que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones de este párrafo, se tendrá por no escrita.

Asimismo, se tendrá por no escrita la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al transportador, o cualquier cláusula análoga.

No obstante, el transportador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las reglas de este párrafo.

El conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluir una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones de este párrafo y por lo tanto toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario, se tendrá por no escrita.

Art. 1040. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios, como consecuencia de una estipulación que debe tenerse por no escrita en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, el transportador, en conformidad con las disposiciones de este párrafo, pagará una indemnización de la cuantía necesaria, para resarcir al titular de las mercancías de toda pérdida o todo daño en ellas o del retraso en su entrega.

Además, el transportador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho. Los gastos y costas para ejercitar esta última acción, se determinarán en conformidad con la ley del lugar en que se incoe el procedimiento.

4. Transporte multimodal de mercancías

Art. 1041. Para los efectos de este párrafo, se entiende por:

1. **Transporte multimodal**, el porteo de mercancías por a lo menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.
2. **Operador de transporte multimodal**, toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, actúa como principal y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.
3. **Contrato de transporte multimodal**, aquel en virtud del cual un operador de transporte multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar un transporte multimodal de mercancías.
4. **Documento de transporte multimodal**, aquel que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas en conformidad con las cláusulas de ese contrato. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de este transporte o por una persona autorizada al efecto por él y podrá ser negociable o no negociable.
5. **Expedidor**, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de este transporte o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de este transporte en relación con el contrato de transporte multimodal.
6. **Consignatario**, la persona autorizada para recibir las mercancías.

7. **Mercancías**, comprende también cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

Para desempeñarse como operador multimodal en Chile, será necesario estar inscrito en el Registro de Operadores Multimodales, de acuerdo al reglamento que al efecto se dicte. Quienes operen desde Chile deberán ser personas naturales o jurídicas chilenas. El mismo reglamento establecerá los requisitos necesarios para calificar como chilenas a las personas jurídicas.

Art. 1042. Las reglas sobre responsabilidad del contrato de transporte de mercancías por mar, contenidas en la sección tercera del párrafo 3 precedente, serán aplicables al transporte multimodal durante el período que señala el artículo 982.

Las mismas reglas serán aplicables mientras se estén empleando otros modos de transporte, si el contrato de transporte multimodal o la ley respectiva no disponen otra cosa.

Art. 1043. La responsabilidad de operador de transporte multimodal no excluye la responsabilidad de las personas que tengan a su cargo los diversos medios de transporte realmente empleados. Cada una de estas personas serán solidariamente responsables entre sí y con el operador de transporte multimodal, respecto de las pérdidas, daños o retardo con que se hubieren recibido las mercancías en su destino final.

El ejecutor de una parte del transporte multimodal que hubiere sido condenado a pagar perjuicios por hechos que no hubieren ocurrido durante la etapa por él realizada, tendrá derecho a repetir, a su elección, en contra del operador de transporte multimodal o en contra de los transportadores responsables por tales hechos.

5. Del contrato de pasaje

Art. 1044. Por el contrato de pasaje el transportador se obliga a conducir a una persona por mar en un trayecto determinado, a cambio del pago de una remuneración denominada pasaje.

Las disposiciones de este párrafo se aplican solamente a los contratos de pasaje por vía marítima. No se aplicarán al transporte de personas dentro de un mismo puerto, rada o bahía, con fines recreativos o de turismo. Esta especie de transporte se regirá por las normas pertinentes del Título V del Libro II de este Código.

Art. 1045. Para los efectos de este contrato se entiende por:

- 1) **Transportador**, toda persona que, en virtud de un contrato de pasaje, se obliga a transportar pasajeros, sea por cuenta propia o a nombre de otro. El transporte de los pasajeros puede ser ejecutado también por un transportador efectivo;
- 2) **Transportador efectivo**, toda persona distinta del transportador, que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte;
- 3) **Pasajero**, toda persona transportada por una nave, sea en virtud de un contrato de pasaje, o que con el consentimiento del transportador, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte marítimo de mercancías;

- 4) **Equipaje**, cualquier artículo o vehículo conducido por el transportador en virtud del contrato de pasaje de que trata este párrafo. No se incluyen los artículos y vehículos transportados en virtud de una póliza de fletamento, conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto principal sea el transporte de mercancías, como tampoco se incluyen los animales vivos, y
- 5) **Equipaje de camarote**, aquel que el pasajero lleva en su camarote o que de alguna otra forma se encuentra bajo su custodia y vigilancia. Salvo lo dispuesto en los artículos 1047 y 1066, el equipaje de camarote comprende también el que lleve el pasajero en el interior de su vehículo o sobre éste.

Art. 1046. La pérdida o daño que sufra el equipaje incluye el perjuicio pecuniario que resulte de no haberse entregado el equipaje al pasajero, en un plazo razonable, desde que la nave haya llegado al destino en que aquél debía entregarse. No se computarán los retrasos ocasionados por conflictos laborales.

Art. 1047. El contrato de pasaje comprende los períodos siguientes:

- 1) Con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual están a bordo de la nave o en vías de embarcarse o desembarcarse, y el lapso durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua, desde tierra a la nave y viceversa, siempre que el precio de este transporte esté incluido en el del pasaje o la embarcación utilizada para realizarlo haya sido puesta por el transportador.

El transporte no comprende el período durante el cual el pasajero se encuentra en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria;

- 2) Con respecto al equipaje de camarote, también comprende el período durante el cual el pasajero se encuentra en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria, si el transportador, sus dependientes o sus agentes, se han hecho cargo de dicho equipaje y no lo han entregado al pasajero;
- 3) Con respecto a todo equipaje que no sea el de camarote el período comprendido entre el momento en que el transportador, sus dependientes o sus agentes se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo, y el momento en que éstos lo devuelven.

Art. 1048. El transportador debe entregar al pasajero un boleto o billete en que conste el contrato y una guía en que se individualice debidamente el equipaje.

La omisión de estas obligaciones impedirá al transportador limitar su responsabilidad, tanto respecto de daños al pasajero como a su equipaje, según sea el documento faltante.

Art. 1049. El boleto o billete debe indicar el lugar y fecha de emisión, el nombre de la nave y domicilio del transportador, el puerto de partida y el de destino, la clase y precio del pasaje.

Cuando el boleto sea nominativo no podrá cederse el derecho a ser transportado sin el consentimiento del transportador y, si no lo es, tampoco podrá transferirse una vez iniciado el viaje.

Art. 1050. El pasajero tiene derecho a ser transportado hasta el puerto o lugar de destino, sin que los servicios de transbordo que pudieren ocurrir durante el viaje sean causa de pagos adicionales.

Art. 1051. El transportador debe ejercer una diligencia razonable para colocar y mantener la nave en buen estado de navegabilidad, debidamente equipada y armada.

La designación de la nave en el contrato no privará al transportador de la facultad de sustituirla por otra de análogas condiciones, si con ello no se altera el itinerario convenido y no se causa perjuicio al pasajero.

Art. 1052. El transportador podrá cancelar el zarpe de la nave. La cancelación dará derecho al pasajero para solicitar la restitución de lo pagado e indemnización de perjuicios, a menos que el transportador pruebe causa de fuerza mayor o caso fortuito.

Art. 1053. En caso de retardo en el zarpe de la nave o de retraso en el arribo a su destino, el pasajero tendrá derecho, durante el período de demora, a alojamiento en la nave y a alimentación si estuviere ésta incluida en el precio convenido. En caso de retardo en el zarpe podrá también solicitar la resolución del contrato y pedir devolución del importe del pasaje e indemnización por los daños y perjuicios, a menos que el transportador pruebe que no es responsable de dicha demora.

Art. 1054. Cuando el pasajero no llegue a bordo, a la hora prefijada para su embarque en el puerto de zarpe o en uno de escala, el capitán podrá emprender el viaje y exigir el importe del pasaje, con exclusión del valor de la alimentación.

Igual derecho tendrá el transportador cuando después de iniciado el viaje el pasajero se desembarque voluntariamente.

Art. 1055. En caso que el pasajero se desistiere del viaje antes del zarpe de la nave, deberá pagar la mitad del importe del pasaje convenido, salvo que se haya estipulado otra cosa.

Art. 1056. Cuando el viaje se interrumpa temporalmente por causas de cargo del transportador, el pasajero tendrá derecho a alojamiento y alimentación sin que pueda exigírsele un pago suplementario, lo que no obsta a que pueda pedir la resolución del contrato y solicitar la devolución íntegra del importe del pasaje.

Si la interrupción fuere definitiva por culpa del transportador, éste deberá indemnizar al pasajero por los daños y perjuicios sufridos; pero si la causa fuere de fuerza mayor o caso fortuito, el pasaje deberá pagarse en proporción al trayecto recorrido, sin lugar a indemnización.

Art. 1057. El transportador será responsable del perjuicio originado por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero y por las pérdidas o daños sufridos por el equipaje, si el hecho que causó el perjuicio ocurrió durante la ejecución del transporte y es imputable a culpa o negligencia del transportador o de sus dependientes o agentes.

Incumbe a quien los alega, probar los perjuicios y que el hecho que los ocasionó tuvo lugar durante la ejecución del transporte.

Art. 1058. Se presumirá, salvo prueba en contrario, la culpa o negligencia del transportador o la de sus dependientes o agentes, si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o daños sufridos por su equipaje de camarote, han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varadura, explosión, incendio o deficiencia de la nave.

Asimismo, se presumirán dichas culpa o negligencia, salvo prueba en contrario, respecto de la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean de camarote, independientemente de la naturaleza del hecho que ocasionó la pérdida o daños.

Art. 1059. El transportador siempre será responsable de lo que ocurra en el transporte de un pasajero hasta el destino convenido, al tenor de lo dispuesto en el presente párrafo, aunque haya confiado la totalidad o parte de la ejecución de aquél a un transportador efectivo.

Dicha responsabilidad incluye expresamente la derivada de actos u omisiones del transportador efectivo, y de los de sus dependientes y agentes cuando éstos actúen en el desempeño de sus funciones.

El transportador efectivo se regirá también por las disposiciones de este párrafo en cuanto a los derechos y obligaciones del transporte que haya ejecutado.

Art. 1060. En los casos en que el transportador y el transportador efectivo sean responsables, lo serán solidariamente.

Art. 1061. Los acuerdos en virtud de los cuales el transportador asuma obligaciones no establecidas en este párrafo o renuncie a derechos conferidos en el mismo, no serán aplicables al transportador efectivo, a menos que éste haya manifestado su consentimiento de modo expreso y ello conste por escrito.

Art. 1062. Lo dispuesto en los tres artículos anteriores, no obstará al derecho de repetición que pueda haber entre el transportador y el transportador efectivo.

Art. 1063. El transportador no será responsable de las pérdidas o daños de dinero, efectos negociables, alhajas u objetos de gran valor que pertenezcan al pasajero, a menos que hayan sido entregados al transportador en depósito.

En tal caso, será responsable hasta un límite de 1.200 unidades de cuenta por pasajero, salvo que se haya acordado en forma expresa y por escrito, límites de responsabilidad más elevados.

Art. 1064. Si el transportador prueba que la culpa o negligencia del pasajero han sido causa de su muerte o de sus lesiones corporales, o de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dichas culpa o negligencia han contribuido a ello, el tribunal competente que conozca del asunto podrá eximir al transportador o atenuar su responsabilidad, según corresponda.

Art. 1065. En caso de muerte o lesiones de pasajeros, el límite máximo de la responsabilidad del transportador se determinará multiplicando la suma de 46.666 unidades de cuenta por el número de pasajeros que la nave esté autorizada a transportar. La responsabilidad máxima no excederá en ningún caso de 25 millones de unidades de cuenta.

Cuando hubiere más de una víctima el límite máximo por cada una, se determinará dividiendo el total que resulte, según las reglas del inciso anterior, por el número de víctimas.

Art. 1066. La responsabilidad contractual o extracontractual del transportador por la pérdida o daños sufridos por el equipaje, no excederá de los siguientes límites, por cada hecho que los cause:

- 1° Por el equipaje de camarote, 833 unidades de cuenta por pasajero;
- 2° Por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluyendo los equipajes transportados en el interior de éstos o sobre ellos, 3.333 unidades de cuenta por vehículo, y
- 3° Por equipajes que no sean de los mencionados en los números 1° y 2° anteriores, 1.200 unidades de cuenta por pasajero.

La responsabilidad contractual o extracontractual del transportador en los casos de los artículos 1052, 1053 y 1056 no excederá de 3.000 unidades de cuenta por pasajero.

Art. 1067. En los límites de responsabilidad a que se refieren los artículos anteriores, no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se avalúen los daños, ni las costas judiciales.

Art. 1068. El transportador y el pasajero podrán acordar, en forma expresa y por escrito, límites de responsabilidad superiores a los consignados en los artículos 1065 y 1066.

Art. 1069. El dependiente o agente del transportador o del transportador efectivo contra el cual se entable una acción de indemnización de perjuicios prevista en este título, podrá hacer valer las defensas y acogerse a los límites de responsabilidad que en favor del transportador o del transportador efectivo se establecen en el mismo, siempre que prueben que actuaron en el ejercicio de sus funciones.

Art. 1070. En la acumulación de reclamaciones, cualquiera sea su fuente, se aplicarán las siguientes normas:

- 1° Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 1065 y 1066, ellos regirán para el total de las sumas exigibles respecto de todas las reclamaciones originadas por la muerte o lesiones corporales de un pasajero, o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje, derivados de un mismo evento;
- 2° Cuando el transporte sea realizado por el transportador efectivo, el total de las sumas exigibles a éste y al transportador, así como a los dependientes y agentes de éstos, no excederá de la suma mayor que, en virtud de este párrafo pudiera haber sido establecida como exigible al transportador o al transportador efectivo, y
- 3° En los casos del artículo anterior, el total de las sumas exigibles al transportador o al transportador efectivo, según sea el caso, y a los citados dependientes o agentes, no excederá de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 1063, 1065 y 1066.

Art. 1071. El transportador o el transportador efectivo, en su caso, no podrán acogerse al beneficio de la limitación de responsabilidad, si se probare que la muerte, pérdidas o daños fueron consecuencia de un acto u omisión suyos, ejecutados con intención de causar tales daños, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se causarían.

Asimismo, tampoco podrán acogerse sus dependientes, su agente o los del transportador efectivo, si se prueba que los perjuicios fueron consecuencia de un acto u omisión de alguno de éstos, obrando con igual intencionalidad, o con la temeridad y conocimiento señalados en el inciso anterior.

Art. 1072. Salvo prueba en contrario, se presume que el equipaje le ha sido devuelto al pasajero íntegro y en buen estado, a menos que éste reclame por escrito al transportador al tiempo de la entrega, o aún antes de ella, por toda pérdida o daño que sean visibles o, en caso de no serlo, dentro de los quince días siguientes a la fecha del desembarco o devolución o a la fecha en que esta última debió haberse efectuado.

Para los efectos de las comunicaciones aludidas en el inciso anterior y sin perjuicio de que el pasajero pueda formular su reclamo en cualquiera otra forma fehaciente, el transportador le proporcionará, junto con el billete y en duplicado, un formulario en que pueda indicarlo sumariamente.

La omisión por el transportador o sus dependientes, de proporcionar dicho formulario, les privará de la presunción establecida en el inciso primero y del derecho a limitar responsabilidad.

Art. 1073. Tampoco tendrá lugar la presunción establecida en el artículo anterior si al momento de la devolución del equipaje éste es examinado conjuntamente por el transportador o sus dependientes y por el pasajero, y éste reclama en ese acto de las pérdidas o daños que en la revisión se detecten.

Art. 1074. Las disposiciones de este párrafo no privarán al transportador, transportador efectivo ni a los dependientes y agentes de ambos, del derecho a limitar su responsabilidad conforme a los preceptos del párrafo 1 del Título IV de este mismo Libro.

Art. 1075. Los derechos que se establecen en este párrafo en favor del pasajero son irrenunciables.

Se tendrá por no escrita toda estipulación contractual, cualquiera sea su fecha, que pretenda eximir al transportador de responsabilidad, disminuir su grado o invertir el peso de la prueba. Sólo serán válidas las cláusulas insertas en los boletos, que aumenten los derechos en favor del pasajero.

Lo dispuesto en el inciso anterior, si ocurriere, no afectará la existencia y validez del propio contrato de transporte del pasajero.

Art. 1076. Las disposiciones contenidas en este párrafo sólo se aplicarán al transporte comercial de pasajeros.

No obstante, cuando el transporte sea gratuito o benévolo, se aplicarán sus normas sobre responsabilidad, siempre que el pasajero pruebe la culpa o negligencia del transportador. En tal caso, los límites de responsabilidad no excederán del 25% de las sumas que pudieren corresponder.

Art. 1077. En los casos en que sea aplicable lo prescrito por los números 1° ó 5° del artículo 1203, las acciones que puedan incoarse en virtud de las disposiciones de este párrafo, serán entabladas, a elección del demandante:

- a) Ante el tribunal del domicilio o donde tenga una sede comercial el demandado, o
- b) Ante el tribunal del lugar de iniciación o término del viaje, señalados en el contrato de pasaje.

Para el caso en que la controversia deba someterse a arbitraje, éste deberá tramitarse en alguno de los lugares antes mencionados. Sólo con el acuerdo expreso del pasajero podrá llevarse a cabo en otro lugar.

6. Del remolque marítimo, fluvial y lacustre

Art. 1078. Se denomina remolque-transporte a la operación de trasladar por agua una nave u otro objeto, remolcándolo desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la nave remolcadora y mediante el suministro por ésta de todo o parte de la fuerza de tracción.

Art. 1079. El contrato de remolque-transporte se regirá por las condiciones que se convengan y, en su defecto, por las disposiciones de este párrafo, y en lo no dispuesto por éstas, se le aplicarán las normas que sean pertinentes del contrato de transporte marítimo de mercancías.

Art. 1080. Las operaciones de remolque que tienen por objeto facilitar la entrada o salida de una nave de un puerto, su atraque o desatraque o las faenas de carga y descarga de la misma, constituyen remolque-maniobra.

La nave remolcada conservará la dirección de la maniobra, salvo acuerdo en contrario de las partes, en cuyo caso deberá dejarse constancia en los libros bitácora de las naves.

Art. 1081. El remolque-maniobra es una especie de arrendamiento y en lo no dispuesto por las partes se aplicarán las normas de este párrafo, la Ley de Navegación o las disposiciones del Código Civil sobre dicho tipo de contrato.

Art. 1082. En toda clase de remolque la nave remolcadora deberá estar en buenas condiciones de navegabilidad, equipada y tripulada convenientemente y ser apta para la ejecución del contrato para el cual se la ha requerido.

Art. 1083. Por regla general, en los remolques de que trata este párrafo, tanto la nave remolcadora como la remolcada, serán responsables frente a terceros, de su propia culpa.

Pero, en los casos de abordaje con otra nave, ajena a la maniobra, si la dirección del remolque estaba a cargo de la nave remolcadora, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la nave remolcada, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

Art. 1084. En cada nave deberá observarse, durante el curso de la operación, las precauciones que fueren menester para evitar cualquier peligro a la otra.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia de esta disposición, sin perjuicio de lo establecido sobre limitación de responsabilidad del armador en el párrafo 1 del Título IV de este Libro.

Art. 1085. Para los efectos de determinar responsabilidades, se presumirá que el remolque-maniobra se inicia con las operaciones preparatorias y necesarias para su ejecución y finaliza cuando quien dirige la maniobra dispone su término o el retiro del remolcador.

Art. 1086. Cuando, con ocasión de prestarse a una nave un servicio contractual de remolque, le sobrevinieren situaciones de peligro que den lugar a servicios especiales, o cuando éstos no puedan considerarse comprendidos en las obligaciones normales que el contrato le impone al remolcador, la nave remolcadora tendrá derecho a las remuneraciones que se indican en el párrafo sobre servicios de asistencia del Título VI de este Libro, según sea el caso.

TÍTULO VI

DE LOS RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN

1. Definiciones y reglas generales

Art. 1087. Para los efectos de este título, se entenderá por avería:

- 1° Todo daño que sufra la nave, estando o no cargada, en puerto o durante la navegación, y los que afecten a la carga desde que es embarcada en el lugar de expedición, hasta su desembarque en el de consignación, y
- 2° Todos los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos durante la expedición para la conservación de la nave, de la carga o de ambas a la vez.

Art. 1088. No son averías los gastos ordinarios originados por:

- 1° Pilotajes y practicaes;
- 2° Lanchas y remolques;
- 3° Derechos portuarios o por otros servicios a la navegación;
- 4° La carga y descarga de las mercancías, y
- 5° En general, todos los ordinarios de la navegación.

Art. 1089. Todos los gastos enunciados en el artículo anterior serán de cuenta y de cargo del transportador o fletante, a menos que otras reglas de este Libro o el acuerdo de las partes establezcan otra cosa.

Art. 1090. Las averías se clasifican en:

1° Simples o particulares, o

2° Gruesas o comunes.

En ambos casos puede tratarse de averías de gastos y averías de daños.

Art. 1091. A falta de estipulación expresa, la liquidación y pago de las averías, se registrará por las disposiciones de este título.

Art. 1092. El arreglo de las averías hecho fuera del territorio de la República, se registrará por la ley, usos y costumbres del lugar donde se verifique dicho arreglo.

2. De la avería simple o particular

Art. 1093. Son averías simples o particulares:

1° Los daños o pérdidas que afecten a la nave o a la carga, por fuerza mayor o caso fortuito, por vicio propio o por actos o hechos del cargador, del naviero, sus dependientes o terceros;

2° Los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos en beneficio exclusivo de la nave, de la carga o de una parte de ésta, y

3° En general, todos los daños y gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de avería común.

Art. 1094. El propietario de la cosa que hubiese sufrido el daño o causado el gasto, soportará la avería particular, sin perjuicio de su derecho para perseguir las responsabilidades que correspondan.

3. De la avería gruesa o común

Sección Primera

De la admisión en avería gruesa y su declaración

Art. 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.

Art. 1096. Sobre la calificación, liquidación y repartimiento de las averías comunes, las partes podrán pactar la aplicación de cualquier clase de normas, sea que hayan recibido sanción legal de un Estado, sea que provengan de usos o acuerdos nacionales extranjeros o internacionales, públicos o privados, o de reglas de práctica, nacionales o extranjeras.

Art. 1097. La decisión de adoptar medidas que constituyan avería gruesa o común, corresponderá exclusivamente al capitán de la nave o a quien haga sus veces, el cual, atendidas las circunstancias del caso, podrá oír la opinión de los representantes de la carga, si estuvieren presentes.

Art. 1098. Adoptada la decisión que da origen a la avería común y tan pronto como las circunstancias lo permitan, el capitán deberá dejar constancia de ella en el libro bitácora, la que contendrá la fecha, hora y lugar del acontecimiento, las medidas ordenadas por el capitán y sus fundamentos.

En el primer lugar de arribada, y tan pronto le sea posible, el capitán deberá ratificar los hechos relativos a la avería común consignados en el libro bitácora, ante un ministro de fe, sin perjuicio de la información a la autoridad marítima respectiva, si el puerto fuere chileno.

Cuando la arribada ocurriere en el extranjero y la avería tuviere consecuencias en Chile, la ratificación deberá efectuarse ante el cónsul chileno, y en su defecto, ante un ministro de fe o ante el tribunal local competente.

Art. 1099. Sólo se admitirán en avería común los daños, pérdidas o gastos que sean consecuencia del acto que la origina. No obstante, para este efecto, se incluirán como gastos los de liquidación de la avería y los intereses por los valores correspondientes a las pérdidas y desembolsos abonables en avería común.

Los daños o pérdidas por demora que se ocasionen a la nave o al cargamento, ya fuere durante el viaje o después, y las pérdidas indirectas debidas a esta misma causa, tales como las resultantes de sobreestadías y de diferencia de mercado, no serán admitidos en avería gruesa.

Art. 1100. Todo gasto en que se haya incurrido para evitar una pérdida, daño o desembolso que habría sido abonable en avería gruesa será también admitido como tal, solamente hasta concurrencia del valor del daño o pérdida evitada o del gasto economizado, según corresponda.

Art. 1101. El peso de probar que un daño o gasto debe ser admitido en avería gruesa, es de cargo de quien lo reclama.

Art. 1102. Las averías gruesas son de cargo de la nave, del flete y de las mercancías que existan en ella al tiempo de producirse aquéllas. Se pagarán por contribución proporcional al valor de los bienes mencionados.

Art. 1103. Habrá lugar a la liquidación de la avería común, aunque el suceso que hubiere originado el daño o gasto se haya debido a culpa de una de las partes interesadas en la expedición marítima, sin perjuicio de las acciones o defensas que se pudieren ejercitar en su contra.

Art. 1104. La avería común se liquida, tanto en lo concerniente a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los valores de los intereses comprometidos, en la fecha y en el lugar donde termina la expedición marítima.

Art. 1105. El arreglo de las averías comunes será efectuado por un perito liquidador.

Declarada la avería gruesa, si no estuviere convenido de antemano el nombre del liquidador, o no se produjere acuerdo en cuanto a la persona a designar, cualquiera de los interesados podrá solicitar el nombramiento al juez competente del puerto donde termina la descarga.

Requerido el tribunal para la designación, si el puerto fuere chileno, éste procederá a su nombramiento en la forma señalada por los artículos 414 y 415 del Código de Procedimiento Civil sin más trámite. Si el nombramiento se hiciere en Chile, éste deberá recaer en algún liquidador de seguros chileno que haya sido designado en la forma que determine la ley.

Sección Segunda

Del procedimiento para declarar avería común y para impugnar su legitimidad

Art. 1106. Cuando el capitán o armador de la nave afectada no hubiere declarado una avería común, cualquier interesado en ella, podrá solicitar al juez indicado en el artículo anterior que nombre un árbitro, para que se pronuncie sobre la existencia de la avería común, salvo que ya hubiese sido designado.

Esta petición sólo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contado desde el término de la descarga.

El nombramiento, a falta de acuerdo, se ceñirá a las normas del párrafo 1 del Título VIII de este Libro.

A su vez, si declarada la avería gruesa por el capitán o armador de la nave, algún interesado en la expedición deseara objetar su legitimidad, deberá formular su impugnación al mismo juez indicado en el artículo anterior, dentro del plazo de sesenta días consecutivos, contado desde que se haya recibido la comunicación por escrito de la declaración de avería gruesa, o desde que se haya suscrito el compromiso de avería, si no se hubiere recibido antes aquella comunicación.

Las partes podrán también iniciar directamente un procedimiento arbitral.

La expresión por escrito comprende, entre otros medios, el telegrama y el télex.

No podrá objetarse posteriormente la legitimidad de la avería, lo cual es sin perjuicio de la acción que se concede por el artículo 1111 para objetar la liquidación propiamente tal.

Art. 1107. Formulada la impugnación por algún interesado, el tribunal citará a las partes a un comparendo para designar un árbitro a fin de que conozca del juicio de impugnación. Serán partes para estos efectos, el impugnante, el armador de la nave afectada y quien hubiere solicitado la declaración de avería común.

Art. 1108. Del juicio para declarar una avería común, como del que se promueva para impugnar su legitimidad, conocerá el árbitro en única instancia, y estará también investido de las facultades que se indican en el artículo 1206 de este Libro.

Salvo que las partes acuerden otra forma de tramitación, en estos juicios se observarán las reglas que el Código de Procedimiento Civil establece para el procedimiento sumario, con excepción de sus artículos 681 y 689.

Art. 1109. Todas las peticiones para que se declare la avería o las impugnaciones a su legitimidad, se tramitarán conjuntamente y en un único juicio. Para estos efectos, se acumularán todas las demandas a la primera que se hubiere formulado y será tribunal competente el árbitro designado o que correspondiera designar en el juicio que primero se hubiere promovido.

Los demás interesados que no hubieren deducido impugnaciones en tiempo oportuno, podrán hacerse parte en el juicio señalado, siempre que lo hagan antes de la audiencia de contestación establecida en el procedimiento sumario, y desde ese momento se seguirán también con ellos, todos los demás trámites del pleito.

La sentencia que recaiga en el juicio de impugnación, sólo afectará a quienes hayan sido partes en él. Si la sentencia acogiere la o las impugnaciones, las cuotas de contribución de quienes hubieren obtenido en el juicio, serán soportadas por el armador por cuya cuenta se resolvió producir el daño o incurrir en el gasto.

Art. 1110. Las impugnaciones a la legitimidad de la avería común de que tratan los artículos anteriores no suspenderán los trámites de la liquidación de la misma, sea por el liquidador previamente designado o el que las partes indiquen en el caso del artículo 1105.

Sección Tercera **De la objeción a la liquidación**

Art. 1111. Terminada una liquidación de avería gruesa, el liquidador deberá comunicar sus resultados a todos los interesados, enviándoles por carta certificada, una copia de la liquidación o un extracto de ella que contenga, a lo menos, el monto total de los valores admitidos en avería gruesa, las cantidades globales de cada rubro contribuyente y la cuota de contribución respectiva.

Esta carta certificada la enviará el liquidador por medio de un notario u otro ministro de fe.

El interesado que no objetare la liquidación dentro del plazo de 45 días, contado desde la expedición de la carta, quedará obligado al pago de su cuota de contribución.

Art. 1112. Las objeciones a la liquidación se acumularán en un solo juicio, del que conocerá un juez árbitro designado en la forma que se alude en el artículo 1106, el cual tendrá las mismas facultades mencionadas en la sección anterior.

No será necesario designar nuevo árbitro si se hubiere nombrado antes para conocer de alguno de los juicios citados en el mismo artículo, salvo si el que formula la objeción, probare alguna causal de implicancia o recusación en su contra.

El plazo para objetar la liquidación de avería común, se suspenderá respecto de los que hubieren impugnado su legitimidad según lo señalado en el artículo 1106, o de los que oportunamente se hubieren hecho parte en ellas, y hasta que esas impugnaciones sean resueltas por sentencia firme.

Art. 1113. Las objeciones a la liquidación se tramitarán conforme a las reglas establecidas para los incidentes en el Código de Procedimiento Civil, y de ellas se dará traslado a la parte que hubiere declarado la avería gruesa o a la que fuere encargada de exigir su cumplimiento. Si no estuviere estipulado de otra forma, corresponderá al dueño o armador de la nave afectada exigir dicho cumplimiento.

Si el árbitro resolviere acoger las objeciones, en la misma resolución designará un nuevo liquidador indicándole los puntos a que deberá referir su dictamen. Evacuado este segundo dictamen, el árbitro resolverá la controversia. Si fueren desechadas las objeciones, los articulistas serán necesariamente condenados en costas.

Art. 1114. El transportador o el fletante no estarán obligados a entregar las mercancías, mientras no se pague el importe de la contribución provisoria o definitiva o se garantice su pago. Podrán también solicitar el depósito de las mercancías en tierra, por cuenta de quien corresponda, hasta que se dé cumplimiento al pago o a la garantía mencionados anteriormente.

Art. 1115. El asegurador que indemnizare al dueño de bienes afectados por la avería gruesa, quedará subrogado en los derechos que éste pudiere tener en dicha avería.

4. Del abordaje

Art. 1116. Las reglas de este párrafo se aplicarán a los daños que se produzcan en los siguientes casos:

- 1° Cuando ocurra una colisión entre dos o más naves, y
- 2° Cuando por causa de la ola de desplazamiento de una nave se ocasionaren daños a otra u otras naves, a sus cargas o a las personas que estén a bordo de ellas, aunque no llegue a producirse una colisión.

Para estos efectos, el concepto de nave incluirá los artefactos navales que puedan desplazarse por medios propios o ajenos.

Estas normas tendrán también aplicación cuando los hechos ocurran en aguas fluviales, lacustres o cualquier otra vía navegable.

Art. 1117. Se aplicarán también las reglas de este párrafo, a los daños por abordaje que ocurra entre naves pertenecientes a un mismo dueño o sometidas a una misma administración.

Art. 1118. En todo abordaje se aplicará la ley del Estado en cuyas aguas jurisdiccionales ocurrió.

Si el abordaje se produjere en aguas no sometidas a la soberanía de Estado alguno, se aplicará la ley del país ante cuyos tribunales se interponga la demanda.

Art. 1119. En caso de abordaje el reclamante podrá ocurrir, a su elección, ante el tribunal civil del domicilio del demandado o ante el tribunal civil del puerto donde se encuentre la nave responsable por haberse refugiado, o donde hubiese sido retenida o arraigada.

Si la competencia correspondiere a un tribunal arbitral chileno se aplicarán las reglas indicadas en el párrafo 1 del Título VIII de este Libro. La designación del árbitro, a falta de acuerdo de las partes, podrá solicitarse a opción del reclamante, ante el juez de turno con competencia civil de cualquiera de los lugares indicados en el inciso anterior.

Art. 1120. Si el abordaje entre dos o más naves fuere causado por fuerza mayor o caso fortuito, o si hubiere duda acerca de la causa que lo originó, los daños serán soportados individualmente por quienes los hubieren sufrido.

Art. 1121. Si el abordaje se produjo por culpa o dolo del capitán, piloto o tripulación de una de las naves, los daños serán de responsabilidad de su armador.

Art. 1122. Si el abordaje fuere imputable a culpa de dos o más naves, el total de los perjuicios será soportado por el armador de cada una de ellas, en la proporción de culpa que se asigne a su respectiva nave por el tribunal que conozca de la primera acción de perjuicios que se promueva. Sin embargo, el pago a los reclamantes se regirá por las reglas del artículo siguiente.

Art. 1123. Los responsables serán solidariamente obligados al pago de las indemnizaciones por muerte o lesiones producidas en el abordaje, sin perjuicio del derecho de cada uno a repetir contra los otros lo que hubiere pagado en exceso de su cuota, según la proporcionalidad de la culpa de cada nave.

Respecto de los daños en los cargamentos, no habrá solidaridad entre las naves culpables, y cada armador pagará los perjuicios de las cargas dañadas en su nave, en la forma que lo disponga la ley o los respectivos contratos de fletamento o transporte. Si en virtud de lo anterior, o por efecto de acciones directas de los dueños de cargas de la otra u otras naves en abordaje, un naviero o transportador pagare mayor proporción que el porcentaje de culpa asignado a su nave, podrá repetir contra el armador de la otra u otras naves por el exceso que hubiere pagado.

Art. 1124. Para la determinación de las responsabilidades civiles que se deriven de un abordaje, se reputarán verdaderos, salvo prueba en contrario, los hechos establecidos como causas determinantes de aquél, en la resolución definitiva dictada en el sumario que se hubiere incoado por la autoridad marítima.

Art. 1125. Si una nave, después de haber sido abordada, naufragare en el curso de su navegación al puerto o lugar al cual se dirigía, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

5. De la arribada forzosa

Art. 1126. Constituye arribada forzosa la entrada necesaria de la nave a un puerto o lugar distinto al de escala o término previstos para el viaje.

Art. 1127. Los gastos de una arribada forzosa constituirán avería gruesa si ella se ha efectuado en interés común de la nave y la carga; en los demás casos, serán de cargo del interesado a quien afectaba la necesidad de efectuarla. Todo lo cual es sin perjuicio de las acciones que competan contra los responsables por los hechos que hubieren motivado la arribada forzosa.

6. De los servicios que se presten a una nave u otros bienes en peligro

Sección Primera Conceptos y ámbito de aplicación

Art. 1128. Para los efectos de este párrafo, se entenderá que:

- 1° Operación de salvamento, de asistencia o de auxilio, involucra todo acto o actividad emprendida para ayudar a una nave, artefacto naval o cualquier bien en peligro, sin importar las aguas donde ocurra el acto o se realice la actividad. Para estos efectos, las expresiones salvamento, asistencia o auxilio, se considerarán sinónimas;
- 2° Nave, comprende cualquier barco, embarcación, estructura capaz de navegar o artefacto naval, incluyendo toda nave que esté varada, abandonada por su tripulación o hundida y que es objeto de los auxilios a que se refiere este párrafo;
- 3° Entre los bienes en peligro se incluye también el flete por el transporte de la carga de la nave que se auxilia, ya sea que el riesgo de pérdida del flete corresponda al dueño de los bienes, al armador o al fletador, y
- 4° Daño al medio ambiente, es el daño físico significativo a la salud humana, a la vida animal o vegetal y a los recursos marinos en aguas sometidas a la jurisdicción nacional y áreas terrestres adyacentes a aquéllas, producidos por contaminación, envenenamiento, explosión, fuego u otras causas similares.

Art. 1129. El capitán estará facultado para celebrar contratos de asistencia a nombre y por cuenta de los dueños o armadores de la nave y de los demás bienes que estén bajo su custodia y se encuentren en peligro.

El armador de la nave a la cual se le hubieren prestado auxilios, responderá ante los salvadores por todos los derechos que nazcan a favor de éstos, incluso los que afecten a la carga u otros bienes beneficiados.

Todo lo anterior es sin perjuicio del derecho de ese armador o del dueño de la nave asistida, para recuperar lo que corresponde de otros beneficiados u obligados.

Art. 1130. Las reglas de este párrafo se aplicarán a toda operación de asistencia, salvo que el contrato respectivo disponga lo contrario en forma expresa o implícita.

Sin embargo, no se aplicarán:

- 1° A los auxilios que se presten a buques de guerra u otras naves públicas, y que sean usados en el momento de las operaciones de asistencia exclusivamente en servicios oficiales, no comerciales, y
- 2° A la remoción de restos náufragos.

También se aplicarán si la nave asistida y la asistente pertenecen a un mismo dueño o están sujetas a una misma administración.

Art. 1131. Cualquiera de las partes que hubiere celebrado un contrato o convenio de asistencia, podrá solicitar se le deje sin efecto o se modifique, en los siguientes casos:

- 1° Cuando el contrato se ha firmado bajo presión indebida o influencia de peligro y, además, sus términos no sean equitativos, o
- 2° Cuando el pago convenido sea excesivamente elevado o demasiado bajo, respecto de los servicios realmente prestados.

Sección Segunda **Obligaciones de las partes en las operaciones de asistencia**

Art. 1132. El armador, incluyendo al operador que actúe en virtud de un contrato con aquél, el dueño y el capitán de una nave en peligro, están obligados a:

- 1° Adoptar oportunamente las medidas razonables para obtener asistencia, cooperar plenamente con el asistente durante las operaciones y hacer todo lo posible para evitar o disminuir el daño al medio ambiente;
- 2° Solicitar de inmediato asistencia en los casos en que la nave, aeronave o artefacto naval, por su estado o lugar en que se encuentre, ponga en peligro o pueda constituir un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas. En tales casos, los servicios que se presten por orden de la autoridad o espontáneamente, no tendrán la limitación que se establece en el artículo 1152.

Lo anterior es sin perjuicio de las atribuciones que la Ley de Navegación confiere a la autoridad marítima en estas materias, y

- 3° Pedir o aceptar los servicios de asistencia de otro salvador, cuando razonablemente aparezca que el que está efectuando las operaciones de asistencia no puede completarlas solo, o dentro de un tiempo prudencial, o sus elementos son inadecuados.

Art. 1133. Los dueños de la nave o de los bienes salvados que han sido llevados a un lugar seguro, deben aceptar su restitución cuando razonablemente se estime terminada la labor de los salvadores.

Art. 1134. Son obligaciones del asistente:

- 1° Efectuar las operaciones de salvamento con el debido cuidado, empleando sus mejores esfuerzos para salvar la nave y bienes contenidos en ella y para impedir o disminuir el daño al medio ambiente, y
- 2° Si las circunstancias razonablemente lo requieren, el asistente deberá solicitar ayuda de otros salvadores disponibles y aceptar la intervención de otros asistentes cuando así lo pida el dueño o el capitán, según lo señala el número 3° del artículo 1132. Sin embargo, en este último caso, el monto de su remuneración no resultará afectado, si se demuestra que esa intervención no era necesaria.

Art. 1135. Todo capitán está obligado a prestar auxilio a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar.

El dueño u operador de la nave no será responsable por el incumplimiento de esta obligación del capitán.

Sección Tercera

Derechos de los asistentes

Art. 1136. Los servicios de asistencia darán derecho a remuneración en los siguientes casos:

- 1° Cuando se auxilie una nave u otros bienes en peligro, o
- 2° Cuando tengan por objeto prevenir, evitar o atenuar daños al medio ambiente.

En ambos casos, la remuneración y el reembolso de gastos y perjuicios en que incurra el asistente, se regirán por las normas de esta sección.

Art. 1137. Para tener derecho a remuneración, es necesario que las operaciones de asistencia hayan tenido un resultado útil, a menos que expresamente se haya convenido otra cosa.

Art. 1138. La remuneración debe fijarse con la intención de alentar las operaciones de asistencia, y teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones, sin atender al orden en que se enumeran:

- 1° El valor de los bienes asistidos;
- 2° La destreza y esfuerzos de los asistentes para impedir o disminuir el daño al medio ambiente;
- 3° El grado de éxito obtenido por el asistente;
- 4° La naturaleza y grado del peligro;
- 5° Los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo usado, y los gastos y daños por ellos incurridos;
- 6° El riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos corridos por los asistentes o su equipo;
- 7° La prontitud del servicio prestado;
- 8° La disponibilidad y uso de equipos y naves destinados especialmente a operaciones de salvamento, y
- 9° El grado y estado de preparación, la eficiencia y valor de los equipos de los asistentes.

Cuando se hubiere convenido que, aun sin resultado útil, el asistente tiene derecho al reembolso de sus gastos y compensación por los daños en las embarcaciones o equipos empleados, para fijar su monto se atenderá, en lo que sea pertinente, a las consideraciones señaladas anteriormente, lo cual es sin perjuicio de lo que se establece en la sección siguiente, si el asistente opta por ella.

Art. 1139. La remuneración señalada en el artículo anterior no puede exceder al valor de los bienes asistidos en el momento del término de la operación de asistencia.

Sección Cuarta

Reembolso de gastos y compensación especial

Art. 1140. Si el asistente ha ejecutado operaciones de auxilio a una nave que por sí misma o por su carga, amenazaba causar o estaba produciendo daño al medio ambiente tendrá al menos derecho al reembolso por el dueño u operador de la nave, de los gastos razonablemente incurridos, y podrá tener, además, derecho a la compensación que se indica en el artículo siguiente.

Art. 1141. Si en las circunstancias previstas en el artículo anterior, con sus operaciones, el asistente ha evitado o disminuido los perjuicios al medio ambiente, y el tribunal lo estima razonable y justo, podrá aumentarse la compensación que le debe el dueño u operador de la nave, para lo cual tomará en consideración los diferentes criterios indicados en el artículo 1138. Pero, en ningún caso esa compensación podrá exceder al doble de su monto base.

Art. 1142. Para los efectos señalados en los dos artículos anteriores se considerarán gastos del asistente, los desembolsos razonablemente efectuados en las operaciones de asistencia y una asignación adecuada por el material y personal efectiva y razonablemente empleados en las mismas operaciones, teniendo en consideración los criterios indicados en los números 7º, 8º y 9º del artículo 1138.

Art. 1143. Cuando la remuneración que corresponda al asistente conforme al artículo 1138, resultare inferior a la compensación total y reembolso de gastos que pudiere obtener por la aplicación de los tres artículos anteriores, podrá exigir que se le pague con base en esta última modalidad, aunque no estuviere así pactado de antemano.

Art. 1144. Si el asistente ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o disminuir el daño al medio ambiente, puede ser total o parcialmente privado de la compensación y reembolso que le habría correspondido según esta sección.

Sección Quinta

Distribución entre los asistentes

Art. 1145. En caso de haber más de un asistente, la remuneración se distribuirá entre ellos de acuerdo a los criterios señalados en el artículo 1138.

Art. 1146. La distribución entre el dueño, el capitán y otras personas al servicio de cada nave asistente, será determinada de acuerdo con la ley del pabellón de la nave. Si la asistencia no se ha llevado a cabo desde una nave, se hará la distribución de acuerdo con la ley que rija el contrato vigente entre el asistente y sus dependientes.

Art. 1147. Cuando corresponda aplicar la ley nacional, la distribución se regirá por las siguientes reglas:

- 1° Previa deducción de la proporción de costos fijos y variables de la nave, incluidos los costos y daños causados por el auxilio, corresponderá al armador la mitad de la remuneración líquida, y
- 2° La otra mitad se distribuirá entre la dotación en proporción a sus sueldos o salarios base. En todo caso, la cuota del capitán no podrá ser inferior al doble de la proporción que le correspondería según su sueldo base.

Cuando deba distribuirse la parte de la compensación especial de que tratan los artículos 1141 y 1142, se asignará a cada ítem la cantidad que respectivamente haya fijado el tribunal, y lo que corresponda a remuneración del personal, si nada se expresa en el fallo, se repartirá según lo dispuesto en el número 2° de este artículo.

En las naves dedicadas exclusivamente a la prestación de auxilios, la distribución atenderá primero a los pactos que existieren entre el dueño o armador de la nave asistente y su dotación.

Art. 1148. Corresponderá sólo al armador de la nave asistente el ejercicio de las acciones por cobro de remuneración, reembolsos, indemnizaciones y compensación especial que se originen en faenas prestadas por o desde ella.

Sección Sexta **Salvamento de personas**

Art. 1149. Las personas cuyas vidas han sido salvadas no deben remuneración alguna. Sin embargo, el salvador de vidas humanas, que ha intervenido con ocasión de un accidente que da lugar a servicios de asistencia a la nave u otros bienes, tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración que corresponda al salvador de la nave o de esos otros bienes, o de la que corresponda al que evitó o disminuyó los daños al medio ambiente.

Sección Séptima **Servicios prestados bajo contratos preexistentes**

Art. 1150. Los servicios prestados en cumplimiento de un contrato celebrado antes que surgiera el peligro, no serán considerados como auxilio y no darán derecho a las remuneraciones, reembolsos e indemnizaciones de que trata este párrafo, salvo en cuanto estos servicios excedan lo que razonablemente podía considerarse como adecuado cumplimiento de ese contrato.

Sección Octava **Privación de la remuneración**

Art. 1151. Un asistente puede ser privado de todo o parte de la remuneración, indemnización, reembolsos o compensaciones debidas, en la medida que las operaciones de salvamento se hayan hecho necesarias o más difíciles por su culpa o dolo.

Art. 1152. Los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del capitán, dueño u operador de la nave, no dan derecho a las remuneraciones, indemnizaciones, reembolsos y compensaciones señaladas en las disposiciones de este párrafo salvo lo dispuesto en el número 2° del artículo 1132.

Sección Novena **Garantías y pagos provisorios**

Art. 1153. En tanto no se constituya garantía suficiente para responder al cobro del asistente, los bienes salvados no podrán ser trasladados del primer puerto o lugar a que hayan llegado al término de las operaciones de asistencia.

El tribunal que sea competente para conocer de la demanda del asistente, decretará, a petición de éste y sin más trámite, la retención o arraigo de los bienes salvados y el lugar en que la medida deba cumplirse.

Art. 1154. El mismo tribunal mencionado en el artículo anterior podrá decretar que se pague al asistente una cantidad provisorio y a cuenta, que considere adecuada y justa. Estos pagos darán derecho a la reducción proporcional de la garantía a que se alude en el artículo anterior.

La petición de que se concedan pagos provisorios se tramitará como incidente y la resolución que acceda a ello, establecerá si el salvador debe constituir una garantía suficiente de restitución.

Art. 1155. Las resoluciones que se dicten en las materias a que se refieren los dos artículos anteriores, serán apelables en el solo efecto devolutivo.

Sección Décima **De la competencia**

Art. 1156. Cuando por voluntad de las partes deba un tribunal ordinario conocer sobre la regulación del valor de los servicios y el monto de los daños y gastos reembolsables, y no se haya precisado el tribunal, será competente, a opción del demandante, el correspondiente a:

- 1° El domicilio del demandado;
- 2° El puerto o lugar al cual se han llevado los bienes salvados al término de los servicios;
- 3° El lugar en el cual se ha constituido la respectiva garantía;
- 4° El lugar donde se han retenido o arraigado los bienes salvados, o
- 5° El lugar en el cual se prestaron los servicios.

Art. 1157. Cuando las mismas materias mencionadas en el artículo anterior deban someterse a arbitraje conforme a las normas del párrafo 1 del título VIII de este Libro, y fuere necesario proceder a la designación del árbitro, será competente para hacer tal designación, cualquiera de los tribunales señalados en el referido artículo a elección del demandante.

TÍTULO VII

DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

1. Reglas generales

Sección Primera Ámbito de aplicación

Art. 1158. Se aplicarán a los seguros de que trata este Título, salvo en las materias que regule de otra manera, las disposiciones de las secciones primera y segunda del Título VIII del Libro II de este Código.

Art. 1159. 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.

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 Instalaciones y maquinarias destinadas a cumplir faenas de carga, descarga, estiba y atención de naves y cualquier otro bien que las partes estimen expuesto a riesgos relacionados con el mar;
- 4º El valor del flete y de los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima, o
- 5º La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros como consecuencia de su uso o navegación.

Art. 1161. 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.

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

No obstante, a falta de estipulación en contrario, se entienden incluidos en el riesgo 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.

Cualquier excepción a los riesgos señalados en el inciso anterior, deberá constar expresamente en la póliza.

Art. 1163. Además de los riesgos señalados en el artículo anterior, las partes pueden agregar al contrato de seguro otros riesgos que pueda correr la cosa asegurada, ya sea durante su permanencia en puerto, dique, mar, ríos, lagos y canales o, cuando no se trate de una nave, mientras aquélla se encuentre en tránsito por otros medios de transporte o en depósito antes o después de una expedición marítima.

Sección Segunda **Del interés asegurable**

Art. 1164. Puede tomar un seguro marítimo toda persona que tenga interés en la conservación de la cosa asegurada mientras corra los riesgos de esa clase, 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 evitar los riesgos marítimos, cuando ella está en cualquier relación legal o de hecho respecto a los bienes expuestos a estos riesgos y que, como consecuencia de esa relación, pueda ser afectada por los daños, pérdida, detención o demora en la llegada de dichos bienes, o por incurrir en una responsabilidad con respecto a los mismos.

Art. 1165. El asegurado sólo debe justificar su interés asegurable en la época en que ocurra la pérdida o daño de la cosa asegurada.

Art. 1166. Es nulo y de ningún valor el seguro contratado con posterioridad a la cesación de los riesgos si al tiempo de su celebración, el asegurado o quien contrató por él, tenían conocimiento de haber ocurrido el siniestro, o el asegurador, de haber cesado los riesgos.

Art. 1167. Cuando la cosa asegurada deba pasar por la custodia o propiedad de varias personas mientras están corriendo los riesgos, el seguro de mercancías se entiende celebrado por cuenta de quien corresponda, a menos que la póliza disponga otra cosa.

Art. 1168. Derogado. Ley 20.667 – Art. 2 N° 4 (D.O. 09.05.2013).

Sección Tercera **Del valor asegurable**

Art. 1169. En los seguros sobre naves, las partes pueden fijar de común acuerdo el valor de la cosa asegurada en la póliza. Se presumirá que así se ha hecho, si se ha consignado expresamente en la póliza un valor para la cosa asegurada.

El asegurador podrá exigir, antes del perfeccionamiento del contrato, que dicha evaluación sea hecha por un perito naval.

Salvo que se pruebe fraude por alguna de las partes, el valor así establecido en la póliza se reputará como el único verdadero para todos los efectos del contrato, exceptuada la evaluación que se haga de la cosa asegurada, para el solo efecto de determinar si el siniestro constituye o no pérdida total constructiva o asimilada.

Art. 1170. Derogado. Ley 20.667 – Art. 2 N° 5 (D.O. 09.05.2013).

Art. 1171. La suma asegurada en el seguro de transporte de cosas podrá comprender, además del valor de ellas en el puerto donde empieza la expedición, todos los costos razonables para hacerlas llegar al lugar de su destino, incluida la prima del seguro.

Con todo, la suma asegurada podrá llevarse hasta la cantidad que razonablemente puede obtenerse de la venta de las cosas, si éstas llegaren sanas al lugar del destino previsto.

Si existiere duda sobre el precio de venta en el lugar de destino para la carga sana, éste podrá ser también establecido por peritos.

Art. 1172. 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.

2. Perfeccionamiento del contrato

Art. 1173. La celebración y prueba del contrato de seguro marítimo se regirá por lo dispuesto en el artículo 515 de este Código.

Art. 1174. En el seguro sobre mercancías o carga, no será necesaria la individualización precisa del asegurado, pudiendo contratarse éste por cuenta de quien corresponda.

Cuando se trate de seguro de nave y éste no estuviere contratado por su dueño, el asegurador deberá consignar en la póliza la relación o interés asegurable que exista entre la persona a cuyo favor se extiende la póliza y la nave que se asegura. En todo caso, se indicará la fecha y la hora en que empiezan a correr los riesgos por cuenta del asegurador.

Art. 1175. Cuando el seguro se rija por cláusulas de formularios suministrados por el asegurador, o que el uso supone conocidas de las partes, bastará que la póliza haga una mención a ellas, para que esas cláusulas se entiendan incorporadas al contrato. Pero si existiere duda sobre la interpretación que deba darse a las reglas específicas incorporadas, éstas se interpretarán en contra de quien haya emitido la póliza.

3. De las obligaciones y derechos de las partes

Art. 1176. En el caso de las obligaciones señaladas en el artículo 525 de este Código, el asegurado deberá informar cabalmente al asegurador, antes de perfeccionarse el contrato, de toda circunstancia relativa a los riesgos que se propone asegurar y que sea conocida por él.

Se presume conocida del asegurado toda circunstancia que no pueda ignorar en el curso ordinario de sus negocios.

La obligación de informar no está limitada a responder los cuestionarios del asegurador.

La reticencia, inexactitud o falsedad de información que se juzgue importante para determinar la naturaleza y extensión del riesgo, produce la nulidad del seguro.

Art. 1177. Para tener derecho a la indemnización, el asegurado deberá acreditar:

- 1º La existencia del contrato de seguro;
- 2º El embarque de los objetos asegurados, en su caso;
- 3º La pérdida, gastos o perjuicios reclamados, o la responsabilidad, en su caso, y
- 4º La ocurrencia del siniestro denunciado, y declarar sinceramente y sin reticencia, sus circunstancias y consecuencias.

Art. 1178. En caso de siniestro, el asegurado podrá ejercer la acción de avería para obtener la indemnización de los daños sufridos por la cosa asegurada o la de dejación, para exigir el pago de la suma total asegurada, en los casos en que este Código o el contrato lo autoricen.

Art. 1179. El asegurado podrá promover conjuntamente la acción de dejación y la de avería, con tal que esta última se interponga en subsidio de la primera.

Art. 1180. El asegurador será responsable de las pérdidas o daños originados por riesgos marítimos u otros eventos cubiertos por la póliza.

Asimismo, si no estuviere expresamente excluido, el asegurador indemnizará además:

- 1º Por la contribución de los objetos asegurados en avería común, salvo si ésta proviene de un riesgo excluido por el seguro, y
- 2º Por los gastos incurridos con el fin de evitar que el objeto asegurado sufra un daño o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido esté cubierto por la póliza.

En todo caso, los gastos señalados no pueden exceder al valor de los daños evitados.

Art. 1181. El asegurador es responsable por la pérdida o daño de los objetos asegurados que provengan de culpa o dolo del capitán o de la tripulación. Pero no será indemnizada la pérdida o daño al casco que provenga de dolo del capitán, salvo estipulación expresa.

Art. 1182. El asegurador no será responsable por pérdidas causadas por demora, aun cuando ésta tuviere su origen en un riesgo cubierto por la póliza, a menos que expresamente así se estipule.

Art. 1183. Salvo pacto en contrario, el asegurador no es responsable por los fenómenos ordinarios de filtración, rotura o desgaste, por vicio propio o de la naturaleza de la cosa asegurada y otros normales del transporte.

Art. 1184. Cuando la pérdida o daño de la cosa asegurada provenga de varias causas, el asegurador será responsable si la causa principal o determinante es un riesgo cubierto por la póliza. Con todo, cualquiera que fueren las estipulaciones del contrato, si

no fuere posible establecer cuál fue la causa principal o si varias causas determinantes fueron simultáneas y entre ellas hubiere una que constituyera un riesgo asegurado, el asegurador será responsable por el daño en los términos señalados por la póliza.

Art. 1185. Corresponderá al asegurador el peso de probar que el siniestro ha ocurrido por un hecho o riesgo no comprendido en la póliza.

Art. 1186. La pérdida puede ser total o parcial. Cualquier pérdida no comprendida en los conceptos de pérdida total o definidos en los artículos siguientes, se considerará pérdida parcial.

Art. 1187. La pérdida total puede ser real o efectiva. También puede ser asimilada o constructiva.

Existirá pérdida total real o efectiva, cuando el objeto asegurado quede completamente destruido o de tal modo dañado, que pierda definitivamente la aptitud para el fin a que está destinado o, cuando el asegurado sea irremediamente privado de él. Todo lo cual es sin perjuicio de lo que se hubiere estipulado en la póliza.

Art. 1188. Si transcurrido un plazo razonable, no se han recibido noticias de una nave, se presumirá su pérdida total efectiva y la de su cargamento.

Art. 1189. Salvo que la póliza disponga otra cosa, existirá pérdida total asimilada, cuando el objeto asegurado sea razonable y definitivamente 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.

Se considerarán como de pérdida total asimilada, en especial, los siguientes casos:

- 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;
- 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 reparada. 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 contribución de avería gruesa que afectaría a la nave, al ser reparada, y
- 3° 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, si se trata de daños a las mercancías o carga.

Art. 1190. Salvo estipulación en contrario, el seguro contra pérdida total cubre tanto la pérdida total asimilada como la real o efectiva.

Art. 1191. Salvo que la póliza disponga otra cosa, el asegurador es responsable por todos los siniestros que sufra la cosa asegurada durante el período de cobertura, aunque el monto de todos ellos exceda la suma asegurada.

Pero si una pérdida total se sigue a un daño parcial no reparado el asegurado sólo podrá exigir la indemnización de la pérdida total.

Art. 1192. 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.

Art. 1193. En caso de pérdida total asimilada, el asegurado tendrá el plazo de tres meses desde que tuvo conocimiento efectivo que la pérdida tenía ese carácter, para comunicar por escrito al asegurador su intención de hacer dejación.

La expresión por escrito, comprende también la comunicación por telegrama, télex u otros medios que registren o dejen constancia de la recepción del mensaje enviado.

La notificación al asegurador de una acción de dejación, sustituye para estos efectos al aviso de dejación.

El aviso o demanda deberá indicar en forma inequívoca la intención de hacer dejación incondicional del objeto asegurado al asegurador.

Art. 1194. El aviso de dejación no será necesario cuando la avería o accidente, por su naturaleza o magnitud, hacía imposible la adopción por el asegurador de medidas tendientes a recuperar, rescatar la cosa siniestrada o disminuir los efectos del siniestro.

Art. 1195. El aviso de dejación interrumpe la prescripción de las acciones del asegurado contra el asegurador.

Art. 1196. 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.

El asegurador podrá, en todo caso, renunciar a la exigencia del aviso o notificación respectiva.

Art. 1197. La aceptación de la dejación, además de dar a ésta el carácter de irrevocable, significará que el asegurador reconoce su responsabilidad por el monto total asegurado.

Art. 1198. La dejación aceptada o la declarada válida por sentencia firme, transfiere al asegurador todos los derechos y obligaciones del asegurado respecto de la cosa asegurada, por el solo ministerio de la ley.

Sin embargo, mientras no esté aceptada la dejación o dictada sentencia firme que la declare válida, el asegurador podrá reconocer su obligación de indemnizar la pérdida total del objeto asegurado y rechazar la transferencia de la propiedad de la cosa asegurada.

Art. 1199. La cosa asegurada que ha sido objeto de dejación queda privilegiadamente afecta al pago de la cantidad asegurada, con preferencia a todo otro crédito que pueda gozar de privilegio sobre ella, con excepción de los créditos sobre la nave indicados en los artículos 844, 845 y 846.

4. Seguro de responsabilidad

Art. 1200. En los seguros de responsabilidad, el asegurado deberá poner en conocimiento del asegurador cualquier reclamo de que sea objeto y que pueda comprometer la responsabilidad de éste. Estará además obligado a adoptar todas las medidas de defensa que fueren procedentes.

Art. 1201. 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.

El seguro de responsabilidad de un armador por abordaje o por colisión con cualquier objeto fijo o flotante, que tiene como fin la reparación de daños causados a terceros, no produce obligación de indemnizar sino en caso de insuficiencia de la suma asegurada en la póliza del casco.

Art. 1202. Sea cual fuere el número de acontecimientos ocurridos durante la vigencia del seguro de responsabilidad, la suma cubierta por cada asegurador constituye, por cada evento, el límite de su cobertura.

TÍTULO VIII

DE LOS PROCEDIMIENTOS EN EL COMERCIO MARÍTIMO

1. Reglas generales

Art. 1203. El conocimiento de toda controversia que derive de hechos, actos o contratos a que dé lugar el comercio marítimo o la navegación, incluidos los seguros marítimos de cualquier clase, será sometido a arbitraje.

Lo dispuesto en el inciso anterior no será aplicable en los siguientes casos:

- 1° Cuando las partes o interesados expresen su voluntad de someterse a la jurisdicción ordinaria, sea en el mismo acto o contrato que origine la controversia, por acuerdo que conste por escrito, anterior a la iniciación del juicio;
- 2° Cuando se trate de perseguir responsabilidades de orden penal que pudieren originarse en los mismos hechos. En este caso, la acción civil podrá entablarse ante el tribunal que conoce del respectivo proceso criminal o ante el tribunal arbitral a que se refiere el inciso primero;
- 3° Cuando se trate de los juicios que se mencionan en el párrafo 4° del título IX de la Ley de Navegación, o de aquellos que, en este mismo Libro, tienen señalado un procedimiento especial que deba seguirse ante un tribunal ordinario;

- 4° Cuando se trate del Fisco o de controversias por responsabilidades que se cumplan ante organismos o servicios portuarios o aduaneros de carácter estatal, u obligaciones controladas por tales entidades, y
- 5° Cuando la cuantía del juicio no excediere de 5.000 unidades de cuenta y el demandante optare por ejercitar su acción ante la justicia ordinaria.

Art. 1204. Cuando disposiciones de este Libro asignen competencia al tribunal del lugar donde ocurren los hechos, o donde recala o es retenida la nave, ello no obstará a que se constituya el tribunal arbitral en dicho lugar, o en otro si las partes así lo convienen por escrito y bajo sus firmas.

Sin embargo, a petición del demandado, podrá trasladarse la acción en la forma y en los casos que se mencionan en el inciso segundo del artículo 1033, ante el juez ordinario o árbitro, según sea el procedimiento aplicable, en conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior.

Art. 1205. La designación el o los árbitros, sus calidades y el procedimiento que deban emplear, se regirá por lo que las partes convengan por escrito y bajo sus firmas y, en su defecto, por lo preceptuado en el Código Orgánico de Tribunales sobre los Jueces Árbitros y en el Código de Procedimiento Civil, sobre el Juicio Arbitral.

Art. 1206. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el tribunal arbitral u ordinario a quien corresponda conocer de los asuntos mencionados en el artículo 1203, tendrá las siguientes facultades:

- 1° Podrá admitir, a petición de parte, además de los medios probatorios establecidos en el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba;
- 2° Podrá, en cualquier estado del juicio, decretar de oficio las diligencias probatorias que estime conveniente, con citación de las partes;
- 3° Podrá llamar a las partes a su presencia para que reconozcan documentos o instrumentos, justifiquen sus impugnaciones, pudiendo resolver al respecto, sin que ello implique prejuzgamiento en cuanto al asunto principal controvertido, y
- 4° Tendrá la facultad de apreciar la prueba de acuerdo con las normas de la sana crítica, debiendo consignar en el fallo los fundamentos de dicha apreciación.

Art. 1207. Cuando se soliciten medidas prejudiciales, sean preparatorias, precautorias o probatorias, o retenciones especiales, antes de estar constituido el tribunal arbitral, el interesado podrá ocurrir ante el juzgado competente en materia civil que estuviere de turno o ante el tribunal al que especialmente asignen competencia normas de este Libro. Lo anterior, sin perjuicio de la prosecución del pleito ante el tribunal arbitral previamente designado o que deba designarse para conocer de la controversia, si las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria.

2. De la comprobación de hechos

Art. 1208. Cuando algún interesado, antes de entablar una demanda, desee efectuar una inspección sobre el estado de la nave o las mercancías o sobre otros hechos susceptibles de desaparecer, ocurrirá al tribunal civil de turno del lugar en que deba

realizarse la inspección, el cual, sin más trámite, designará a un notario u otro ministro de fe para la más pronta constatación que sea posible.

La persona designada, antes de realizar su cometido, deberá comunicar por cualquier medio su nombramiento y el día, hora y lugar en que se propone realizar la verificación, a la o las contrapartes de quien pidió la inspección. La diligencia se llevará a cabo con o sin la asistencia de las partes.

Cuando el reconocimiento se refiera a hechos cuya interpretación requiera de conocimientos especiales de alguna ciencia o arte, el tribunal, a petición del requirente, podrá nombrar ministro de fe a un liquidador oficial de seguros u otro perito, o disponer que el ministro de fe designado se asesore del perito, al que también designará sin más trámite.

El tribunal podrá, en todo caso, realizar personalmente la diligencia.

El encargado de la inspección levantará acta de lo obrado, dejando en ella constancia de haber comunicado a las partes las circunstancias mencionadas en el inciso segundo de este artículo y, además, constancia sucinta de las observaciones de éstas, si así lo solicitaren. El original del acta se entregará al tribunal que hizo la designación, el que otorgará a los interesados las copias que soliciten.

Las costas de la diligencia serán de cargo de quien la hubiere requerido, sin perjuicio de lo que sobre el particular resuelva la sentencia definitiva.

3. Prueba extrajudicial

Art. 1209. Cuando las partes estuvieren de acuerdo, las diligencias probatorias que se hubieren solicitado en juicio o en medidas prejudiciales y que se refieran a materias tratadas por este Libro, podrán llevarse a cabo extrajudicialmente, pero con asistencia de los abogados de las partes.

Si durante la producción de estas pruebas se suscitaren desinteligencias entre las partes, se suspenderá el acto reservándose la decisión del desacuerdo para el juez que conoce del proceso o del que deba conocer, si se trata de diligencias prejudiciales. Lo anterior, no obsta a que se continúe extrajudicialmente con otras actuaciones probatorias.

Las diligencias probatorias que se hubieren interrumpido por oposición de alguna de las partes, podrán continuarse judicialmente si así se solicita.

El tribunal podrá ordenar de oficio la ratificación de las pruebas producidas extrajudicialmente.

4. Del procedimiento para la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad

Sección Primera De la constitución del fondo

Art. 1210. Cualquiera de las personas mencionadas en el párrafo 1 del título IV y en el párrafo 3 del título V de este Libro, que se considere con derecho a limitar responsabilidad, o el asegurador en su caso, podrá ocurrir ante alguno de los tribunales que se indican en el artículo siguiente, y solicitar que se inicie un procedimiento con el

objeto de constituir el fondo, verificar y liquidar los créditos, y para efectuar su repartimiento de acuerdo con las normas de prelación que disponga la ley.

Art. 1211. Será tribunal competente para conocer de todas las materias mencionadas en el artículo anterior y de las que fueren accesorias o consecuenciales de las mismas:

- 1° Cuando la limitación de responsabilidad se refiera a una nave matriculada en Chile, el juzgado civil que corresponda al puerto de matrícula de la nave;
- 2° Si se trata de una nave extranjera, el juzgado civil chileno competente del puerto donde hubiere ocurrido el accidente, o del primer puerto chileno de recalada después del accidente o, a falta de éstos, el juzgado con competencia en el lugar donde primero se hubiere retenido la nave o donde primero se hubiere otorgado una garantía por la nave, y
- 3° Cuando aún no se hubiere incoado el procedimiento en alguno de los tribunales señalados anteriormente, y se alegare en otro juicio la limitación de responsabilidad como excepción, el mismo tribunal ante el cual se alegue tendrá competencia para conocer del proceso sobre limitación, si fuere ordinario. Si se tratare de un tribunal arbitral, se remitirán copias de los antecedentes pertinentes al tribunal que fuere competente en conformidad a los números anteriores, para que ante este tribunal se inicie el procedimiento destinado a la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad.

En estos casos la excepción de limitación de responsabilidad por constitución del fondo sólo podrá formularse al contestar la demanda.

Art. 1212. Salvo el caso del número 3° del artículo anterior, la limitación de responsabilidad por constitución del fondo, puede ejercitarse hasta el momento en que venza el plazo para oponer excepciones en el juicio ejecutivo, o dentro del plazo de citación a que se refiere el artículo 233 del Código de Procedimiento Civil en el procedimiento de ejecución de resoluciones judiciales.

Art. 1213. La petición sobre apertura del procedimiento deberá indicar:

- 1° El acontecimiento del cual provienen los daños o perjuicios que quedarán afectos a la limitación;
- 2° El monto máximo del fondo o fondos que deben constituirse, de acuerdo con las normas pertinentes del párrafo 1 del título IV y del párrafo 3 del título V de este Libro, y
- 3° La forma como se constituirá el fondo, sea en dinero o mediante garantía. El tribunal calificará la suficiencia de ella.

Art. 1214. A la solicitud para la apertura del procedimiento se acompañará una nómina de los acreedores conocidos del peticionario, con indicación de sus domicilios, la naturaleza de los créditos y sus montos definitivos o provisorios. También se acompañarán los documentos que justifiquen el cálculo del monto máximo del fondo que hubiere señalado el proponente.

Art. 1215. El tribunal, luego de examinar si los cálculos del proponente sobre el monto del fondo, se ajustan a las disposiciones pertinentes del párrafo 1 del título IV o del párrafo 3 del título V de este Libro, según corresponda, dictará un auto por el que declarará iniciado el procedimiento. Simultáneamente, se pronunciará sobre las modalidades ofrecidas para la constitución del fondo, ordenando su cumplimiento si las aprueba. En la misma resolución señalará la suma que el peticionario deberá poner a disposición del tribunal, para cubrir las costas del procedimiento y designará un liquidador titular y uno suplente para que conduzca y ejecute todas las actuaciones y operaciones que se le encomiendan en este párrafo. Estos nombramientos deberán recaer en personas que integren la nómina de liquidadores a que se refiere la Ley de Reorganización y Liquidación de Activos de Empresas y Personas, y sin que se requiera su designación o ulterior ratificación por la junta de acreedores.

Art. 1216. Cuando para la constitución del fondo se entregue dinero, el tribunal lo depositará en un banco, con conocimiento del liquidador y de los interesados. Los reajustes e intereses que se obtengan incrementarán el fondo en beneficio de los acreedores. Si el fondo ha sido constituido mediante una garantía, su importe devengará los intereses corrientes en el lugar de asiento del tribunal, de lo que se dejará constancia en el documento constitutivo de la garantía.

Art. 1217. Constituido el fondo o aceptada la garantía sobre su constitución, el tribunal lo declarará así, y desde la fecha de esta resolución, se suspenderá toda ejecución individual o medida precautoria contra el requirente, respecto de los créditos a los cuales puede oponerse la limitación de responsabilidad.

No se podrá impetrar derecho alguno sobre el fondo, el cual queda exclusivamente destinado al pago de los créditos respecto de los cuales se puede oponer la limitación de responsabilidad.

Art. 1218. Cuando el que invoque limitación de responsabilidad pueda oponer compensación a un acreedor suyo, por un perjuicio derivado del mismo acontecimiento que origina la apertura del procedimiento, las disposiciones de este párrafo sólo se aplicarán al saldo eventual que resulte. En ningún otro caso, los créditos del requirente pueden gozar de la compensación.

Art. 1219. Desde la fecha de dictación de la resolución indicada en el artículo 1217, se suspenderá el curso de los intereses que ganen los créditos contra el requirente.

Sección Segunda **De la verificación e impugnación y oposición** **a la constitución del fondo**

Art. 1220. Dictada la resolución que se menciona en el artículo 1217, el liquidador informará, por carta certificada, de la constitución del fondo a todos los acreedores cuyos nombres y domicilios fueron señalados por el requirente en la nómina aludida en el artículo 1214.

La mencionada información a los acreedores contendrá:

- 1° Copia de la resolución prevista en el artículo 1217;
- 2° El nombre y dirección de quien ha requerido la constitución del fondo y a qué título;

- 3° El nombre de la nave y su lugar de matrícula;
- 4° Una relación sucinta del acontecimiento en que se produjeron los daños;
- 5° El monto del crédito del destinatario de la comunicación, según el requirente, y
- 6° La indicación de que dispone del plazo que señala el artículo siguiente para verificar su crédito.

Art. 1221. Despachadas que fueren las cartas con la información indicada, el liquidador extractará la misma información y la publicará junto con la nómina a que se refiere el artículo 1214, por una vez en el Diario Oficial y en un diario de circulación en el lugar en que funciona el tribunal ante el cual se ha abierto el procedimiento, indicando que los acreedores disponen de treinta días consecutivos a contar de la última de estas publicaciones para verificar sus créditos y acompañar los documentos que los justifiquen.

Art. 1222. Dentro del mismo plazo indicado en el artículo anterior, que para estos efectos será fatal, cualquier acreedor podrá oponerse a la limitación, fundándose en que no se reúnen los requisitos legales para ejercitar este beneficio. Dentro del mismo lapso, los acreedores podrán objetar el monto del fondo.

Las oposiciones u objeciones se tramitarán conforme al procedimiento sumario, con excepción de los artículos 681 y 684 del Código de Procedimiento Civil.

Art. 1223. En todos los procedimientos a que se refiere este párrafo, el liquidador obrará como parte y procurará que se dé curso progresivo a los autos, empleando los medios que se contemplan en las leyes con tal objeto.

Art. 1224. El liquidador formará la nómina de los acreedores con derecho a participar en la distribución del fondo, y propondrá al juez el pago de los créditos. La distribución se hará respetando las normas sobre preferencias o privilegios que se establecen en este Libro.

El saldo del fondo se distribuirá a prorrata del monto de los créditos afectos a la limitación y que no gocen de preferencia o privilegio.

Art. 1225. Cuando hubiere créditos cuya impugnación o declaración no hubiere sido resuelta, el liquidador hará las reservas proporcionales que considere prudentes, repartiendo entretanto el resto del fondo según las reglas anteriores.

Art. 1226. En lo no dispuesto en este Libro, la verificación e impugnación de los créditos y los repartos se regirán por las normas pertinentes de la Ley de Reorganización y Liquidación de Activos de Empresas y Personas. Igualmente, se aplicarán a los liquidadores las causales de cesación en el cargo que establece dicha ley.

Art. 1227. Tan pronto quede agotado el proceso de reparto, el síndico rendirá una cuenta final al tribunal que lo hubiere nombrado y éste declarará terminado el procedimiento de limitación.

Si aún quedare remanente, éste será restituido a quien hubiere constituido el fondo. Además, si transcurridos tres meses desde que se haya dictado la resolución

indicada en el inciso anterior, aún quedaren acreedores que no hubieren comparecido a retirar los fondos, el remanente se entregará a quien constituyó el fondo, pudiendo esos acreedores remisos, reclamarle sus cuotas hasta dentro del término de un año contado desde que fue dictada la resolución antes mencionada.

Las reglas de este artículo, no se aplicarán al remanente que se produzca cuando el fondo constituido se refiera a la limitación de responsabilidad dispuesta en el título IX de la Ley de Navegación, en que las cuotas no cobradas, se destinarán a la adquisición de elementos y equipos para prevenir o mitigar la contaminación de las aguas, procediéndose por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en la forma que lo determine el reglamento que se dicte para tal efecto.

Art. 1228. Toda cuestión que no tuviere un procedimiento especial, se tramitará en cuaderno separado, como incidente entre quien lo formula y el que pretende limitar su responsabilidad.

Los demás acreedores interesados en el fondo, podrán actuar como terceros.

Art. 1229. Las apelaciones a que haya lugar dentro del procedimiento de que trata este párrafo, se concederán en el solo efecto devolutivo.

Contra la sentencia de segunda instancia, no procederá recurso alguno.

Art. 1230. El procedimiento establecido en este párrafo será aplicable a la constitución y distribución del fondo de limitación, en los casos en que puede ejercitarse el derecho a limitar responsabilidad por los daños derivados del derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, de que trata el párrafo 2° del título IX de la Ley de Navegación, excepto en lo relativo al tribunal competente para conocer de dichas materias.

5. Del procedimiento sobre arraigo o retención de naves y su alzamiento

Art. 1231. El titular de un crédito que goce de algún privilegio sobre una nave, establecido en este Código o en las leyes que lo complementan, podrá ocurrir ante el tribunal civil de turno del lugar donde aquélla se encuentre o ante el tribunal civil de turno que fuere competente según las normas de este Libro, para solicitar se prohíba el zarpe de aquélla, desde el puerto o lugar en que se encuentre, con el objeto de garantizar el ejercicio del crédito privilegiado o asegurar el cumplimiento de una decisión judicial que pueda implicar la realización de la nave afectada.

El tribunal requerido deberá acceder a esa petición, sin más trámite, siempre que se acompañen antecedentes que constituyan presunción del derecho que se reclama. Si no fueren suficientes dichos antecedentes o el peticionario manifestare no poseerlos aún, el tribunal podrá exigir que se constituya garantía por los eventuales perjuicios que se causen si posteriormente resultare que su petición carecía de fundamentos.

Art. 1232. Para los efectos de este párrafo, los términos prohibición de zarpe, retención, arraigo e inmovilización, se consideran sinónimos. No se comprende dentro de estas expresiones el embargo de una nave decretado en procedimientos de apremio.

Art. 1233. La retención o arraigo de que trata este párrafo, podrá solicitarse también respecto del puerto o lugar donde se espera que la nave arribe.

Si el tribunal ante el cual se solicita el arraigo fuere competente para conocer de la acción que se pretende ejercitar, podrá pedirse que el arraigo o retención se practique en cualquier otro puerto al cual arribe la nave.

Art. 1234. Una nave podrá ser objeto de la medida precautoria especial de que trata este párrafo, en los siguientes casos:

- a) Cuando la nave es el objeto material sobre el cual se ejerce el privilegio, o
- b) Cuando el acreedor es titular de un privilegio sobre otra nave que pertenece al mismo dueño, o está sujeta a la misma administración, o es operada por esa misma persona.

Art. 1235. El arraigo o retención de una nave se cumplirá mediante notificación a la autoridad marítima del lugar en que aquélla se encuentre, o por oficio o notificación al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, si la nave no se encuentra dentro de la jurisdicción del tribunal que hubiere decretado la medida. No será necesaria notificación previa a la persona contra quien se solicita la medida.

En casos urgentes, podrá el tribunal comunicar el arraigo por telegrama, télex u otro medio fehaciente.

Cuando se tratare de una gestión prejudicial, el arraigo deberá además notificarse a la persona contra la cual se solicita, dentro del plazo de diez días contado desde la resolución que lo concedió. Este plazo podrá ser prorrogado por el tribunal, por motivos fundados.

La falta de notificación dentro del plazo referido o de la última de sus prórrogas, producirá la caducidad automática del arraigo decretado, lo que será comunicado de oficio a la respectiva autoridad marítima.

Art. 1236. Cuando se tratare de una gestión prejudicial precautoria, el solicitante deberá expresar la acción que se propone deducir y someramente sus fundamentos. Si la acción no se refiere a la tenencia o posesión de la nave sino al cobro de alguna prestación pecuniaria, el actor deberá señalar el monto y forma de garantía que estima suficiente para asegurar el resultado de la acción. Si la petición se formula simultáneamente con la demanda o en el curso del pleito, el actor indicará en ella su pretensión sobre el monto de la garantía y su forma de constitución.

Tan pronto como se hubiere proporcionado la garantía solicitada, el tribunal alzará el arraigo sin más trámites. Procederá en igual forma si las partes estuvieren de acuerdo sobre dichos respectos. El tribunal podrá también calificar la suficiencia de la garantía que ofrezca el demandado, o dar tramitación incidental a esta materia. En todo caso, el monto de la garantía no podrá exceder al valor de la nave arraigada.

La garantía que se otorgue subrogará a la nave como objeto exclusivo del privilegio respectivo.

Art. 1237. La persona que ha constituido la garantía o a quien ella afecte, podrá solicitar en forma fundada y en cualquier momento, que se la modifique, reduzca o alce.

Las gestiones para alzar un arraigo no perjudican el derecho del peticionario para alegar u oponer posteriormente las excepciones o defensas que crea le competen.

Tampoco se considerarán como renuncia al derecho de limitar responsabilidad conforme a los artículos 889 y siguientes.

Art. 1238. La solicitud de oposición a una retención o arraigo, así como la de objeción al monto o forma de constitución de la garantía, se tramitarán como incidente y sin que su interposición suspenda los efectos de la resolución impugnada.

La petición sobre modificación, reducción o alzamiento de una garantía sustitutiva de un arraigo, se tramitará también como incidente.

Art. 1239. En lo no dispuesto en este párrafo o a falta de acuerdo de las partes, regirán para las medidas especiales de que aquí se trata, las normas sobre medidas prejudiciales y precautorias de los títulos IV y V del Libro II del Código de Procedimiento Civil.

Art. 1240. Las disposiciones de este párrafo no excluyen el ejercicio de otras medidas cautelares del derecho común que puedan corresponder a un acreedor para asegurar el resultado de su acción, o para los casos en que no se tratare de un crédito que goce de privilegio sobre una nave.

TÍTULO IX

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

1. De las protestas

Art. 1241. Para los efectos de este Libro, 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.

Art. 1242. Las protestas deben expresarse por escrito, de cualquier manera que permita acreditar su formulación.

La expresión por escrito comprenderá el télex, el telegrama o cualquier otro medio que registre o repita lo estampado por quien protesta en instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.

Art. 1243. Cuando la ley o la reglamentación respectiva dispongan que la protesta deba formularse ante la autoridad marítima, ella se hará mediante una presentación por escrito ante dicha autoridad. Esta presentación será eficaz para todos los demás efectos a que haya lugar.

2. De la unidad de cuenta y su conversión y de los intereses

Art. 1244. Cuando en este Libro se indique una cantidad o el valor de una indemnización en unidades de cuenta, o que deben establecerse en función de aquéllas, se entenderá por tal, 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 Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones, a la fecha del cumplimiento de la obligación de que se trate.

La determinación de la equivalencia del Derecho Especial de Giro en moneda nacional, corresponderá al Banco Central de Chile.

Art. 1245. Las obligaciones de dinero devengarán interés corriente desde la constitución en mora del deudor, salvo que se hubiere pactado uno mayor. Las indemnizaciones devengarán también interés corriente, a contar del hecho que las origina.

TÍTULO X

DE LA PRESCRIPCIÓN

Art. 1246. Las acciones para el cobro del pasaje y del flete, incluyendo sus accesorios, prescriben en el plazo de seis meses.

Este plazo se contará desde que la obligación se hubiere hecho exigible, según las respectivas estipulaciones de las partes o normas legales que regulen la materia, y en su defecto, desde el término del viaje para el cobro del pasaje y desde la fecha en que termina la entrega de las mercancías en el lugar de destino o en la fecha en que debieron entregarse, según sea el caso.

Art. 1247. La acción para que se declare una avería común, prescribe en el término de seis meses, contado desde la fecha de entrega de las mercancías o desde que se pone término al viaje.

A su vez, la acción para exigir el cobro de la contribución, prescribe en seis meses desde que se ha comunicado la emisión de la liquidación de la avería común. Pero, cuando ésta ha sido impugnada en su legitimidad, los seis meses correrán para el impugnante desde la terminación del juicio.

Art. 1248. Prescriben en dos años todas las demás acciones que procedan de las obligaciones de que trata este Libro, a las que no se les haya señalado un plazo especial.

Art. 1249. El tiempo de prescripción se contará:

1° En los contratos de fletamento:

- a) Si fueren a casco desnudo o por tiempo, desde la fecha de vencimiento del contrato o de interrupción definitiva de su ejecución, y
- b) Si se trata de un fletamento por viaje, desde la fecha prevista para su término, o desde la fecha en que el contrato se hubiere resuelto o rescindido.

2° En los contratos de transporte marítimo, desde el día en que termina la entrega de las mercancías por el porteador, o de parte de ellas, o cuando no hubo entrega, desde el término del último día en que debieron haberse entregado.

No obstante, la persona declarada responsable podrá ejercitar la acción de repetición que le corresponda, aun después de expirado dicho plazo de prescripción. Para ello, dispondrá de un plazo de seis meses, contado desde la fecha en que haya satisfecho voluntariamente la reclamación o haya sido condenado por sentencia firme a pagar en virtud de una acción ejercitada en su contra.

3° En el contrato de pasaje:

- a) En las acciones de resarcimiento por daños y de perjuicios por lesiones a un pasajero, o por la pérdida o daños del equipaje, desde la fecha del desembarco del pasajero;
- b) En caso de muerte de un pasajero ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que debió desembarcar;
- c) Si el fallecimiento ocurre con posterioridad al desembarco, pero a causa de lesiones sufridas durante el transporte, desde la fecha del fallecimiento, pero sin que el plazo total pueda exceder de tres años, contado desde el desembarco.

El plazo de prescripción de dos años para las acciones que se mencionan en las tres letras anteriores, se aplicará sea que la acción se fundamente en una responsabilidad contractual o extracontractual del transportador o sus dependientes, y

- d) En el cobro de indemnizaciones por resolución del contrato de pasaje, el plazo de seis meses se contará desde la cancelación del viaje o desde que ocurrieron los hechos que impiden su realización o continuación.

4° En caso de abordaje, el plazo se contará desde la fecha del accidente.

Sin embargo, el tiempo de prescripción será de tres años, si la nave responsable no pudo ser retenida o demandada mientras se encontraba dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, por haberlas abandonado después del abordaje sin recalar en algún puerto de la República.

5° En el cobro de servicios de auxilio, el plazo se computará desde el día en que las operaciones respectivas quedaron terminadas, y

6° El plazo de prescripción de la acción que compete al naviero, dueño u operador para repetir de los demás beneficiados con los auxilios, sólo correrá desde que hubieren sido condenados a pagar por sentencia a firme o hayan pagado voluntariamente la remuneración o compensación por los servicios al asistente.

Art. 1250. Podrá interrumpirse sucesivamente el plazo de prescripción mediante declaración escrita de la persona a cuyo favor corra, pero comenzará a correr nuevamente a contar de la fecha de la última declaración.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto ley N° 2.222, de 1978:

1.- Reemplázase el artículo 2° por el siguiente:

"Artículo 2°.- Para los fines de esta ley, se entenderá por:

- a) Dirección: La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- b) Director: El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- c) Autoridad Marítima: El Director, que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto. Los Cónsules, en los casos que la ley determine, y los Alcaldes de Mar, de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigne el Director, se considerarán Autoridades Marítimas para los efectos del ejercicio de ellas.";

2.- Reemplázase el inciso primero del artículo 16 por el siguiente:

"Para que puedan constituirse hipotecas, prendas u otros gravámenes reales sobre las naves que están en construcción, habrá un Registro de Matrículas de Naves en Construcción a cargo de la Dirección.";

3.- Reemplázase el artículo 27 por el siguiente:

"Artículo 27.- En caso de arribada forzosa, el capitán de la nave deberá dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen, señalará al capitán las formalidades que deba cumplir y las normas a que estará sujeta la nave mientras se encuentre en esta calidad.";

4.- Reemplázase el artículo 44 por el siguiente:

"Artículo 44.- El armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de esta ley, cometidas por el capitán en el ejercicio de sus funciones, con las excepciones que en ella misma se establecen, sin perjuicio de la responsabilidad del dueño de la nave cuando corresponda.";

5.- Reemplázase el artículo 45 por el siguiente:

"Artículo 45.- Toda nave deberá tener un agente o consignatario en los puertos nacionales a que arribe, salvo en los puertos en que el armador tenga oficina establecida, donde podrá actuar directamente.
Los deberes, atribuciones y responsabilidades de los agentes de naves, en su relación con la Autoridad Marítima y otras autoridades administrativas, serán determinadas por reglamento.";

6.- Reemplázase el artículo 46 por el siguiente:

"Artículo 46.- Sin perjuicio de la representación del agente de naves, el capitán es representante legal del propietario, armador u operador de la nave ante las autoridades marítimas y portuarias.";

7.- Reemplázase el artículo 50 por el siguiente:

"Artículo 50.- El capitán es el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en esta ley, en el Código de Comercio y en las demás normas legales relativas al capitán.";

8.- Reemplázase el artículo 56 por el siguiente:

"Artículo 56.- El capitán hará que se anoten en el diario de navegación todos los datos que determinen los reglamentos. Igualmente, ordenará que se anote, tan pronto sea posible, toda novedad que ocurra en la nave.";

9.- Reemplázase el artículo 105 por el siguiente:

"Artículo 105.- El rescate de especies náufragas u otros objetos que el mar arroje a la playa, dará derecho a remuneración, debiendo los asistentes dar cumplimiento a las normas de internación pertinentes.";

10.- Derógase la letra c) del artículo 153, pasando la actual letra d) a ser c), a la cual se agrega la siguiente frase, reemplazándose el punto final por una coma (,): "con excepción de los juicios sobre constitución y repartimiento del fondo de limitación a que pudiera haber lugar.";

11.- Suprímese la segunda parte del artículo 154, desde donde dice "y de las que nazcan de abordajes...", y reemplázase el punto y coma (;) que la precede por un punto final (.);

12.- Reemplázase en el artículo 155 la referencia a la letra d) del artículo 153 por la letra c) del mismo artículo, y

13.- Deróganse los artículos 42, 43, 104, 106, 107, 108, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 163 y 167.

ARTÍCULO TERCERO.- Derógase la ley N.º 3.500 sobre Hipotecas de Naves.

ARTÍCULO CUARTO.- Introdúcense las siguientes modificaciones al Código de Comercio:

a) Elimínase en su artículo 3º Nº 16 la frase "préstamos a la gruesa," y,

b) Reemplázase su artículo 553 por el siguiente:

"Artículo 553.- Por el hecho del pago del siniestro, el asegurador se subroga al asegurado en los derechos y acciones que éste tenga contra terceros, en razón del siniestro.

Si la indemnización no fuere total, el asegurado conservará sus derechos para cobrar a los responsables los perjuicios que no hubiere indemnizado el asegurador.

El asegurado será responsable ante el asegurador por todos los actos u omisiones que puedan perjudicar al ejercicio de las acciones traspasadas por subrogación.".

ARTÍCULO QUINTO.- Introdúcense las siguientes modificaciones al Código de Procedimiento Civil:

1.- Sustitúyese el artículo 304 por el siguiente:

"Artículo 304.- Podrán también oponerse y tramitarse del mismo modo que las dilatorias la excepción de cosa juzgada y la de transacción; pero, si son de lato

conocimiento, se mandará contestar la demanda, y se reservarán para fallarlas en la sentencia definitiva.", y

2.- Derógase el Título XV del Libro Tercero.

ARTÍCULO SEXTO.- Esta ley entrará en vigencia seis meses después de su publicación en el Diario Oficial.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

ARTÍCULO 1º.- Primará la voluntad de las partes por sobre lo dispuesto en los artículos 984 y 987 del Código de Comercio, hasta que entre en vigor el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, suscrito el 31 de marzo de 1978, en Hamburgo. El Ministerio de Relaciones Exteriores publicará en el Diario Oficial de la República la fecha de entrada en vigor del citado Convenio, al tenor de lo dispuesto en su artículo 30 y normas reglamentarias pertinentes.

ARTÍCULO 2º.- La exigencia de nacionalidad chilena establecida en los artículos 917 y 1041 del Código de Comercio, no serán aplicables a las empresas extranjeras que estén establecidas en el país a la fecha de publicación de esta ley.

JOSE T. MERINO CASTRO, Almirante, Comandante en Jefe de la Armada, Miembro de la Junta de Gobierno.- FERNANDO MATTHEI AUBEL, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Miembro de la Junta de Gobierno.- HUMBERTO GORDON RUBIO, Teniente General de Ejército, Miembro de la Junta de Gobierno.- OSCAR TORRES RODRIGUEZ, General Subdirector de Carabineros, General Director de Carabineros y Miembro de la Junta de Gobierno subrogante.

Por cuanto he tenido a bien aprobar la precedente ley, la sanciono y la firmo en señal de promulgación.

Llévese a efecto como Ley de la República.

Regístrese en la Contraloría General de la República, publíquese en el Diario Oficial e insértese en la recopilación Oficial de dicha Contraloría.

Santiago, 22 de diciembre de 1987.- AUGUSTO PINOCHET UGARTE, General de Ejército, Presidente de la República.- Ricardo García Rodríguez, Ministro de Relaciones Exteriores.- Hugo Rosende Subiabre, Ministro de Justicia.- Jorge Massa Armijo, General de Brigada Aérea, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- Alfonso Márquez de la Plata Y., Ministro del Trabajo y Previsión Social.- Hernán Büchi Buc, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud.- Luis Manríquez Reyes, Subsecretario de Justicia.

FICHA TÉCNICA

Código Publicación
Territorio Marítimo : TM - 012

Nombre Publicación
Territorio Marítimo : CÓDIGO DE COMERCIO
Libro III
De la Navegación y el Comercio Marítimos

1.- Promulgado por D.S. (J.) N° 18.680, del 22 de diciembre de 1987.

2.- Publicado en el D.O. N° 32.966, del 11 de enero de 1988.

3.- Modificado por:

Ley N° 20.667, del 15.Abr.2013.

D.O. N° 40.554, del 09.May.2013.

Ley N° 20.720, del 30.Dic.2013.

D.O. N° 40.752, del 09.Ene.2014.