

INNOVACIONES SOBRE SEGURO MARITIMO  
CONTENIDAS EN EL NUEVO LIBRO III DEL CODIGO  
DE COMERCIO, "DE LA NAVEGACION Y EL  
COMERCIO MARITIMO"

JOSE T. GUZMAN SALCEDO

Universidad de Valparaíso  
Universidad Católica de Chile

Ley 18.680:

*Artículo Primero:* sustituye el Libro III del Código de Comercio y en el Título Séptimo, Artículos 1.158 al 1.202, se refiere a los Seguros Marítimos.

*Artículo Segundo:* reemplaza el Artículo 553 del Código de Comercio el cual se aplica a los seguros marítimos y terrestres.

*Normas aplicables actualmente a los Seguros Marítimos:*

1º : Disposiciones especiales sobre los seguros marítimos contenidas en el Título Séptimo del nuevo Libro III del Código de Comercio, las cuales son de aplicación subsidiaria a la voluntad de las partes, salvo en las materias en que la norma sea expresamente imperativa.

2º : Disposiciones comunes a los seguros terrestres y marítimos, contenidas en los Arts. 512 al 560 del Código de Comercio, las cuales no han variado, salvo el Art. 553 que ha sido sustituido. Estas disposiciones se aplican a los seguros marítimos, salvo en lo regulado en forma diferente por el Título Séptimo del nuevo Libro III del Código de Comercio.

3º : Aplicación de las normas del Código Civil a los casos que estén especialmente resueltos por el Código de Comercio Art. 2º del Código de Comercio.

## LA NUEVA LEGISLACION

Para que una legislación de carácter comercial sea eficaz, quien se propone redactarla, debe observar atenta y respetuosamente la realidad mercantil que pretende regir, las necesidades de quienes intervienen en esa actividad, los usos y costumbres en que se desenvuelve ese comercio y también las necesidades del resto de la Comunidad.

Solamente después de esta observación, será posible proponer normas que delimiten los derechos y obligaciones de las partes, que definan las instituciones, cuando ello sea necesario, y, por sobre todo, establecer fórmulas que permitan evitar situaciones que, por falta de claridad, se tornen en conflictivas.

En su esfuerzo, el Legislador procurará que la normativa que propone, constituya un aporte que facilite el desenvolvimiento de la actividad a la cual se va a aplicar y que no entorpezca su desarrollo y progreso en el futuro.

Creemos que estas simples reflexiones son especialmente aplicables cuando se trata de normar una actividad tan viva, mutante y en progreso, como es la actividad aseguradora y, particularmente, la actividad aseguradora marítima.

El desarrollo del comercio de los seguros marítimos en el mundo se va produciendo en términos muy unificados. Así ha ocurrido en el pasado y presumiblemente seguirá en el futuro. Sin desconocer la importante labor cumplida en Chile, tanto el desarrollo de los principios del seguro, como de las técnicas de cobertura, parten de los grandes centros aseguradores del mundo y son seguidos con pocas variantes, por los países que pudiéramos considerar menos desarrollados en este rubro y también por los usuarios del seguro en todo el mundo. Particular importancia reviste para nuestro medio, el sistema de seguros emanados del mercado de Londres que, como sabemos, reúne en gran medida la capacidad reaseguradora de los riesgos de países como el nuestro.

Así, no podemos permanecer ajenos al hecho que son los grandes centros aseguradores marítimos del mundo donde se van a fijar y desarrollar, en mayor medida, las técnicas de cobertura que se ofrecerán posteriormente en nuestros países. Estas formas de aseguramiento, tal como han ido variando a lo largo de los tiempos, seguirán progresando y desarrollándose, con mayor o menor intervención de

nuestros mercados. Pero, como conclusión, forzosamente, debemos encarar el hecho de la permanente modificación y progreso de las instituciones y técnicas del seguro, lo cual hace aconsejable que nuestras normativas no constituyan, de manera alguna, una limitación o entraben el desarrollo del comercio asegurador y nos permita ir recibiendo cuanto adelanto llegue a nuestro mercado ya sea, determinado por el progreso mismo de la técnica aseguradora en nuestro país y en aquellos centros aseguradores marítimos más importantes del mundo, como el progreso de los seguros marítimos derivados de la evolución de la técnica del transporte de mercaderías por mar y de construcción de naves.

Es por ello que el legislador ha optado por desechar la nutrida reglamentación existente en nuestro antiguo Libro III del Código de Comercio, reemplazándolo por un conjunto de normas puntuales, básicas y orientadoras en la institución del seguro marítimo, limitándose a definir instituciones para evitar que puedan generar conflictos, resolver algunas situaciones que en el pasado habían probado no estar suficientemente claras e incorporando conceptos para facilitar el aseguramiento de riesgos que nuestra propia realidad ya hace necesarios.

Pero, lo que es más importante, estas normas sólo rigen en subsidio de las estipulaciones de las partes.

Creemos que con la técnica empleada, se consiguió evitar la excesiva reglamentación existente en la legislación antigua, la cual ha probado en algunos casos su total falta de uso o utilidad y en otros, su rápida caída en obsolescencia.

Creemos que es así como debe entenderse la nueva legislación contenida en el Libro III de nuestro Código de Comercio referida a los seguros marítimos. Una estructura que permita, sin limitación, ir incorporando todos aquellos progresos en la técnica de los seguros que nos provea el futuro. El detallar los riesgos a cubrir, la forma, amplitud o limitación de esas coberturas, no debe ser función del Legislador, sino que queda entregado a la iniciativa y creatividad de los individuos, quienes desarrollarán esta materia en los contratos.

Dadas estas explicaciones nos ocuparemos ahora de examinar, con algún detalle, innovaciones que distinguimos en la nueva legislación, insistiendo en el hecho que no necesariamente encontraremos en estas modificaciones soluciones acabadas a muchos de los problemas que plantea la interpretación de los complejos contratos de seguro en

actual aplicación. Serán las cláusulas insertadas en esos mismos contratos las que sirvan de base para dirimir las dificultades de interpretación que ellos pudieran generar.

I. *Objeto del Seguro.* El Art. 1.160 hace una mención más sistemática y actual de los bienes o intereses susceptibles de ser cubiertos con un seguro marítimo. Se sustituye la simple enumeración de algunos de los objetos de seguro marítimo contenida en el antiguo Art. 1.217, por una clasificación de coberturas acorde con las que ofrecen los principales mercados aseguradores del mundo. Así, se sigue la nomenclatura en boga, de dividir los seguros marítimos en casco, carga, fletes y desembolsos, agregando los seguros de responsabilidad.

1º. Seguros del casco: Además de las naves, se incluyen como objeto del seguro, los artefactos navales, sus accesorios y objetos fijos o movibles, cualesquiera sea el lugar en que se encuentren, incluyendo aun las naves o artefactos en construcción.

2º. Seguros de carga: es decir mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, agregando el transporte fluvial y lacustre.

3º. Se agrega el seguro de responsabilidad de las naves u otros objetos, por los eventuales perjuicios que se puedan causar a terceros como consecuencia de su uso o navegación. Este es el seguro que actualmente otorgan los llamados clubes de protección e indemnización o clubes de P&I.

II. *Respecto de los riesgos cubiertos,* los arts.1.161, 1.162 y 1.163 amplían y generalizan el ámbito de cobertura del seguro marítimo. Se señala como riesgos a cubrir, todos aquellos que implican no sólo una aventura marítima, sino también la que se desarrolla en lagos, ríos y canales interiores. Serán las partes en el contrato de seguro quienes determinen la naturaleza y la extensión de esa aventura.

Se enumeran los riesgos que se estiman de la naturaleza del seguro marítimo, incluyendo en ellos todos los casos fortuitos que ocurren en el mar u otros medios. Estos riesgos sólo pueden ser excluidos por mención expresa en las pólizas.

Se precisa que las partes contratantes pueden incluir en la cobertura otros riesgos que pueda correr el objeto asegurado en puertos,

diques o, en el caso de mercancías, cuando éstas se encuentren en tránsito por otros medios de transporte o en depósitos, antes o después de una expedición marítima.

III. *En cuanto al interés asegurable*: se precisa y aclara el concepto de interés asegurable que ya aparecía tratado en el Art. 518 del Código de Comercio. Para el seguro marítimo, queda delimitado ese interés asegurable en el Art. 1.164 en la siguiente forma:

1º Concepto: “Puede tomar un seguro marítimo toda persona que tenga un interés en la conservación de la cosa asegurada mientras corra los riesgos de una aventura marítima. Ese interés puede afectar directamente a su patrimonio o a determinadas obligaciones suyas con relación a la cosa asegurada”. Siguiendo la ley inglesa de seguros, se precisa que “se entiende que una persona tiene interés en una aventura marítima cuando ella está en cualquier relación legal o de tenencia con respecto a los bienes expuestos a la aventura marítima y que como consecuencia de esa relación, esa persona pueda ser afectada con la conservación o la buena y oportuna llegada de la cosa al término de la aventura o puede ser perjudicada por su daño o pérdida o por su detención o, por incurrir en una responsabilidad con respecto a la cosa, por su daño, pérdida o extravío durante el tiempo asegurado”.

2º ¿Cuándo debe existir ese interés? El Art. 1.165 señala que el asegurado sólo debe justificar su interés asegurable en la época en que ocurra la pérdida o daño de la cosa asegurada.

3º ¿Qué sucede cuando hay cambios de tenencia, propiedad o custodia de la cosa durante el período asegurado? El Art. 1.167 dispone que cuando las mercancías deban pasar por la custodia o propiedad de varias personas mientras están corriendo los riesgos, el seguro se entiende celebrado por “quien corresponda”, a menos que la póliza disponga otra cosa.

Con esto se consagra, como regla general, el que los seguros de carga son por “cuenta de quien corresponda”, o sea la cobertura de seguro sigue paralela al interés de la conservación de la cosa asegurada, aunque ese interés no sea típicamente el del dueño de la cosa.

Relacionada con este tema, está la facultad de transferir el beneficio del seguro, antes o después de ocurrido el siniestro. El Art.

1.168 consagra esta facultad y señala que debe cumplirse de acuerdo a las normas que el mismo Código prescribe para la cesión de un crédito mercantil. Esta facultad, naturalmente podrá estar limitada por estipulación contractual.

*IV. Del valor asegurable:* También respecto a la determinación de los valores asegurados en las pólizas marítimas, se ha querido precisar las normas y adaptarlas a los procedimientos de este comercio de seguros en el mundo y en la actualidad. Se mantiene la distinción clásica entre pólizas valuadas y aquellas que no lo son, según si las partes contratantes han consignado o no un valor para el objeto asegurado.

a. Pólizas no valuadas: Es decir, aquellas en las cuales será necesario valorizar la cosa cuando se produzca un siniestro. En estos casos, se aplicará lo dispuesto en los arts. 532, 533 y 535 del Código, es decir, la indemnización se regulará en relación al verdadero valor del objeto asegurado, el cual podrá ser establecido por todos los medios de prueba que admite el Código de Comercio.

b. Pólizas valuadas: A este respecto debe distinguirse entre los seguros de casco y los de carga.

i) Pólizas del casco: El Art. 1.169 dispone, "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. Consecuencia de lo anterior es que el valor así establecido de la cosa asegurada se reputará como el único verdadero para todos los efectos del contrato.

Hacen excepción a este principio dos casos: si se prueba que hubo fraude por alguna de las partes y, por otro lado, se reconoce la facultad de hacer otro avalúo de la nave para un efecto diferente cual es el de determinar si ella constituye o no una pérdida total constructiva o asimilada.

En esta forma, se ha robustecido en nuestra legislación el principio en virtud del cual, si las partes han valorizado la nave

al contratar un seguro sobre ella, no podrá reconsiderarse ese valor a menos que se pruebe que hubo fraude de alguna de las partes del contrato.

Claramente, se suprime la posibilidad de impugnar la valoración de la cosa asegurada argumentando error, lo cual era posible en la legislación anterior.

El principio enunciado constituye una costumbre y, en algunos casos, una norma, generalizada en materia de seguros de naves. Al precisarla, nuestra legislación no hace sino adecuarse aún más a las prácticas vigentes en los más importantes mercados aseguradores.

Al respecto, es útil citar un caso de jurisprudencia de los Tribunales de Gran Bretaña.

En "General Shipping and Forwarding Co. British General Insurance Co., Ltd. una nave fue asegurada en la suma de L2.000 en diciembre de 1921, bajo una póliza en la cual estaba avaluada en L5.000. En la realidad, su valor de mercado era aproximadamente L1.500. La nave sufrió una pérdida total el 23 de septiembre de 1923, cerca de Skerries, durante la vigencia de la póliza. El asegurado presentó reclamo por L2.000 bajo los términos de la póliza, pero los aseguradores repudiaron la responsabilidad fundados en que la nave estaba exageradamente sobrevaluada.

Se concluyó que el reclamo procedía. Si bien la nave estaba considerablemente sobre asegurada, probablemente hasta el extremo de dos veces su valor, los aseguradores eran tan capaces de estimar su valor de mercado como lo eran los armadores. No hubo fraude, y bajo el Art. 27 (3) de la Ley de Seguro Marítimo de 1906, el valor fijado por la póliza era concluyente.

ii) Pólizas de carga, Art. 1.171: En el seguro de transporte de cosas la suma asegurada podrá incluir, además del valor de las mercancías en el puerto donde empieza la expedición, todos los costos razonables para hacerlas llegar al lugar de su destino, incluyendo la prima del seguro.

Pero la nueva norma va más allá e innova en forma importante al establecer que podrá también aumentarse la suma asegurada hasta el monto del precio que razonablemente pueda obtenerse de la venta de las cosas, si éstas llegaren sanas al lugar de destino previsto. Si existiere duda sobre el precio de venta en el lugar de destino de la carga sana, éste podrá ser también establecido por peritos.

Con la disposición que se menciona, se consagra la facultad de llevar la suma asegurada hasta más allá del costo de la mercancía. Ello permite incluir en la suma asegurada la utilidad que el exportador razonablemente podía esperar, de no mediar el acaecimiento del siniestro, al vender esa mercadería en condiciones normales, en el lugar de destino. Esta situación especial cobra gran importancia, por ejemplo, en el comercio de exportación de perecibles que ya desde hace un tiempo ha cobrado un auge extraordinario para nuestro país. Por lo demás, ya los mercados aseguradores nacionales y extranjeros habían creado este mecanismo para ampliar el concepto de valor asegurado, cubriendo una necesidad del mercado.

V. *Perfeccionamiento del contrato.*- Los arts. 514 y 515 del Código, contienen las normas fundamentales sobre perfeccionamiento y prueba del contrato de seguro respecto de la promesa de celebrar ese mismo contrato.

Por su ubicación, estas normas están destinadas a ser aplicadas tanto a los seguros terrestres como a los marítimos.

"Art. 514. El seguro se perfecciona y prueba por escritura, pública, privada u oficial, que es la autorizada por un corredor o por un cónsul chileno en su caso.

El documento justificativo del seguro se llama póliza.

La póliza puede ser nominadamente extendida a favor del asegurado, a su orden o al portador. Otorgándose escritura privada u oficial, se extenderán dos ejemplares para el resguardo recíproco de las partes.

Art. 515. El seguro ajustado verbalmente vale como promesa, con tal que los contratantes hayan convenido formalmente en la cosa, riesgo y prima.

La promesa puede ser justificada por cualquiera de los medios probatorios admitidos en materia mercantil, y autoriza a cada una de las partes para demandar a la otra el otorgamiento de la póliza."

En consecuencia, la regla general en materia de seguros es que los contratos sean solemnes puesto que para su perfeccionamiento se requiere el otorgamiento de un instrumento llamado póliza. No obstante, si el asegurado y el asegurador han convenido formalmente en los elementos esenciales del contrato de seguro: cosa, riesgo y prima,

y están en condiciones de probar ese hecho, se le reconocerá a éste el valor de una promesa, lo que da derecho a cada parte para exigir a la otra el otorgamiento de la póliza. Pero, el contrato no se habrá perfeccionado sino hasta el otorgamiento de la póliza.

Lo anterior se reduce al simple y claro principio "sin póliza, no hay seguro". Pero este principio dio origen a algunos conflictos, y por otra parte, producía un distanciamiento entre nuestro sistema jurídico y las prácticas existentes en algunos importantes centros aseguradores del mundo.

En efecto, se puede considerar una práctica relativamente generalizada en el mundo de los seguros, el hecho que un asegurador asuma los riesgos sobre una cosa en virtud de un acuerdo con el asegurado, y el otorgamiento de cierta documentación, todo ello en forma previa a la emisión de la póliza. Al emitirse posteriormente esa póliza de seguro, se consigna la fecha anterior en que comenzaron a correr los riesgos por cuenta del asegurador y se antedatan documentos. Esto último, pues el asegurado querrá que se fije la fecha en que tiene cubiertos sus riesgos y el asegurador, por su parte, tendrá interés en que se devengue prima desde la misma oportunidad.

Por otra parte, se argumentaba por algunos, que dependiendo la emisión de la póliza solamente del asegurador, la eventual demora de éste en otorgarla no debía dejar al asegurado en la situación de no tener contrato de seguro.

En todo caso, siguiendo el legislador la costumbre de los principales centros aseguradores extranjeros y reconociendo que también existen en Chile esos documentos suscritos por las partes, que son preparatorios de la emisión de las pólizas, implementó este sistema para nuestro país respecto de los seguros marítimos.

Así, el Art. 1.173 dispone:

"Art. 1.173.- El contrato de seguro marítimo se entiende perfeccionado desde el momento en que el asegurador expresa por escrito su aceptación a la propuesta escrita de celebrar el seguro, sea que ésta se haya formulado directamente por el proponente o por alguien en su nombre. Servirán para justificar el momento en que la proposición fue aceptada, las anotaciones que el asegurador hubiere estampado en la propuesta, la hoja de cobertura u otro documento que

se acostumbre a utilizar entre asegurados, corredores y aseguradores, para la celebración del contrato.

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

La ley de seguros inglesa contempla al efecto la siguiente norma:

“21. A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract, although it be unstamped.”

Al tratar del interés asegurable respecto de las mercancías y específicamente en los casos que éstas podían cambiar de tenencia o propiedad durante el período asegurado dijimos que a este respecto se consagra, como regla general, el que estos seguros son por cuenta de quien corresponda. Concorde con esta regla general, el Art. 1.174 dispone: “En el seguro sobre mercancías o carga, no será necesaria la individualización precisa del asegurado, pudiendo ser contratado éste por cuenta de quien corresponda”.

En el caso de seguros de casco contratados por una persona distinta del dueño, el asegurador deberá consignar en la póliza, dicho interés asegurable.

VI. *Uso de formularios de condiciones de póliza.* Recogiendo también lo que constituye una práctica en los principales mercados aseguradores del mundo, se reconoce en el Art. 1.175 la posibilidad de remitirse a condiciones de seguro contenidas en formularios preredactados mediante una simple mención a esos formularios en la póliza.

“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 existiera duda sobre la interpretación que deba

darse a las reglas específicas incorporadas, éstas se interpretarán en contra de quien haya emitido la póliza.”

Se agrega una norma de interpretación similar a la regla contenida en el inciso 2º del Art. 1.566 del Código Civil.

“Pero las cláusulas ambiguas que hayan sido extendidas o dictadas por una de las partes, sea acreedora o deudora se interpretarán contra ella, siempre que la ambigüedad provenga de la falta de una explicación que haya debido darse por ella.”

VII. *Obligaciones y derechos de las partes*, No se presentan a este respecto grandes innovaciones y nos limitaremos a señalar algunas precisiones o aclaraciones: Ver Art. 1.176.

(1). Se precisa la obligación del asegurado de informar previa y cabalmente al asegurador de todas las circunstancias que permitan a este último apreciar el riesgo que va a cubrir. Corresponde a una obligación ya contemplada, con carácter general, en las disposiciones comunes a los seguros (Art. 556 N° 1º), la cual tiene gran importancia en todo los mercados de seguros y en las legislaciones extranjeras. Conocida es la trascendencia de esta obligación de informar que debe cumplir celosamente el asegurado y que en el mercado inglés es cuidadosamente controlada en su cumplimiento.

(2). Respecto de la prueba del siniestro, sólo se destacan las materias que el asegurado debe justificar para cobrar la indemnización. (Ver Art. 1.177)

Se precisa que respecto del origen del daño o gasto reclamado, el asegurado “sólo deberá indicar los hechos que presumiblemente lo produjeron”. Ello, siguiendo la doctrina prevaleciente en los centros aseguradores extranjeros, tiene el efecto de constituir en favor del asegurado el derecho, en principio, a ser indemnizado e invierte el peso de la prueba para que el asegurador deba probar entonces que la pérdida no ocurrió por un hecho cubierto por el seguro.

(3). Para resolver los conflictos que se pueden suscitar cuando existen causas concurrentes de un siniestro, se establece la regla de la causa principal o determinante (Ver Art. 1.184). Es decir, si el siniestro se produce como consecuencia de varios hechos, será indemnizable solamente si el hecho o causa principal o determinante corresponde a un riesgo cubierto por el asegurador.

“Con todo, cualesquiera 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”.

(4). En cuanto a los derechos del asegurado, se actualizan los términos que dicen relación con las acciones de avería y de dejación. Asimismo, se han precisado conceptos como el de pérdida total constructiva o asimilada y se señalan, a título de ejemplo, casos más actuales de siniestros que revisten ese carácter, por cuanto los señalados en la legislación derogada habían caído en obsolescencia. (Ver Art. 1.189).

(5). En cuanto a los riesgos indemnizables, el legislador se remite a los términos de la póliza comprometida, señalando sí que, a menos que existiere exclusión expresa en el contrato, se reembolsará la contribución en Avería Gruesa y los gastos de “sue and labour”, es decir, aquellos incurridos para evitar o disminuir un daño cubierto por la póliza”.

VIII. *Seguro de responsabilidad*. Se introduce por primera vez en la normativa que rige el seguro marítimo, la cobertura de responsabilidad, es decir, aquella que puede generar una nave u otro objeto asegurado por los perjuicios que se produjeran a terceros, como consecuencia de su uso o navegación. Este seguro tradicionalmente ha sido cubierto por asociaciones mutuales de armadores denominadas Clubes de Protección e Indemnización o Clubes de P&I. Se establece como principio de esta cobertura el que el asegurado sólo tendrá derecho al reembolso de la indemnización y gastos en que incurriere cuando ya hubiere pagado esa indemnización por perjuicios a terceros y también se establece la obligación del asegurado de poner en conocimiento del asegurador cualquier reclamo de que sea objeto y que pueda comprometer la responsabilidad de éste quedando además obligado el asegurado a adoptar todas las medidas de defensa que fueren procedentes.

La regla general es que el asegurador de responsabilidad no puede ser demandado directamente por los perjuicios que debe su asegura-

do. Ello tiene la excepción constituida por el caso en que ese asegurador de responsabilidad haya otorgado una garantía para cubrir la responsabilidad del asegurado. Habiéndose otorgado esa garantía, el asegurador de dicha responsabilidad podrá ser demandado por el tercero a cuyo favor se emitió la garantía, en forma directa se consagra asimismo que el seguro de responsabilidad de un armador cuando se refiere a daños por abordaje o por colisión con cualquier objeto fijo o flotante, no produce obligación de indemnizar sino frente a la insuficiencia de la suma asegurada en la póliza de casco que tradicionalmente cubre ese riesgo.

IX. *La Prescripción.* Se unifican los plazos de prescripción de las acciones del comercio marítimo y de las averías.

Se ha tomado como base el criterio general de la prescripción propuesto por organismos internacionales, unificando los plazos en el lapso de dos años.

Se contemplan excepciones a dicho plazo, manteniendo plazo de seis meses para materias específicas, como el cobro del pasaje y flete y la acción para que se declare Avería Gruesa y para el cobro de su contribución.

Se innova en cuanto a la interrupción de la prescripción, recogiendo la costumbre, generalizada en el comercio marítimo internacional, de extender los plazos de prescripción por una simple declaración unilateral escrita, de la persona a cuyo favor corre.

X. *Subrogación.* Por último debe destacarse la sustitución del Art. 553 del Código de Comercio.

La antigua disposición establecía:

“Art. 553. El asegurador que pagare la cantidad asegurada podrá exigir del asegurado cesión de los derechos que por razón del siniestro tenga contra terceros, y el asegurado será responsable de todos los actos que puedan perjudicar el ejercicio de las acciones cedidas.

Aun sin necesidad de cesión, el asegurador, en su carácter de interesado en la conservación de la cosa asegurada, puede demandar daños y perjuicios a los autores del siniestro.

Pero en este caso el asegurador no podrá prevalerse de una presunción o de cualquier otro beneficio legal que competa a la persona asegurada”.

Así, el asegurador que pagare la indemnización debida por un siniestro y quería recuperar esa indemnización de un tercero responsable, tenía dos opciones:

1º. Podía exigir del asegurado la cesión de sus derechos en contra del tercero responsable y en esa forma, en virtud de la subrogación, dirigirse en contra de ese tercero.

2º. Sin necesidad de cesión, en su carácter de interesado en la conservación de la cosa asegurada, podía reclamar indemnización de daños y perjuicios a los autores del siniestro. Al perseguir esta responsabilidad extracontractual, el asegurador no podía prevalerse de las presunciones u otros beneficios que eran propios del asegurado.

Este sistema era criticado en dos aspectos:

1º. La necesidad de cumplir el procedimiento de cesión de acciones constituía un trámite innecesario. En la práctica, la cesión no se perfeccionaba siempre en forma adecuada y se producían impugnaciones a dicha cesión en ocasiones con fundamento legal y en otras sin ellos.

2º. Además, el conceder al asegurador otra vía para perseguir la responsabilidad de los terceros causantes del siniestro, una acción directa, extracontractual, se estimaba inadecuada, al menos en materia marítima, en que la tendencia en el mundo es a unificar la responsabilidad, ya sea extracontractual o emane precisamente del contrato.

El nuevo Libro III recogía ya esa tendencia de las últimas convenciones internacionales al considerar que la responsabilidad y su medida debe ser una sola, ya fuere su origen contractual o extracontractual.

Este sistema, por lo demás, corresponde al principio de general aplicación en las legislaciones modernas que rigen los seguros. Ya en la ley inglesa de seguros marítimos de 1906 se contempla el sistema de subrogación legal.

Considerando que esta modernización del sistema debía ser general y no limitarse solamente al campo del seguro marítimo, se estableció el principio de la subrogación por el solo ministerio de la ley para todo tipo de seguros, modificando al efecto el Art. 553 cuya nueva redacción es la siguiente:

“Art. 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”.

La subrogación opera automáticamente, por el hecho del pago del siniestro, de tal manera que, mientras no se cumpla dicho pago, es el asegurado el único que puede ejercitar las acciones de recupero.