

# LOS CLUBES DE PROTECCION E INDEMNIZACION Y SU COBERTURA FRENTE A LOS DAÑOS POR CONTAMINACION

ALFONSO ANSIETA NUÑEZ  
Universidad Católica de Valparaíso

El transporte masivo por vía marítima del petróleo y sus derivados ha dado origen a innumerables siniestros que, a su vez, han provocado cuantiosos daños en la flora y en la fauna y en las instalaciones costeras, por efecto de la contaminación.

El accidente del buque tanque TORREY CANYON, frente a las costas inglesas en marzo de 1967 constituye un hito de enorme trascendencia por el verdadero desastre ecológico que provocó, lo que motivó a la comunidad marítima internacional a enfrentar el problema, lo que se tradujo finalmente en la aprobación de la Convención Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación del petróleo, celebrada en Bruselas en 1969.

## EL CONVENIO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1969

Para adentrarnos en el tema, resulta indispensable hacer referencia al contenido de este Convenio, pues es aquí donde, por primera vez, se establece la obligación de mantener un seguro que cubra la responsabilidad de la nave de conformidad con los términos del Convenio.

El caso del TORREY CANYON dejó al desnudo diversos vacíos de la legislación vigente, que se trataron de corregir a través del Convenio.

Uno de los primeros problemas que se presentó fue la identificación de la parte en contra de quién debía entablarse la acción de resarcimiento de los daños causados. En efecto, propietaria de la nave era la BARRACUDA TANKER CORPORATION DE BERMUDA, la que estaba asociada a la UNION OIL CO. registrada en Liberia. La

nave estaba arrendada a la UNION OIL CO. la que la había fletado por un viaje a la BRITISH PETROLEUM CO. (BP). Este tipo de situaciones es por lo demás, de alta frecuencia en el comercio marítimo, lo que indudablemente dificulta el ejercicio de las acciones legales, ante el problema de determinar quién es la persona jurídicamente responsable.

La solución dada por el Convenio obvió este tipo de dificultades al hacer responsable al propietario de la nave por ser el más fácil de identificar, aun cuando tenga su domicilio en un Estado que no sea parte del Convenio.

Otra modificación de importancia respecto de la legislación marítima internacional dice relación con la forma de determinar la responsabilidad por los daños ocasionados por la contaminación. Se establece un sistema en cuya virtud el propietario es objetivamente responsable de pagar las indemnizaciones que procedan, independientemente del hecho de que haya sido o no culpable de la ocurrencia del siniestro, salvo las siguientes excepciones: Cuando el propietario prueba que los daños por contaminación: a) resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible; b) se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o, c) se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o Autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función.

Debe tenerse presente que para que operen las excepciones antes enumeradas, el peso de la prueba recae exclusivamente sobre el propietario de la nave.

El Convenio, si bien es cierto, mantiene el principio que permite al propietario limitar su responsabilidad consagrado en la Convención de Bruselas de 1957 y en la de 1976 sobre limitación de responsabilidad, aumenta dichos límites a dos mil francos oro por tonelada de arqueo del buque, con un límite máximo de doscientos diez millones de francos oro. A raíz del Protocolo adoptado en 1976 al Convenio de 1969, se utilizan ahora los Derechos Especiales de Giro (DEG) en lugar de francos oro, lo que significa 133 DEGS por tonelada de arqueo, equivalentes aproximadamente a US\$ 161, con un límite de US\$ 16.9 millones. Cuando el siniestro haya sido causado por la negligencia o culpa del propietario y que actuó con intención

de causar esos daños, o bien, temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños, no tendrá derecho a limitar su responsabilidad, lo que significa en otras palabras, que tendrá que responder por la totalidad de los daños ocasionados.

Para que el propietario pueda ejercer su derecho a limitar su responsabilidad deberá constituir un fondo ante el tribunal competente donde se haya interpuesto la acción correspondiente.

Sin duda que uno de los aspectos más novedosos de este Convenio lo constituye la exigencia a todo propietario de un buque que transporte más de dos mil toneladas de hidrocarburos a granel que se encuentre registrado en un Estado contratante, de mantener un seguro u otra garantía financiera hasta el máximo de su límite de responsabilidad, lo cual deberá demostrarse mediante un certificado emitido por el Estado donde se encuentre matriculada la nave.

Se consagra, además, por primera vez, la posibilidad de una acción directa en contra del Asegurador, quien podrá limitar su responsabilidad de acuerdo con los términos del Convenio. De esta manera se facilita enormemente la ejecución de todo reclamo al poder accionar directamente en contra del Asegurador que normalmente constituye una instancia concreta de pago de las indemnizaciones que correspondan.

Debe tenerse presente que el Convenio es aplicable respecto de contaminación proveniente de un buque tanque que transporte petróleo a granel; esto significa que existen diversas otras situaciones que pueden dar origen a contaminaciones y que no están comprendidos dentro del ámbito de aplicación del Convenio. A continuación las enumeraremos:<sup>1</sup>

"1) Derrames de petróleo desde buques fluviales o lacustres, instalaciones costa afuera, instalaciones costeras u oleoductos. Es decir no cubre derrames accidentales, o por negligencia, durante la carga de combustibles o durante transferencias de crudo en terminales monoboyas, o rupturas de mangueras o flexibles y tuberías (excepto que el derrame producido durante estas operaciones provenga del buque); tampoco cubre derrames por reventón (blow-out) de un pozo petrolero costa afuera.

<sup>1</sup> Contaminación Marina por Hidrocarburos - Omi - Proyecto Regional para América Latina RLA/85/006 - Ignacio Vergara.

2) Derrames de petróleo de buques de carga general o buques tanque en lastre que no están transportando petróleo a granel como carga. (Por ejemplo, cuando se trata de estos buques, el Convenio no cubre los daños producidos por descargas de sentinas, de tanques de residuos, lavado de tanques, pérdidas desde tanques de combustibles, etc., sean estos deliberados o accidentales).

3) Daños producidos por hidrocarburos no persistentes.

4) Daños en instalaciones fuera del territorio o del mar territorial de un país Parte del Convenio CLC, 1969; y todos los daños causados en el territorio o mar territorial de un país que no es Parte del Convenio. (En la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, se entiende por mar territorial el área marina comprendida de una distancia de 12 millas marinas desde la línea de la costa).

5) Demandas contra contratistas de salvataje y arrendadores del buque.

6) Daños causados por derrame de hidrocarburos en el mar que después han terminado en incendio”.

Los casos antes señalados quedan, sin embargo, comprendidos bajo otros sistemas legislativos internacionales, como el Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976 que entró en vigencia el 1º de diciembre de 1986, o como los sistemas de acuerdos voluntarios como TOVALOP y CRISTAL.

Finalmente cabe señalar que para determinar la aplicabilidad del Convenio los daños por contaminación deben afectar el territorio de un Estado contratante, inclusive el mar territorial. Por consiguiente, la nacionalidad y el domicilio del propietario del buque tanque carecen de relevancia para estos efectos. El ámbito de aplicación del Convenio, comprende además las medidas que se adopten tendientes a prevenir o reducir los daños. Sobre este punto, es importante destacar que esta disposición ha sido unánimemente interpretada en el sentido de que el costo que en ellas se incurra, será indemnizado cualquiera que sea el lugar donde se lleven a cabo, siempre que su objetivo sea prevenir o minimizar daños de contaminación en el territorio de un Estado contratante.

En el Protocolo de 1984 que modificó el Convenio CLC, se agregó como lugar de aplicabilidad del Convenio, la denominada zona económica exclusiva de un Estado contratante, la que, en el caso

de que un Estado contratante no la haya establecido, debe entenderse que debe extenderse no más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado.

## SISTEMAS DE ACUERDOS VOLUNTARIOS TOVALOP Y CRISTAL

En el orden cronológico corresponde que nos refiramos a los sistemas de acuerdos voluntarios, que surgieron como una necesidad urgente, a raíz del accidente del TORREY CANYON, por parte tanto de los propietarios de buques tanques como de las industrias del petróleo, en el sentido de adoptar rápidas medidas en cuanto tanto a la limpieza de la contaminación, como a proveer una adecuada indemnización a quienes hubieren sufrido daños por efecto de alguna contaminación.

Mientras se ponía en vigencia el Convenio CLC, que sólo en 1975, reunió el número de ratificaciones necesarias para ello, el acuerdo TOVALOP entró en vigor el 6 de octubre de 1969 y CRISTAL el 10 de abril de 1971.

TOVALOP significa TANKER OWNERS VOLUNTARY AGREEMENT CONCERNING LIABILITY FOR OIL POLLUTION, o sea, Acuerdo Voluntario de los Propietarios de Buques Tanques relativo a las Responsabilidad nacida de la Contaminación por Hidrocarburos.

CRISTAL significa CONTRACT REGARDING AN INTERIM SUPPLEMENT TO TANKER LIABILITY FOR OIL POLLUTION, o sea, Contrato Relativo a un Suplemento Interino para cubrir la Responsabilidad de los buques tanques nacida de la Contaminación de Hidrocarburos.

Se ha estimado que ambos sistemas constituyen soluciones transitorias mientras se logra una aplicación universal tanto respecto del Convenio CLC, 1969, como del Convenio del Fondo de 1978.

En la actualidad más del 95% de la flota mundial de buques tanques, incluyendo empresas estatales, se encuentran registrados en el sistema TOVALOP, lo cual significa un total de más de 6.000 buques.

El ámbito de aplicación de TOVALOP es más amplio que el del CLC 1969 ya que opera compensando los daños por contaminación que sufran las personas como resultado del escape o descarga de pe-

tróleo persistente, sea que se transportare como carga o como bunker, y que provenga de un buque tanque de propiedad o arrendado a casco desnudo por una persona. Además, hay lugar a indemnización a quienes hayan adoptado medidas razonables tendientes a prevenir o reducir los daños de contaminación o a remover el peligro de escape o descargas, el cual, si ocurriera, crearía un riesgo serio de daños por contaminación.

Al igual que en el Convenio, el sistema TOVALOP exige que el propietario o arrendatario de casco desnudo, tenga un seguro por el monto de su limitación de responsabilidad, el cual opera a través de los Clubes de Protección e Indemnización.

La administración de TOVALOP está en manos de THE INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LIMITED, cuya función principal es la de proveer asesoría técnica para sus respectivos aseguradores en relación con problemas de contaminación en todo el mundo.

Los límites de responsabilidad contemplados en TOVALOP son similares a los del CLC 1969, o sea, US\$ 160 por tonelada de arqueo, con un límite total de US\$ 16.8 millones.

Recientemente se aprobó un suplemento convenido entre los armadores y las compañías petroleras para aumentar los referidos límites cuando se trate de accidentes en los que sea parte un buque tanque que transporte carga perteneciente a algún miembro de CRISTAL.

Estos nuevos límites son los siguientes:

a) Para buques tanques de hasta 5.000 TRB. un máximo de US\$ 3.5 millones;

b) Enseguida US\$ 493 adicionales por cada tonelada de registro bruto hasta 140.000 TRB.

c) Con un máximo de US\$ 70 millones para buques que superen las 140.000 toneladas.

Estos límites son parecidos a los aprobados por el Protocolo de 1984 que modificó los límites del CLC 1969. En el caso de que la carga transportada no pertenezca a un miembro de CRISTAL, se aplicarían los límites originales contemplados por TOVALOP al accidente.

Los sistemas de responsabilidad reglamentados a través del CLC, 1969 y de TOVALOP, están fundamentados en la responsabilidad objetiva del propietario de la nave o de su arrendatario a casco desnudo; en cambio, el régimen de CRISTAL está basado, por primera vez,

en la responsabilidad de los dueños de la carga, quienes al integrar dicha organización otorgan una indemnización suplementaria a la disponible por parte de los dueños de buques miembros de TOVALOP que transporte a su vez carga perteneciente a un socio de CRISTAL, siempre que no haya sido posible obtener una indemnización íntegra bajo el régimen de TOVALOP, del CLC 1969 o del Fondo. También beneficia a aquellos propietarios de naves o arrendatarios de casco desnudo que han adoptado medidas para minimizar los efectos de escape de petróleo de un buque tanque, o para evitar el peligro de contaminación o compensar a personas por daños por contaminación, siempre que el monto de tales medidas exceda el límite del Suplemento de TOVALOP.

Como consecuencia de la naturaleza del Convenio privado denominado CRISTAL, que involucra a las empresas petroleras dueñas de la carga, la contaminación originada en un buque tanque en lastre, no haría aplicable el régimen contenido en este Convenio privado, dado que no estaría afectado ningún propietario de carga. En este evento, sería aplicable el Standing Agreement de TOVALOP.

Debe tenerse presente que el pago de las indemnizaciones que procedan bajo el régimen de CRISTAL, opera sobre la base de que el propietario del buque haya a su vez pagado previamente hasta su límite de responsabilidad de acuerdo con el régimen del Suplemento de TOVALOP. Pesa además sobre dicho propietario, la obligación de ejercer todas las acciones de recupero que puedan hacerse valer en contra de terceros responsables.

Los límites de responsabilidad establecidos por el régimen CRISTAL, incluidos los de TOVALOP, se determinan por el tamaño del buque. De esta manera, si la nave (debe ser un buque tanque) tiene hasta un máximo de 5.000 TRB el límite de responsabilidad asciende a US\$ 36 millones; hasta 140.000 TRB el límite será calculado a razón de US\$ 733 por TRB, con un límite de US\$ 135 millones para aquellos buques que excedan dichas 140.000 toneladas.

Los límites antes señalados se encuentran en vigencia desde el 20 de febrero de 1987.

Cabe señalar que aproximadamente el 90% de todas las cargas de hidrocarburos que se transportan por la vía marítima están cubiertos por el régimen de CRISTAL.

## EL CONVENIO DEL FONDO

Este Convenio fue aprobado en la Conferencia de Bruselas de 1971, encontrándose en vigor desde el 16 de octubre de 1978.

El objetivo principal es suplementar las disposiciones del CLC 1969 proveyendo una indemnización adicional respecto de aquellos daños por contaminación que no hayan alcanzado a ser totalmente compensados mediante la aplicación del CLC 1969. Además, permite al propietario de un buque, resarcirse por la cuantía total de su responsabilidad de conformidad con el CLC.

El financiamiento del Fondo proviene de las contribuciones impuestas a toda persona perteneciente al Estado contratante que reciba durante el año petróleo crudo y fuel oil pesado en una cantidad que exceda las 150.000 toneladas.

El límite de responsabilidad del Fondo, incluyendo la indemnización pagada por el propietario de la nave o su asegurador, asciende a US\$ 62 millones, a contar del 1º de Diciembre de 1986, cantidad que se elevará hasta US\$ 71 millones a partir del 1º de diciembre de 1987.

El Fondo está organizado en base a una Asamblea compuesta por los Estados miembros, quienes eligen a doce de entre ellos mismos para formar el Comité Ejecutivo. La administración ejecutiva está a cargo de una Secretaría dirigida por un Director.

## LOS SEGUROS DE RESPONSABILIDAD

Hemos estimado necesario describir el sistema legal de responsabilidad que se ha estado gestando dentro de la comunidad marítima internacional a raíz de los diversos y graves siniestros que han ocurrido, como una forma de comprender adecuadamente cuál es el marco de referencia dentro del cual se ha desarrollado a su vez la actividad aseguradora.

Tal como hemos señalado anteriormente, el Convenio CLC 1969, establece tres importantes nuevas modalidades en el campo de la responsabilidad:

a) Determina un sistema de responsabilidad objetiva para el propietario de un buque, salvo ciertas excepciones. Esto significa alterar

la normativa ordinaria en cuya virtud sólo hay responsabilidad si hay culpa. De conformidad con esta nueva modalidad, el reclamante no necesita demostrar que hubo culpa o negligencia de parte del propietario del buque para hacer valer su responsabilidad. Esto tiene, sin duda alguna, incidencia en el riesgo que asume el asegurador, el cual necesariamente será más grande que con el sistema antiguo donde el asegurador de responsabilidad sólo cubría el riesgo de responsabilidad siempre que su asegurado hubiere sido declarado culpable.

b) Establece la obligatoriedad de mantener un seguro u otra garantía financiera hasta el máximo de su límite de responsabilidad. Fue a raíz de esta disposición que hubo lugar a largas y difíciles negociaciones entre los países escandinavos, el Reino Unido y Francia con los Clubes de Protección e Indemnización, para que se aceptaran los certificados emitidos por estos últimos y se aceptara por los Estados su confiabilidad financiera, lo que indudablemente evita tener que llevar a cabo investigaciones respecto de la solvencia del emisor de tales certificados.

Esta obligación de asegurar pesa sobre todo propietario de buque que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel. A su vez, cada Estado miembro deberá controlar el cumplimiento de tal obligación respecto de toda nave, cualquiera que sea su puerto de matrícula, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a un terminal mar adentro situado en su mar territorial o salga de él.

c) Permite entablar una acción directa del reclamante en contra de los aseguradores. Esta norma constituye una verdadera novedad en el campo del derecho al establecer solidaridad legal entre asegurado y asegurador de responsabilidad frente a terceros. Hasta la aprobación del Convenio en referencia cada naviero era libre o no de asegurar su responsabilidad frente a terceros, correspondiendo a sus aseguradores indemnizarle lo que se hubiere visto obligado a su vez a indemnizar a los terceros al haberse configurado su responsabilidad; de esta manera, la actuación de los aseguradores se producía a posteriori, y en ningún caso había lugar a poder entablar demanda alguna directa en contra de ellos por parte de los terceros reclamantes, ya que la relación de los aseguradores era exclusivamente con sus asegurados, en virtud de un contrato de naturaleza privada, respecto del cual los terceros no podían ejercer acción ni derecho alguno. Hoy, la situación ha cambiado en virtud de esta norma expresa del

Convenio, siendo posible entablar directamente en contra de los aseguradores del respectivo naviero las acciones correspondientes, pudiendo aquéllos, de todas maneras, hacer uso de los límites de responsabilidad contemplados en el Convenio, de la misma manera que lo pudiere hacer el mismo asegurado. Aun cuando el Convenio establece que el propietario de un buque no podrá limitar su responsabilidad cuando el accidente haya sido causado por su propia culpa o dolo, si la acción se entabla directamente en contra del asegurador, éste podrá de todas maneras prevalerse de la limitación en el evento de que haya habido culpa o dolo de parte de su asegurado, todo ello sin perjuicio de poder utilizar todas las defensas que el asegurado pudiere invocar frente a los terceros.

## LOS CLUBES DE PROTECCION E INDEMNIZACION

Hemos hecho presente la importancia que tienen los seguros de responsabilidad en relación con los accidentes de contaminación, y cuán indispensable es que el sistema de seguros funcione de una manera eficiente y expedita, tanto en la asesoría técnica para la adopción de medidas apropiadas para evitar o reducir los efectos de la contaminación, como para pagar las indemnizaciones que procedieren o reembolsar los gastos en que se hubiere incurrido.

No es posible referirse a los seguros de responsabilidad sin mencionar a los Clubes de Protección e Indemnización que conforman uno de los sectores más importantes dentro del mercado de los seguros que cubren las responsabilidades frente a terceros.

El origen de estos Clubes, organizados como mutualidades, se remonta al siglo XVIII. Fue a raíz de una ley que se dictó en Inglaterra en 1720 que daba el monopolio de los seguros sobre cascos de bandera inglesa a dos compañías, la ROYAL EXCHANGE y la LONDON ASSURANCE, además de los miembros del LLOYD'S, lo que dio motivo para que los armadores se organizaran en pequeños grupos, que adoptaron la forma de Clubes, sin fines de lucro, con el objeto de repartirse entre sí el costo de los reclamos derivados de accidentes de cualquiera de sus miembros, logrando de esta manera disminuir en forma importante sus propios costos. Estos Clubes o asociaciones de armadores empezaron a funcionar con éxito, y hubo un momento en que llegaron a existir alrededor de 20 a lo largo de la costa inglesa.

En el año 1846 se dicta una nueva ley que se denominó la Ley de Lord Campbell, que impuso responsabilidades a los armadores por lesiones y pérdidas de vida a los pasajeros. Este tipo de riesgos no estaba cubierto por las pólizas de casco, a raíz de lo cual se decidió volver al sistema de los Clubes, que había sido abandonado al desaparecer el monopolio antes señalado, organizándolos esta vez con la finalidad de cubrir las responsabilidades de los armadores frente a terceros. Fue así como en 1855 se constituyó el Primer Club denominado SHIPOWNERS MUTUAL PROTECTION SOCIETY que cubría el exceso de responsabilidad por sobre los 3/4 que la Póliza de Casco aseguraba en el caso de abordaje, y las responsabilidades por lesiones y por pérdida de vida.

La dictación de nuevas leyes, así como las decisiones jurisprudenciales, fueron ampliando paulativamente el campo de las responsabilidades de los armadores, y consecuentemente aumentando la importancia y necesidad de los Clubes que fueron extendiendo sus coberturas en el sentido de incluir las nuevas categorías de responsabilidades.

Con el tiempo fueron agregándose nuevas responsabilidades a los armadores en los casos de pérdidas de vida y lesiones personales, lo que a su vez significó una ampliación de la cobertura ofrecida por los Clubes a sus miembros.

Básicamente los Clubes aseguran los riesgos no cubiertos o parcialmente cubiertos por las pólizas de casco ordinarias, partiéndose del presupuesto de que los armadores están debidamente asegurados dentro del mercado asegurador corriente bajo las condiciones usuales de riesgos marítimos sobre cascos.

Es así como los Clubes de Protección e Indemnización cubren una amplia variedad de responsabilidades que pueden afectar a los armadores, tanto en su calidad de propietarios de un buque como en la operación y explotación comercial del mismo. Ejemplos de estas responsabilidades son los casos de lesiones personales o pérdidas de vida de tripulantes, estibadores, pasajeros u otros; los de abordaje con otras naves, o los daños ocasionados a muelles, puentes u otros objetos fijos o flotantes; la remoción de restos náufragos; las pérdidas o daños a la mercadería transportada o los de multas por infracciones a leyes y reglamentos por parte de la nave.

El transporte masivo del petróleo y sus derivados dio origen, tal como lo hemos señalado al comienzo de este artículo, a determi-

nados tipos de responsabilidades como consecuencia de los daños provocados por la contaminación a raíz de accidentes marítimos. Desde el TORREY CANYON hasta la fecha han ocurrido varios casos que han producido verdaderos desastres ecológicos, además de daños de variada índole a intereses privados. La creación de TOVALOP significó de lleno la directa participación de los Clubes de Protección e Indemnización al proveer a los propietarios de buques la correspondiente cobertura de conformidad con los términos de dicho acuerdo privado.

La cobertura del P. and I. respecto de la generalidad de las responsabilidades, es ilimitada; sin embargo, respecto de las responsabilidades derivadas de accidentes de contaminación, los Clubes en general establecen un límite de cobertura ascendente a US\$ 300.000.000.

El término "Protección" dice relación con las responsabilidades resultantes del hecho de ser propietario de una nave registrada en el Club; por otra parte, el término "Indemnización" representa aquél tipo de responsabilidades derivadas de la explotación y uso de la nave.

Los Clubes están organizados como entidades mutuales, y sus reglas de funcionamiento son en general muy similares.

La dirección de los Clubes está entregada a un Directorio integrado por los miembros que sean representativos de todos los continentes y de los diferentes portes y tipo de naves que están registradas en el respectivo Club. Corresponde a este Directorio diseñar la política del Club y su planificación financiera, estando facultado además para admitir o rechazar reclamos, según méritos y circunstancias, dentro de los términos de las Reglas que regulan al Club.

La ejecución de las políticas adoptadas por el Directorio y el manejo de todos los reclamos es llevado a cabo por los Administradores (Managers) quienes en todos los Clubes tienen un completo equipo humano de profesionales y técnicos que no sólo están en condiciones de procesar los reclamos, sino que también de dar oportuna asesoría técnica a los miembros del Club. Finalmente, todos los Clubes se han preocupado de establecer una extensa red de Corresponsales alrededor del mundo, para proveer in situ los servicios que sean requeridos para cada caso.

En la actualidad, más del 90% de la flota mercante mundial está cubierta en sus responsabilidades frente a terceros, a través de los Clubes de Protección e Indemnización. A diferencia de las Compañías

de Seguros, que están organizadas en todos los países del mundo, los PANDI sólo se han desarrollado en Inglaterra, principalmente, en Suecia, Noruega, Luxemburgo, Bermudas, Japón y Estados Unidos. Sin embargo sus servicios se extienden a todos los países del orbe y a las naves de todas las banderas.

El sistema usual utilizado por los Clubes consiste en reembolsar al socio lo que éste se hubiere visto obligado a pagar a un tercero en razón de su responsabilidad, salvo en casos excepcionales donde puedan estar involucradas sumas muy grandes de dinero o cuando el Club haya sido requerido directamente por el beneficiario de alguna garantía otorgada por el Club por cuenta de su Asociado y que corresponda pagar de acuerdo con los términos de dicha garantía. Es usual, por ejemplo, que los Clubes otorguen una garantía ya sea para evitar o para alzar el arraigo de la nave de algún miembro, comprometiéndose a pagar hasta la suma garantizada, la cantidad que se ordene pagar por sentencia ejecutoriada de tribunal ordinario o arbitral, o que las partes convengan de común acuerdo. Es obvio que para que el Club emita la garantía aludida, debe tratarse de un caso debidamente cubierto por las Reglas del mismo. El prestigio y seriedad de los Clubes es reconocido universalmente por la comunidad marítima, lo que permite aceptar garantías nominales suscritas por el respectivo Corresponsal del Club, expresamente autorizado para ello, las más de las veces vía telex. El sistema sí, es bastante expedito y desde el punto de vista del armador, sin costo alguno, puesto que forma parte de los servicios que provee el Club a sus asociados dentro de la cobertura.

#### COBERTURA ESPECIFICA DE LOS CLUBES EN MATERIA DE CONTAMINACION

Las mayores responsabilidades impuestas a los propietarios de buques tanto por los Convenios Internacionales, los Acuerdos Voluntarios como por las leyes locales, constituyeron un verdadero desafío para los Clubes PANDI, especialmente al establecer la responsabilidad objetiva de los armadores y permitir en forma expresa que los reclamantes pudieran demandar directamente a los aseguradores. Igualmente, el aumento de los límites de responsabilidad, significó concretamente un potencial incremento en los montos que los

Clubes se vieron obligados a desembolsar para cubrir satisfactoriamente los requerimientos de los socios.

Es por lo anterior que los Clubes se reservan el derecho respecto de sus asociados de incrementar el monto de la contribución o de cargar una prima adicional en el evento de que en cualquier parte del mundo se dicte alguna legislación que afecte la responsabilidad del miembro.

La cobertura ofrecida por el Club comprende las reclamaciones respecto de todas las responsabilidades resultantes del escape de petróleo a consecuencia de cualquier accidente que afecte a un miembro, en especial las pérdidas o daños por los cuales el socio pueda ser responsable en su condición de parte del Convenio Voluntario de dueños de buques tanques (TANKER OWNERS VOLUNTARY AGREEMENT - TOVALOP), así como por los costos y desembolsos razonablemente incurridos con la aprobación del Club con el objeto de evitar o reducir tales responsabilidades, sin tomar en consideración la culpa de la nave asegurada.

El Club exige, de todas maneras, un específica referencia, previa a la ocurrencia de cualquier accidente, en el sentido de que la cobertura ha sido ampliada para cubrir las responsabilidades derivadas del Acuerdo TOVALOP, y que por consiguiente el socio se ha comprometido a pagar las primas o contribuciones adicionales que le sean requeridas por el Club.

Dadas las especiales connotaciones de los accidentes que producen contaminación, unida a la sensibilidad internacional en torno a tales hechos, tanto de parte de las Autoridades de los respectivos gobiernos como de los intereses particulares que resultan afectados, los Clubes participan activamente, no sólo en los aspectos propiamente de análisis de los reclamos, sino también en las asesorías tendientes a adoptar las medidas preventivas necesarias para evitar o reducir la contaminación. En este sentido los Clubes trabajan en estrecho contacto con TOVALOP, CRISTAL y el FONDO. De esta manera los reclamos se canalizan normalmente a través de los Clubes, designándose en conjunto los investigadores, peritos y abogados que asesoran en cada caso. Es así como se logran decisiones no contradictorias y se asegura una mayor uniformidad en el tratamiento de los reclamos. Además, de permitir a los reclamantes presentar una sola reclamación en lugar de tener que presentar separadamente una

en contra del asegurador y otra en contra del FONDO o de CRISTAL, según corresponda.

La cobertura de los Clubes comprende también la indemnización al socio respecto de las multas o sanciones que le hayan sido impuestas como consecuencia de haber contaminado el agua con petróleo u otras sustancias; sin embargo, dicha indemnización no procede si el Club considera que el propietario del buque no adoptó las medidas apropiadas para evitar tal contaminación.

Los Clubes que forman el LONDON GROUP han establecido un límite de responsabilidad de US\$ 300.000.000.-, por cada buque y respecto de cada accidente o acaecimiento. Por su parte, el P. & I. japonés cubre hasta los límites señalados por las leyes locales o los Convenios Internacionales, respecto de la responsabilidad de sus asociados por contaminación.

El sistema de responsabilidades establecido en los Convenios Internacionales y en los Acuerdos Voluntarios, se refiere a accidentes marítimos en los que los protagonistas son las naves que dan origen a derrames de petróleo que contaminan las aguas. Sin embargo, los agentes contaminantes no siempre provienen de los buques, sino que también pueden tener su origen en instalaciones terrestres. Es así como la ley chilena, junto con ratificar la aplicación del CLC de 1969, contempla una absoluta prohibición de arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos, aguas de relaves minerales u otras materias nocivas o peligrosas, de cualquier especie, que ocasionen daños o perjuicios en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en puertos, ríos y lagos. De esta manera, el propietario de una instalación terrestre podrá ser también objeto de multas y sanciones en el evento de haber violado la antedicha prohibición. Se establece además, en forma expresa, en el Art. 147 de la Ley de Navegación una responsabilidad civil objetiva por los daños que se ocasionen al medio ambiente marino por vertimiento o derrame de sustancias contaminantes, debiendo indemnizar todo el perjuicio que se haya causado, pudiendo limitar su responsabilidad hasta un máximo de doscientos diez millones de francos oro.

Respecto de este tipo de daños por contaminación proveniente de accidentes no marítimos, los Clubes de Protección e Indemnización, por su naturaleza, no ofrecen cobertura alguna. No debe olvidarse que los Clubes son asociaciones de armadores y que su función es precisamente cubrir la responsabilidad frente a terceros

de sus asociados. Por consiguiente, esta clase de riesgos, de la que pueden derivar importantes responsabilidades para las instalaciones terrestres que los originen, deben ser materia de otra forma de aseguramiento que no queda comprendido dentro del sistema de los Clubes PANDI.

No existe duda de que, a pesar de todas las precauciones que se adopten, y de todos los adelantos tecnológicos existentes, seguirán ocurriendo accidentes de la navegación que pueden dar origen a graves derrames, con los consiguientes perjuicios de toda índole, además de costosas operaciones tanto preventivas, como tendientes a reducir los daños producidos. El caso del buque tanque **TANIO**, que se partió en dos en el English Channel en marzo de 1980, constituye un ejemplo de repetición de accidente que afectó severamente las mismas costas, ya que dos años antes se había producido el desastre del **AMOCO CADIZ** y en abril de 1967 había tenido lugar el accidente del **TORREY CANYON**.

El total de lo reclamado en el caso del "TANIO" ascendió a US\$ 67 millones aproximadamente, provenientes de alrededor de cien personas, de los cuales el mayor acreedor fue el Gobierno francés, que reclamó aproximadamente US\$ 62 millones. Dichos reclamos incluyeron control de la contaminación, bombeo del petróleo desde el buque siniestrado, operaciones de limpieza, subsidios pagados a particulares, costos de los equipos utilizados y del personal empleado en tales faenas, restauración y limpieza de playas, dunas, colinas costeras y defensas hechas por la mano del hombre, pérdida de utilidades de los dueños de Hoteles y otras instalaciones turísticas e incluso los costos de limpieza de las aves marinas que resultaron afectadas por la contaminación.

El caso del **TANIO** es representativo, no sólo de lo repetitivo de estos accidentes, sino que también de los elevados montos involucrados y de la importante participación de los Clubes de Protección e Indemnización tanto en la asesoría técnica como en el procesamiento de todos los reclamos, la mayor parte de los cuales fue objeto de directas negociaciones y transacciones. Dadas las características de los accidentes que hemos analizado, resulta indispensable una oportuna y adecuada concertación para enfrentar con eficiencia la solución de los problemas de diversa índole que provocan, entre los propietarios del buque, las Autoridades locales afectadas, los organismos ejecutivos de **TOVALOP**, **CRISTAL** y el **FONDO**, según

proceda, y los Clubes de PROTECCION E INDEMNIZACION, sin cuya valiosa participación, resultaría muy difícil la expedita resolución de las dificultades y la necesaria coordinación de todas las partes interesadas.