

La Problemática sobre el Remanente del Fondo de Limitación de Responsabilidad

JAVIERA VARGAS PÉREZ Y FERNANDA ZÚÑIGA RODRÍGUEZ¹

Resumen

La constitución del fondo de limitación de responsabilidad está regulada en el artículo 1210 y siguientes del Código de Comercio. El presente trabajo tiene por objeto analizar la situación que se produce a partir de la aplicación del artículo 1227, específicamente, su inciso tercero. Esta norma regula cómo y hacia dónde deben destinarse los montos que conforman el fondo, una vez terminado el procedimiento de reparto. En particular, el inciso tercero, regula los casos de constitución de un fondo de limitación de responsabilidad por contaminación marina, respecto del cual no se establece expresamente hacia dónde deben ir las cuotas que conforman dicho fondo. Así, este vacío legal ha generado dos interpretaciones completamente disímiles, cada cual con sus diversas implicancias, las que se analizarán a través de lo señalado por la doctrina, la jurisprudencia chilena y el derecho comparado.

Palabras Claves

Fondo de limitación de responsabilidad, procedimiento de reparto, contaminación marina, interpretaciones, cuotas.

Abstract

The fund to limit liability is regulated in the Code of Commerce. This paper aims to analyze the application of Article 1227 of the Code, specifically its third paragraph. This provision governs how and where the surplus will be allocated once all credits have been paid and/or distributed. The third paragraph of this provision regulates the constitution of a fund in case of marine pollution. However, this paragraph does not expressly indicate where the surplus will go. As a result, this lack of regulation has generated two completely opposite interpretations, each with its various implications, which we will discuss based on what the legal doctrine, the case law and other countries have said about this situation.

Keywords

Liability limitation fund, allocation procedure, marine pollution, interpretations, shares.

¹ Estudiante de Derecho, Universidad de Valparaíso, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales.

javieravargas@live.com Estudiante de Derecho, Universidad de Valparaíso, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. fer.zuniguez@gmail.com

1. INTRODUCCION

En Chile el legislador ha permitido al armador o naviero, en ejercicio de su actividad comercial marítima, constituir un fondo de limitación de responsabilidad para cubrir los eventuales daños que puedan producirse como consecuencia de tal actividad. Así dicho fondo se encuentra regulado en el artículo 1210 y siguientes del Código de Comercio².

En cuanto a lo concierne a este artículo, y tal como se anticipa en su título, nuestro objetivo es estudiar una situación específica que se suscita a partir de la aplicación del artículo 1227³ del Código de Comercio⁴, particularmente su inciso tercero.

La norma mencionada regula cómo y hacia dónde deben destinarse los montos de dinero que conforman este fondo una vez terminado el procedimiento de reparto, mientras que el inciso tercero se refiere a lo mismo, pero específicamente en los casos de constitución de un fondo de limitación de responsabilidad por contaminación marina. Luego, a partir de lo que establece este artículo, se desprende que:

- a) Puede darse que luego de pagar los créditos por el daño producido, se agote el fondo de limitación y no quede remanente de dinero.
- b) Puede darse que se paguen una cierta cantidad de créditos por la responsabilidad en que se incurre, y eventualmente podrá haber otra cantidad de créditos no cobrados por los acreedores. En el caso que estas cuotas efectivamente no se cobren, ellas estarán destinadas a la adquisición de elementos y equipos para prevenir o mitigar la

² El procedimiento para la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad en Chile se encuentra regulado en el Título VIII “DE LOS PROCEDIMIENTOS DE COMERCIO MARÍTIMO”, en el Párrafo 4° “Del procedimiento para la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad” del Libro III de nuestro Código de Comercio.

³Código de Comercio de la República de Chile, Artículo 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, 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.”

⁴ En adelante, nos remitiremos a él indistintamente como Código de Comercio chileno o Código.

contaminación de las aguas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en adelante “Autoridad Marítima”.

- c) Finalmente, puede darse – y aquí radica el problema que suscita el inciso tercero del artículo 1227 del Código de Comercio-, que se paguen los créditos por la responsabilidad en que se incurrió; que hayan cuotas no cobradas, cuyo monto de dinero ya sabemos hacia dónde va destinado, y que, además, quede un remanente del fondo de limitación, cuyo destino no es regulado por la norma. Este remanente lo denominaremos “remanente sobrante”.

El destino del remanente sobrante, explicado en el acápite c) que acabamos de referir, no ha sido un tema pacífico en nuestro ordenamiento jurídico, toda vez que la ley no establece, a lo menos expresamente, hacia dónde deben ir estos montos de dinero en caso de contaminación marina. En atención a este vacío legal, es que el remanente sobrante que se produce como resultado de la limitación de responsabilidad, es una materia que actualmente tiene dos interpretaciones completamente disímiles - que analizaremos en profundidad en los siguientes párrafos - y que por ser opuestas, a la hora de aplicarlas, dan origen a situaciones totalmente diferentes que pueden llegar a afectar, por una parte, al armador que constituye tal fondo de limitación de responsabilidad, y por otra parte, al Fisco de Chile.

Para saber cuál de estos dos posibles destinos se aviene de mejor manera, tanto con la naturaleza de la institución de la limitación del fondo de responsabilidad como al espíritu de las normas que rigen la actividad comercial marítima en Chile, se hace necesario que realicemos un análisis detallado de los factores que dan origen a dicha situación, con el objeto de entender las implicancias y efectos que genera el ejercicio de estos actos.

En atención a lo anterior, y con el objeto de facilitar el entendimiento del tema, primero daremos una mirada a los conceptos que se utilizan en este artículo, que incluyen, entre otros, la figura del naviero o armador, la Autoridad Marítima y la institución del fondo de limitación de responsabilidad en Chile. Luego, analizaremos la situación actual del remanente sobrante del fondo de limitación de responsabilidad en el Código de Comercio.

En base a lo expuesto, podremos tener una visión general de lo que sucede hoy en Chile, en virtud de lo que establece nuestro ordenamiento jurídico, lo que consecuentemente nos

permitirá analizar las dos posturas contrapuestas que se esgrimen a partir de la interpretación del inciso tercero en cuestión, en relación –específicamente- con el destino del remanente sobrante. A continuación, y luego de haber aclarado el panorama nacional de esta institución en Chile, trataremos de encontrar sus referentes en el derecho comparado, a fin de tener información acerca de cómo se ha manejado la institución en otros países. Finalmente, presentaremos nuestra postura y cuál de las dos interpretaciones que se han generado respecto del destino de estos dineros, es la que creemos más apropiado de acuerdo al espíritu de nuestra legislación.

2. CONCEPTOS

- **Concepto de medio ambiente**: La Ley N° 19.300, Sobre de Bases Generales del Medio Ambiente, publicada el 9 de marzo de 1994, define el medio ambiente en su artículo 2°, letra II, como: "*el sistema global constituido por elementos naturales y artificiales de naturaleza física, química o biológica, socio-culturales y sus interacciones, en permanente modificación por la acción humana o natural y que rige y condiciona la existencia y desarrollo de la vida en sus múltiples manifestaciones*". A partir de esta definición, es posible observar que en Chile el medio ambiente se considera como un sistema integral que comprende elementos naturales, artificiales, y socioculturales, como el patrimonio histórico, artístico, cultural y antropológico, entre otros. Esta definición es importante debido a que ella es utilizada en leyes y tratados internacionales vigentes en Chile. De igual forma, es importante recordar que la protección de dicho sistema global encuentra su fundamentación en la Constitución Política de 1980, específicamente en su artículo 19 N° 8, que señala: "*El derecho de vivir en un Medio Ambiente libre de contaminación. Es deber del Estado velar para que este derecho no sea afectado y tutelar la preservación de la naturaleza*".
- **Autoridad Marítima**: La Ley de Navegación, Decreto Ley N° 2.222, establece en su Título 1, sobre Disposiciones Generales, específicamente en su artículo 5 que: "*La autoridad marítima corresponderá a la Dirección y, como tal, aplicará y fiscalizará el cumplimiento de esta ley, de los convenios internacionales y de las*

normas legales o reglamentarias relacionadas con sus funciones, con la preservación de la ecología en el mar y con la navegación en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional.", todo ello sin olvidar la existencia de otras autoridades marítimas. Está constituida por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, entidad a la que nos referiremos en adelante como la Autoridad Marítima.

- **Armador o Naviero**: El Código de Comercio, en su artículo 882, inciso primero, establece: "*armador o naviero es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre*". Es importante señalar que el armador es el titular del derecho a la navegación y quien tiene la gestión comercial y náutica de la nave, pudiendo desprenderse sólo de la primera, pues la segunda, esto es, la gestión náutica – que dice relación con la navegación, la operación, conducción y maniobra técnica de la nave y, en general, con todo lo que tenga relación con que la nave se encuentre en condiciones de navegabilidad, es decir, el efectivo control de la nave ejecutando la navegación⁵- es consustancial a su actividad.
- **Limitación de Responsabilidad**: Los preceptos del Título VIII del Libro III del Código de Comercio están destinados a regular, entre otras materias, la limitación de responsabilidad. Este concepto puede entenderse como un "*tope cuantitativo en la extensión del resarcimiento*", es decir, una cantidad máxima más allá de la cual el propietario y/o armador de un buque no habrá de responder por los créditos que fue generando el buque por el desarrollo de la navegación. La limitación puede expresarse por medio de un bien -en especie-, por medio del valor de un bien -"ad valorem"- o una suma, expresada de manera directa o a la que se llega por medio de una operación o cálculo.⁶
- **Fondo de Limitación**: Primeramente es necesario señalar que esta institución no está definida por el Código de Comercio, en sus normas del libro III⁷. Lo que se

⁵ TOMASELLO, Leslie: *Curso de Derecho Marítimo Chileno*, Editorial Libromar LTDA, Valparaíso, 2014, págs. 248 a 253.

⁶ CHAMI, Diego: "Limitación de responsabilidad por créditos marítimos" *En Revista "Derecho Comercial y de las Obligaciones"*, N° 203, Lexis Nexis, Depalma, 2003, pág. 12.

⁷ En nuestro ordenamiento, el sistema de limitación de responsabilidad del naviero está contenido preferentemente en el Libro III del Código, siendo aplicables también, ciertas disposiciones de la Ley de Navegación contenida en el Decreto Ley N° 2.222 de 1978, en lo que dice relación con la responsabilidad civil por los daños derivados de los derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas.

regula es el procedimiento especial para su constitución y su distribución en los artículos 1210 y siguientes, y se relaciona con uno de los aspectos del beneficio que la ley reconoce a la empresa marítima para limitar su responsabilidad. En la doctrina nacional, se ha explicado la limitación de responsabilidad marítima diciendo que: *“es la facultad que la ley concede al dueño o armador de una nave para limitar su responsabilidad en determinados casos, frente a sus acreedores, por una cantidad de dinero que la misma ley se encarga de establecer. Esta facultad puede también ser invocada o usada por el operador, el transportador o el fletante de una nave. Dicho en otros términos, esa facultad, que inicialmente se concibió como un beneficio para el dueño de una nave, la práctica la fue extendiendo al naviero o armador de la misma, y por último, a quienes emplean la nave para hacer transporte, sea que lo hagan por cuenta propia o ajena, como el fletante, el operador o el transportador.”*⁸

En el Derecho Marítimo nacional es posible encontrar cuatro regímenes de limitación de responsabilidad: a) *La limitación de responsabilidad del armador* (artículos 888 y siguientes del código); b) *La limitación de responsabilidad del transportador de mercancías* (artículos 992 y siguientes del Código); c) *La limitación de responsabilidad del transportador en el contrato de pasaje* (artículos 1004 y siguientes del Código) y d) *La limitación de responsabilidad por contaminación* (artículos 144 y siguientes de la Ley de Navegación⁹).

En cuanto a su naturaleza jurídica, se ha sostenido que: *“consiste en un procedimiento judicial cuyo conocimiento y resolución corresponde a los tribunales ordinarios de la República. El comienzo del mismo depende de la iniciativa que tomen los legitimados para invocar la limitación de responsabilidad (empresa naviera). Es un procedimiento contencioso y concursal, cuyo objetivo es –según indica el artículo 1210 del Código de Comercio- constituir un fondo de limitación*

⁸ CORNEJO, Eugenio: “La limitación de Responsabilidad por la Constitución de un Fondo de Limitación y sus efectos extraterritoriales”; *En Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso XXI*, Valparaíso, Chile, 2000.

⁹ Aquí hay que distinguir cómo se regulan las formas de contaminación en Chile: en el CLC 92 se regulan los hidrocarburos transportados a granel como carga; mientras que la Ley de Navegación, en su artículo 142 “se prohíbe absolutamente arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos, aguas de relaves de 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 responsabilidad, verificar y liquidar los créditos a los cuales puede oponerse dicha limitación, y efectuar su repartimiento entre los acreedores.”¹⁰.

En Chile, hasta el año 1988, con la dictación de la Ley N°18.680, existía el sistema de limitación basado en el abandono de la nave, en que ésta se vendía y con el producto de ello se pagaban los créditos. Con la entrada en vigencia del nuevo cuerpo legal, comenzó a regir un régimen tarifario, esto es, un mecanismo en el que, en lugar de entregar la nave misma a los acreedores en el estado que estaba, la empresa naviera coloca a disposición de aquellos una suma de dinero o una garantía de tal suma para que con ella se paguen sus créditos.¹¹ El monto de dinero en cuestión se determina en base al tonelaje de arqueo o registro grueso o bruto de la nave prescindiendo de su valor real y efectivo.

En consideración a lo anterior, queremos realizar algunos alcances de forma de tener una idea general del estatuto jurídico de esta institución en Chile, con el fin de facilitar su entendimiento:

- Lo primero que hay que señalar es que la limitación de responsabilidad constituye una excepción al principio general y común de la reparación integral del daño, o a la idea de la satisfacción completa de la obligación.
- La limitación dice relación con el monto hasta el cual responderá la empresa naviera y consiste en determinar la suma máxima a la cual queda obligada en caso de incurrir en responsabilidad. También dice relación con el patrimonio con el cual se hace frente a la prestación, es decir, los bienes con los cuales responde la empresa naviera.
- Posee tres características que lo definen: a) constituye un beneficio establecido por la ley; b) es un derecho renunciable de la empresa naviera y c) puede perderse por incurrir ésta en los casos previstos por la ley. A su vez es menester mencionar que dicha limitación puede tener un origen convencional.
- En términos generales, es un régimen de limitación legal, ya que es el legislador quien fija los montos máximos hasta los cuales responde el naviero. Es también un régimen de limitación de masa afectada al pago de las deudas, en donde la empresa naviera puede instar por la constitución de un fondo de limitación

¹⁰ ABUAUAD, Ricardo: “Limitación de Responsabilidad de la Empresa Naviera”, Editorial Jurídica de Chile, año 2007, pág. 53.

¹¹ CORNEJO, Eugenio. Ob. cit., pág.144.

mediante el inicio de un procedimiento especialmente regulado al efecto. Y, finalmente, es también un régimen voluntario que operará en la medida que la empresa naviera lo invoque dentro del tiempo y con la forma previstos en la ley.¹²

- Puede invocarse por la empresa naviera mediante dos vías: la primera de ellas es por vía de excepción en los juicios en contra de la empresa naviera, para hacer efectiva la responsabilidad en relación a los créditos a los cuales es oponible el beneficio; y la segunda, es por vía de acción, en aquellos casos en que ésta de inicio al procedimiento especial para la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad.

3. SITUACION ACTUAL DEL REMANTE SOBRANTE EN EL FONDO DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD EN EL CODIGO DE COMERCIO CHILENO

Para poder entender a cabalidad la situación actual sobre el destino del remanente sobrante en nuestro ordenamiento, es necesario, primeramente, poner nuestra atención en la figura en que recaen los efectos del conflicto que genera la aplicación del inciso tercero del artículo 1227 del Código de Comercio, esto es, el armador o naviero, analizando respecto de éste, el aspecto que nos atinge, es decir, su limitación de responsabilidad en los casos en que se produce contaminación marina, tomando dicho tema como punto de fuga para, finalmente, aterrizar en el conflicto que nos convoca.

3.1.- ¿Qué se entiende por responsabilidad del armador o naviero?:

Para comenzar, es preciso señalar que desde una perspectiva amplia, encontramos diversos sujetos que intervienen en la navegación y comercio marítimos, entre los que se encuentra la figura del armador o naviero¹³, quien cumple diversas funciones, pero respecto de las cuales - como señalamos en el párrafo anterior -, sólo nos remitiremos a analizar un aspecto en particular, esto es: *¿qué entendemos por la responsabilidad del armador o naviero?*

¹²Ídem.

¹³Conforme al Artículo 882 inciso 1º, del Código de Comercio: “armador o naviero es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave que la explota y expide en su nombre”.

Para responder la pregunta formulada, debemos precisar, en un primer momento, que el armador o naviero responde conforme a las normas contenidas en el Libro III del Código de Comercio y en la Ley de Navegación. Así, el artículo 886 del mismo cuerpo legal señala: *"el armador responde en la forma que prescriben este Libro y la Ley de Navegación.....Responde asimismo, en igual forma, por las indemnizaciones a favor de terceros, por los hechos del capitán, oficiales y tripulación"*.

En cuanto a lo señalado, es necesario indicar que nuestro Código de Comercio considera en la misma norma tanto al armador-propietario, como al armador no propietario de la nave. Precisamente el armador en el ejercicio de las actividades propias de la navegación, está afecto a múltiples responsabilidades contractuales y extracontractuales, que pueden tener origen en hechos propios o en los de terceros (terceros que pueden estar bajo un vínculo de subordinación o dependencia, como la tripulación, o que no están bajo dicha subordinación, como lo es, la designación de un agente de estiba y desestiba, entre otros). De esta forma, el armador responde según la ley de una amplísima variedad de obligaciones pecuniarias, entre las que se encuentra la responsabilidad civil derivada de la contaminación marina.

Sin embargo, si lo que debemos decir respecto de este tema terminara acá, ser armador sería uno de los puestos menos amigables y menos apetecidos. Por ello, desde antaño, se ha entendido que los riesgos asociados a la "fortuna de mar" son más elevados que los que conllevan otras actividades comerciales que, generalmente, se realizan en tierra. Por consiguiente, fue necesario conceder a los navieros la posibilidad de limitar su responsabilidad.

La limitación de responsabilidad: *"consiste en la determinación anticipada de la máxima extensión económica de la responsabilidad frente a un caso dado"*¹⁴. Por ello, en todos los ordenamientos legales en que se encuentra establecida, se regula de manera tal que tenga siempre un tope o monto máximo, el cual se establece en base a diferentes fórmulas, dando origen a diferentes sistemas como son el alemán, francés, inglés o el italiano.¹⁵ Nuestro país sigue el sistema inglés, en cuanto se limita la responsabilidad hasta una suma fija, en razón de un tanto alzado por tonelada, en caso de daños materiales y/o de daños personales.

¹⁴BELTRÁN, Luis: "Curso de Derecho de la Navegación", Buenos Aires, Astrea, 1983, pág.526

¹⁵TOMASELLO, Leslie. Ob. cit., págs. 268 a 270.

La limitación es eventualmente ejercida por el armador en cuanto a que dicho régimen de limitación -como se aprecia en diferentes disposiciones - aparece primariamente referido a él. Sin embargo, no hay que confundirse, ya que dicho régimen no es exclusivo de la figura del armador, sino que existen también otros sujetos que pueden invocar la limitación¹⁶, los cuales se encuentran mencionados en los artículos 891, 901, 902 y 903 del Código de Comercio.

De esta forma, el derecho a limitar responsabilidad puede ejercerse por dos vías: por vía de excepción, al contestar una demanda en un juicio indemnizatorio, o por vía de acción, mediante la constitución un fondo, en que se pone a disposición de los acreedores una suma de dinero determinada. Dicho fondo, se conoce como “*fondo de limitación de responsabilidad*”, el cual es una institución relativamente moderna en nuestro ordenamiento jurídico nacional. De hecho, se consagra por primera vez en el Título IX de la Ley de Navegación, Decreto Ley N° 2.222, en 1978, que posteriormente es complementada y desarrollada en la Ley N° 18.680, de 1988, que sustituyó el Libro III de nuestro Código de Comercio, específicamente, en su Título VIII, Capítulo IV “Del procedimiento para la Constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad”.

Frente a lo anterior, es menester mencionar que dicho fondo se origina por el ejercicio de una facultad privativa que las leyes confieren al naviero o armador de la nave y que se extiende – entre otros - al dueño, al transportador u operador que la utiliza, a su Capitán y dotación en determinados casos¹⁷. De esta forma, el obligado o responsable examinará la conveniencia de usar de esta facultad, debido a que ésta sólo tendrá un efecto práctico cuando el daño indemnizable efectivamente supere el monto limitado. En caso de decidir usarla, deberá emplear el procedimiento que establece el Párrafo IV, del Título VIII del Libro III del Código de Comercio.

3.2.- Limitación de responsabilidad en la Contaminación Marina:

¹⁶TOMASELLO, Leslie. Ob. cit., págs. 290 a 293.

¹⁷ Estos casos se encuentran regulados en los artículos 888 y 889 del Código de Comercio.

En cuanto a la limitación de responsabilidad, también debemos tener en cuenta que el artículo 897 señala que: “...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, demás, esos mismos hechos produjeren responsabilidades, conforme a las normas del título IX de la Ley de Navegación (que se refiere a la contaminación), y resolviere 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.”

De ella podemos señalar como primer alcance, que al hablar de contaminación marina y no acuática, sólo se está refiriendo a las aguas del mar, luego dicho concepto se encuentra limitado tal como lo señala el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática¹⁸, a las "aguas sometidas a la jurisdicción nacional" dentro de las cuales se consideran a las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

Teniendo en cuenta esta distinción previa, al establecer qué entenderemos por “contaminación marina”, nos remitiremos al concepto que señala el reglamento en su artículo 4 letra f, el cual define a la **“contaminación de las aguas”** como: *“la introducción en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, por el hombre, directa o indirectamente, de materia, energía, o sustancias de cualquiera especie que produzcan o puedan producir efectos nocivos o peligrosos, tales como la destrucción o daños a los recursos vivos, al litoral de la república, la vida humana, los recursos hidrobiológicos; peligro para la salud humana; obstaculización de las actividades acuáticas. Incluida la pesca y otros usos legítimos de las aguas; deterioro de la calidad del agua para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento y del medio ambiente marino”*.

Teniendo claro lo anterior, hay que señalar que dicho fondo se rige por la Ley de Navegación en su Título IX “De la Contaminación”, como lo señalamos precedentemente, pero también por las normas del Código de Comercio en su Libro III, Párrafo 4º “Del procedimiento para la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad”, tal como lo señala el artículo 1230 del mencionado código, con ello

¹⁸Decreto Supremo, N°1 de la Subsecretaría de Marina del Ministerio de Defensa Nacional, Diario Oficial, 18.11. 1992, Artículo 4º letra f.

queda de manifiesto que en el procedimiento de limitación, bajo la figura de un fondo, son aplicables ambos regímenes.

3.3.- Origen y situación actual del fondo de limitación de responsabilidad en el ordenamiento chileno:

Para entender cabalmente esta figura jurídica, es preciso conocer los antecedentes más importantes que se tuvieron a la vista para incorporarla en nuestro Código de Comercio, específicamente, en los artículos 882 y siguientes. Estos antecedentes se encuentran en la Convención sobre Limitación de Responsabilidad de Buques de Mar, suscrita en Bruselas el año 1957, y en la Convención sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, suscrita en Londres el año 1976, además de los Convenios Internacionales que ya habían sido ratificados por Chile. Uno es el *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos*, suscrito en Bruselas 1969, conocido por su sigla Convenio “CLC 69” (Civil Liability Convention) -que fue modificado en algunos aspectos por el protocolo de 1992¹⁹- ; y otro es *el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimientos de desechos y otras Materias con sus Anexos*, ambos promulgado por el Gobierno de Chile; mediante el Decreto Supremo N° 476, del Ministerio de Relaciones Exteriores. De estas convenciones internacionales, los dos primeros tienen aplicación general, y los últimos, tienen aplicación específicamente en los daños producidos por contaminación marina.

Sin embargo, el legislador nacional introdujo modificaciones con respecto a algunas de las disposiciones de los últimos dos mencionados acuerdos internacionales, con el objeto de armonizar la legislación interna con la normativa internacional, y a la vez, incorporó materias que no estaban contenidas en dichos acuerdos.

El legislador mantuvo el sistema de responsabilidad de carácter objetivo, mientras que amplió las causales por las que se incurre en responsabilidad: mientras el Convenio Internacional contemplaba exclusivamente los derrames por hidrocarburos, nuestra Ley de Navegación los amplió a los derrames de cualquier clase de materias o desechos incluyendo a los derrames provenientes de instalaciones terrestres.

¹⁹El “CLC 1969” fue modificado por el Protocolo de 1976, 1984 y 1992, siendo Chile Estado signatario del CLC 1969 y Protocolo de 1992, que también es conocido por “CLC 1992”.

Según el artículo 5.4 del CLC de 1969 (norma que no fue modificada por el Protocolo de 1992 que enmendó el referido Convenio), establece que *“el fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus reclamaciones previamente aceptadas”*. Este Convenio, establece, también, que los remanentes deberían *“restituirse al que constituyó el fondo de limitación de responsabilidad”*, mientras que, de acuerdo con la modificación introducida por el inciso tercero del artículo 1227 de nuestro Código de Comercio, el cual trata la finalización del procedimiento de reparto del fondo de limitación de responsabilidad, dichos remanentes serán destinados a la Autoridad Marítima. Esta disposición establece una distinción del remanente entre las cuotas no cobradas y las cuotas cobradas. A su vez, si hablamos específicamente de cuotas, entendemos que para ello tenemos que concebirlas dentro de una masa limitada (que sería el fondo), es decir, tenemos que establecer la existencia de un determinado universo en donde se ubicarían dichas cuotas. Teniendo esto claro, podemos comprender las cuotas de dos formas, sea que éstas se encuentren cobradas o no. Dentro del mismo universo establecido, podemos entender la posible existencia de un excedente, en relación a que las cuotas antes mencionadas afectarían dicho fondo, pero no lo abarcarían del todo.

Se establece, de esta manera, una clara diferencia entre:

- Las *cuotas cobradas*, que son aquellos dineros que corresponden a los acreedores y han sido retirados por éstos en tiempo oportuno.
- Las *cuotas no cobradas*, que también llamaremos *“remanente no retirado”*, que son aquellos dineros que, pese a corresponder a acreedores afectados por la limitación, no han sido retirados por éstos, caso en el cual el legislador dispone su devolución al constituyente del fondo, transcurrido que sea un trimestre desde la resolución de que el acreedor remiso reaparezca dentro del año para cobrar su cuota, también contado desde dicha resolución.
- El *“excedente”* o *“remanente sobrante”*, que son aquellos dineros del fondo que exceden al monto de los créditos afectados por la limitación y que ya han sido pagados con cargo al mismo fondo.

En relación a esto nuestro Código es claro en señalar que: *“las cuotas no cobradas, se destinarán a la adquisición de elementos y equipos para prevenir o mitigar la contaminación de las aguas...”*, es decir, las cuotas no cobradas serán percibidas por la

Autoridad Marítima. Con todo, en nuestra opinión, si hay inactividad del acreedor para percibir, es decir, no se ha manifestado una voluntad del acreedor para percibir, lo que impide consumir el pago, dichos fondos también deberían volver al constituyente. A pesar de ello, queremos referirnos a la gran discusión que se ha venido generando a nivel doctrinario, la cual es el destino de los “*excedentes*” o “*remanente sobrante*” de dicho fondo ya concluido el proceso de reparto.

4.INTERPRETACIONES CONTRAPUESTAS

Habiendo aclarado en qué consiste el fondo de limitación de responsabilidad en los casos que se produce contaminación marina, ahora analizaremos las interpretaciones contrapuestas que se originan a partir de la interpretación del inciso tercero del artículo 1227 del Código de Comercio.

Recordemos que la referida norma dispone:

Artículo 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, 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.”

La norma, tanto en el inciso segundo como en el tercero, regula el destino de los remanentes que, eventualmente, se producen una vez que se agota el proceso de reparto y que se declare terminado el procedimiento de limitación. Estos aspectos no han presentado

problemas de interpretación, puesto que tanto el tenor literal como que el espíritu o sentido de ellas es claro.

Sin embargo, el inciso tercero del artículo en comento, contiene una disposición especial, que rige únicamente para los remanentes que se produzcan en el caso la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad por contaminación. Según esta norma, las “cuotas no cobradas” se destinarán a la adquisición de elementos y equipos para prevenir o mitigar la contaminación de las aguas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Al utilizar las expresiones “cuotas no cobradas” (que según hemos visto, refiere simplemente a aquellos créditos que, pese a corresponder a acreedores afectados por la limitación, no han sido retirados por éstos, caso en el cual se dispone que se destinen a la Autoridad Marítima con los fines ya mencionados), presenta dificultades de interpretación, puesto que no menciona expresamente la situación del referirse al remanente sobrante que se produce luego de haberse pagado los créditos.

En atención a la situación recientemente expuesta -que constituye un vacío legal- se han presentado dos interpretaciones:

- a) *El remanente sobrante va a las arcas del Fisco mediante la administración de la Autoridad Marítima.*
- b) *El remanente sobrante debe restituirse a su constituyente.*

4.1.- El remanente sobrante va a las arcas del Fisco mediante la administración de la Autoridad Marítima.

La primera de las posturas que analizaremos, sostiene que el sentido del inciso tercero del artículo 1227 del Código de Comercio conduciría a la conclusión ineludible según la cual si resultan remanentes en un fondo de limitación constituido para limitar responsabilidad por gastos, daños o perjuicios derivados de los acontecimientos de que trata el citado Título IX de la Ley de Navegación, este remanente provenga de cuotas no cobradas o de saldos por cualquier otro título, pertenecería al Fisco de Chile, pero sometido a la administración y disposición de la Autoridad Marítima. El Reglamento sobre la forma de proceder por la referida Dirección se contiene en el Decreto Supremo (M) N°1 de 6 de enero de 1992,

publicado en el Diario Oficial de 18 de Noviembre de 1992. Según esta postura, las palabras usadas por el inciso 3° del artículo 1227 - “*las cuotas no cobradas*” - sería una expresión de significado amplio que se aplicaría a todo excedente que pueda resultar luego que se hayan cargado al fondo cualquier clase de obligaciones del limitante por las responsabilidades establecidas en los artículos 144 y 145 de la Ley de Navegación. Bajo esta particular forma de concebir el concepto de “cuotas no cobradas”, tendríamos que entender de la misma manera a éstas y al remanente del fondo.

Por tanto, bajo el alero de esta postura, tanto “*las cuotas no cobradas*” – en sentido estricto - como el remanente de dinero que se produzca y que no se deba en créditos, en definitiva pertenecería al Fisco de Chile, mediante la administración de la Autoridad Marítima, no teniendo el constituyente ningún derecho a que se le restituyan esos montos de dinero que conforman el fondo de limitación.

La conclusión que enarbola esta postura, se refiere a lo recientemente expuesto y tiene que ver con el sentido amplio que se le debería dar a la expresión “*cuotas no cobradas*”, lo cual permitiría destinar estos montos de dinero a alguien distinto del constituyente y, desde esta perspectiva, corresponderían al Fisco de Chile.

4.1.1.- Argumentos esgrimidos por esta postura:

1. El artículo 144 en su numeral 5° de la Ley de Navegación, establecería una presunción de derecho: “*se presume que el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medio ambiente marino produce daño ecológico*”
- Esta presunción sería de derecho, en atención al ámbito de afectación cuando se produce un derrame de sustancias contaminantes. Dicho de otra forma, la contaminación marina produciría un daño de difícil o imposible cuantificación. Por esta razón, cuando se habla de daño ambiental, siempre habría un margen de perjuicios no cuantificables o indeterminados. Es por ello que se justifica que el remanente sobrante se restituya a la Autoridad Marítima, quien se encargaría de utilizar estos montos de dineros para mitigar o prevenir la contaminación de las aguas²⁰.

²⁰ CORNEJO, Eugenio: *Consulta sobre cuál es el destino de los remanentes que puedan resultar de un “fondo de limitación de responsabilidad”, cuando se ha constituido para cubrir los reclamos por perjuicios causados a terceros en la operación de una nave o por perjuicios derivados del derrame de hidrocarburos u*

2. A mayor abundamiento, y siguiendo la línea de argumentación del punto anterior, hay que hacer una distinción entre dos casos:

- Cuando el fondo se constituye con el objeto de limitar la responsabilidad bajo situaciones que no tienen origen en la contaminación.
- Cuando el fondo se constituye con el objeto de limitar la responsabilidad en situaciones que tienen origen en un derrame o contaminación marina.

En la primera situación, los créditos son condonados en la parte que exceda al tope del fondo de limitación presuntivo, mientras que en la segunda, por el contrario, no habría “intrínsecamente” excedentes, pues siempre quedará un crédito fiscal de monto indeterminado por el perjuicio al medio ambiente marino. En este segundo argumento, debemos remitirnos a lo mismo que se ha dicho respecto del primero.²¹

3. La interpretación del inciso final tendría que hacerse en concordancia con las obligaciones y facultades de la Autoridad Marítima, contenidas en su Ley Orgánica, DFL N° 292, el Título IX de la Ley de Navegación y el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; en cuanto a siniestros que produzcan contaminación de las aguas, dentro de dichas obligaciones destacan:

a. Cautelar el cumplimiento de la prohibición de arrojar lastre o cualquier sustancia que ocasione daños o perjuicio en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional.²²

b. Adquirir los equipos, que se requieran para contener o eliminar daños causados por derrames, así como para su prevención²³.

otras sustancias perjudiciales. Informe en Derecho preparado por Eugenio Cornejo Fuller, Valparaíso, 18.082.06, Págs. 5 y sgtes.

²¹HARRIS, Jaime- RADIC, Walter: *Informe solicitado por el Hotel Antofagasta sobre el destino de los remanentes que puedan resultar de la constitución de un “fondo de limitación de responsabilidad”, cuando éste se ha constituido para cubrir los reclamos por perjuicios causados a terceros derivados del derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas al medio ambiente marino.* Informe en Derecho preparado por Jaime Harris y Walter Radic, Viña del Mar, 6.08, 2010, págs. 4 y sgtes.

²² Ley Orgánica, DFL 292. Art 3 ;Que siendo las funciones de la citada Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, funciones de carácter técnico, deben éstas ser desempeñadas por oficiales en retiro de la Armada o de la Marina Mercante Nacional, motivo por el cual y ante la escasez actual de dicho personal técnico, se hace necesario modificar transitoriamente las disposiciones vigentes sobre incompatibilidades de sueldos en relación con las pensiones de retiro, ya que, de otro modo, se retirarían del servicio muchos funcionarios a los que no sería posible reemplazar.

²³ Ley Navegación Art. 142. Se prohíbe absolutamente arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos, aguas de relaves de 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.

- c. Adoptar las medidas preventivas que estime necesarias para evitar la destrucción de la flora y fauna marítima o los daños al litoral de la República.²⁴
- d. Aplicar sanciones y multas por contravención de las normas que prohíben la contaminación, en conformidad al Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática.²⁵

En conclusión, es la Autoridad Marítima el órgano o autoridad encargada de prevenir, sancionar y combatir la contaminación marina en Chile, y que para ello sería necesario que se le permita adquirir los implementos necesarios para llevar a cabo su cometido, con lo cual, la interpretación que le otorga un sentido amplio a la frase “*cuotas no cobradas*” vendría siendo la vía más idónea respecto de lo dispuesto por la legislación y lo que ella establece respecto de las competencias de la Autoridad Marítima.²⁶

4.2.- El remanente sobrante debe restituirse a su constituyente.

La Dirección y sus autoridades y organismos dependientes tendrán la misión de cautelar el cumplimiento de esta prohibición y, a este efecto, deberán:

1) Fiscalizar, aplicar y hacer cumplir todas las normas, nacionales e internacionales, presentes o futuras, sobre preservación del medio ambiente marino, y sancionar su contravención, y

2) Cumplir las obligaciones y ejercer las atribuciones que en los Convenios citados en el artículo siguiente se asignan a las Autoridades del País Contratante, y promover en el país la adopción de las medidas técnicas que conduzcan a la mejor aplicación de tales Convenios y a la preservación del medio ambiente marino que los inspira. El reglamento determinará la forma cómo la Dirección, las Autoridades Marítimas y sus organismos dependientes ejercerán las funciones que les asignan este y el siguiente artículo. En el mismo reglamento se establecerán las multas y demás sanciones para los casos de contravenciones, aplicables al propietario de la instalación; al propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval, o a las personas directamente responsables del derrame o infracción. La Dirección adquirirá los equipos, elementos, compuestos químicos, y demás medios que se requieran para contener o eliminar los daños causados por derrames, así como para la adopción, difusión y promoción de las medidas destinadas a prevenir la contaminación de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. Sólo la Autoridad Marítima, en conformidad al reglamento, podrá autorizar alguna de las operaciones señaladas en el inciso primero, cuando ellas sean necesarias, debiendo señalar el lugar y la forma de proceder. Si debido a un siniestro marítimo o a otras causas, se produce la contaminación de las aguas por efecto de derrame de hidrocarburos o de otras sustancias nocivas o peligrosas, la Autoridad Marítima respectiva adoptará las medidas preventivas que estime procedentes para evitar la destrucción de la flora y fauna marítimas, o los daños al litoral de la República.

²⁴ Ídem.

²⁵ Ley de Navegación; Párrafo 3° De las Sanciones y Multas, artículo. 149. Corresponde a la Dirección aplicar las sanciones y multas por contravención de las normas del párrafo 1° de este Título, en conformidad al reglamento.

La misma autoridad aplicará las sanciones en que incurran las naves chilenas que efectúen descargas ilegales de hidrocarburos fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, si hubieren quedado impunes.

²⁶ CONTRERAS, Osvaldo: *Sobre el destino que cabe dar a las cuotas no cobradas por los acreedores del fondo de responsabilidad marítima por contaminación acuática*. Informe en Derecho preparado por Osvaldo Contreras, Santiago. págs. 22 y sgtes.

La segunda postura respecto de este inciso tercero, responde a una interpretación más templada de la norma, toda vez que ella no alude expresamente al destino de este remanente sobrante del fondo de limitación y sólo hace alusión a las “cuotas no cobradas”. En virtud de ello, es que esta corriente de interpretación considera que allí donde el legislador no ha puesto disposición no debe hacerlo el intérprete, ya que si aquél hubiese querido destinar el remanente sobrante a la Autoridad Marítima, lo habría establecido expresamente en la norma. En coherencia con lo anterior, esta postura entiende que cualquier intento tendiente a que este remanente sobrante tenga un destino diferente al constituyente del fondo de limitación de responsabilidad – en la medida que la norma no establece el destino de estos montos de dinero –, se convierte en un agravio superlativo al derecho de propiedad consagrado en nuestra Constitución²⁷ ya que estos montos de dinero que se establecen como un fondo de limitación de responsabilidad tienen un origen evidentemente privado respecto del cual el Estado no puede apropiarse sin que haya ley expresa que lo autorice.

4.2. 1. Argumentos esgrimidos por esta postura:

1.- El artículo 144 en su numeral 5° de la Ley de Navegación, señala: *“Se presume que el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medio ambiente marino produce daño ecológico”*

Frente a este argumento, podemos afirmar que si se tratara de una presunción de derecho, el legislador lo habría establecido expresamente en la norma, así como lo ha hecho en otros casos del ordenamiento jurídico chileno²⁸. En consecuencia, constituye una presunción simplemente legal que admite prueba en contrario, y con ello se admite la posibilidad de la existencia de derrames que no alcancen a producir daño ambiental considerable, sobre todo en aquellos casos en que los equipos de mitigación ante un derrame actúan de forma rápida, expedita y efectiva, casos en los que se impide que llegue a producir un impacto ambiental.

²⁷ Constitución Política de la República, artículo 24: *“nadie puede, en caso alguno ser privado de su propiedad, del bien sobre el que recae o de alguno de los atributos o facultades esenciales del dominio, sino en virtud de ley general o especial que autorice la expropiación por causa de utilidad pública o de interés nacional, calificada por el legislador.”*

²⁸ Código Civil, artículo 76 inciso II: Relativo a la época de la concepción; artículo 706 del Código Civil, en cuanto a la mala fe del poseedor que invoca un error de derecho.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, no podemos desconocer la existencia de casos en que, efectivamente, se produce un daño ambiental a causa de derrames en las aguas, casos en los que concordamos es sumamente difícil de cuantificar. Sin embargo, si establecemos que dicha afectación es incuantificable, ello implicaría dejar en desprotección al particular que incurrió en dicho derrame, debido a que ninguno de sus esfuerzos por compensar el daño causado sería suficiente y, con ello, quedaría siempre en deuda con la Autoridad Marítima.

Junto a ello, debemos considerar, además, una dificultad en cuanto a que dicha situación podría equipararse a un tipo penal abierto, debido a que la sanción que deriva de la conducta típica (en este caso, el hecho que generó el daño ambiental) no se encuentra abarcada por la norma y al hablar de un “daño incuantificable”, se entrega totalmente a la consideración del juez lo que se entenderá por “daño causado”, lo cual dejaría una puerta abierta para que se generen en casos similares, sanciones muy disímiles, situación intolerable en un estado de derecho como el nuestro, que garantiza la igualdad ante la ley.

2.- Casos que el fondo se constituye para limitar la responsabilidad por situaciones que tienen origen en un derrame o contaminación de las aguas. Según la primera postura, en ellos no existiría “intrínsecamente” excedente, ya que siempre quedaría un crédito fiscal de monto indeterminado por el perjuicio al medio ambiente marino.

En respuesta a este argumento, debemos tener presente que la actividad marítima *per se* conlleva es riesgosa y con potencialidad cierta de causar daño²⁹. De este modo, siempre el particular se encuentra expuesto a verse involucrado en un escenario de contaminación marina. De esto, el legislador es consciente, y por ello la ley reconoce que el riesgo es inherente a la actividad marítima, dándole al armador o naviero la facultad para limitar su responsabilidad, permitiéndole resguardar el patrimonio del particular, que se aventuró a realizar dicha actividad

²⁹BARROILHET, Claudio: “¿Subsiste la fortuna de mar en el derecho marítimo chileno?” *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* N° 29, Valparaíso Julio 2009.

La fortuna de mar es una institución antiquísima del Derecho marítimo, propia de los sistemas legales civilistas, que consiste en considerar a cada nave como un patrimonio especial y separado de los restantes bienes que su propietario o armador mantenga en tierra, y aún del resto de su flota. La consecuencia de esta separación es que las deudas que surjan al explotar una nave sólo pueden hacerse efectivas en la misma nave y no en los restantes bienes de su propietario o armador.

riesgosa y, a su vez, ordena indemnizar bajo un monto establecido por el Tribunal, a los terceros afectados.

Sin embargo, debemos tener presente que muchas veces el fondo establecido supera con creces los montos indemnizatorios correspondientes – caso que se encuentra bajo el alero del inciso tercero del artículo 1227 del Código de Comercio – y, en tales situaciones, tendremos créditos que serían excedentes del fondo, frente a lo cual se hace evidente (por motivos de certeza jurídica y en coherencia con lo establecido por nuestra Constitución en relación al derecho de propiedad), que se restituyan al constituyente del fondo, atendido principalmente que al llegar a esta instancia, éste ya ha cumplido con los deberes que le exige la ley, tales como indemnizar a los acreedores por los daños verificados de acuerdo a los que estableció el Tribunal, siendo los montos excedentes - tal como lo señala su nombre (“*remanente sobrante*”) - del fondo que él mismo constituyó. Toda postura que sostenga una lógica contraria implicaría situar en un plano de indefensión al particular, es decir, dejarlo en desmedro ya que, por más que tome las precauciones necesarias para no generar o mitigar los efectos de la contaminación, de igual forma se le privará de parte de su patrimonio contenido en el fondo de limitación, a pesar que los daños en sí sean resarcidos con un monto muy menor al monto final que alcanzó dicho fondo de limitación.

En consonancia con lo anterior, es relevante tener presente que la actividad marítima es esencial en el transporte, intermediación y distribución de productos, por lo cual se hace fundamental que existan sujetos interesados en llevarla a cabo, y la única manera de evitar una disminución considerable en la cantidad empresas que se dedican a ejercerla, es protegiéndolas mediante una regulación legal eficaz, completa y suficiente que establezca los mecanismos adecuados para garantizar un ejercicio expedito de la actividad comercial marítima. De otra manera, se hace poco rentable llevarla a cabo, y habría una ausencia de interés en ella, lo cual puede llevar a efectos paralizantes de la economía de un país como lo es Chile, en donde el transporte marítimo es una vía principal para ejercer el comercio. Por lo anteriormente explicado, es de vital importancia fortalecer legislativamente al empresario marítimo, lo cual implica – a lo menos - restituirle los montos de dinero

que forman parte un remanente sobrante del fondo de limitación de responsabilidad en los casos ya señalados, puesto que respecto de ellos el constituyente es su único dueño y cualquier intento de destinarlos al Fisco de Chile o a una entidad privada distinta de él, se convierte en un atentado a su derecho de propiedad como de comerciante.

3.- La Autoridad Marítima es la encargada de prevenir, sancionar y combatir la contaminación marina en Chile, para lo cual debe adquirir los implementos necesarios.

Teniendo claro que una de las finalidades de este servicio pública es combatir la contaminación utilizando los implementos necesarios, es pertinente reflexionar sobre lo siguiente: *¿Con qué fondos se realiza la adquisición de los implementos necesarios para combatir la contaminación marina?* Para ello hay que atender a los recursos con que cuenta la Autoridad Marítima:

Estos se encuentran establecidos en el artículo 169 de la Ley de Navegación, que dispone: *“La Dirección del Litoral y de la Marina Mercante podrá cobrar tarifas por los servicios que preste y derechos por las actuaciones que realice en el desempeño de sus funciones.”*, es decir, tarifas y derechos; mientras que los fondos que generan las “cuotas no cobradas” conforme lo que señala el artículo 1227 del Código de Comercio *“...se destinarán a la adquisición de elementos y equipos para prevenir o mitigar la contaminación de las aguas...”*.

Como fluye de su simple lectura, el artículo 169 de la Ley de Navegación establece que ella podrá cobrar tarifas y derechos, todo lo cual no se corresponde con el concepto de “remanente sobrante”, motivo por el que no atañe al intérprete asimilarlos, como si fueran todas fuentes de recursos de la entidad. De esta manera, sostenemos firmemente que mientras ninguno de los artículos señalados hace referencia expresa al remanente sobrante del fondo de limitación como montos de dinero que pudieren corresponder a la Autoridad Marítima. Evidentemente, el remanente sobrante debe quedar excluido y, por ello, no puede ser legítimamente considerado un recurso con el que contaría esta entidad (para dar cumplimiento al objeto que le impone la ley). De la misma manera, hay que tener presente que la

Autoridad Marítima, como organismo dependiente del Estado, debe velar por cumplir a cabalidad sus funciones con las herramientas que le fueron entregadas, y las finalidades que tiene que cumplir, todo lo cual no puede atribuirse como responsabilidad de un particular, ya que al sostener que el remanente sobrante debe ser destinada a ella, implica trasladar una responsabilidad que es del Estado a los particular que llevan a cabo el comercio marítimo. En otras palabras, que exista este remanente sobrante en un fondo de limitación, no da derecho a la Autoridad Marítima a confiscarlo, sin razón de ley alguna, con el pretexto de cumplir los fines que le propios.

5. FONDO DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD EN CHILE Y EL DERECHO INTERNACIONAL

5.1.- Limitación de responsabilidad en Chile:

La constitución de un fondo limitación de responsabilidad en Chile es una institución que, sin perjuicio de estar regulada en las normas revisadas anteriormente, no ha tenido mayor desarrollo doctrinario ni jurisprudencial. El vacío legal que se produce a propósito del inciso tercero del artículo 1227 del Código de Comercio, tiene profundas implicancias dependiendo de cuál corriente interpretativa se adopte, y aun así, no existe un tratamiento sistemático del problema a nivel doctrinal o jurisprudencial.

En consideración a lo anterior, y habiendo analizado las posturas que la doctrina tiene respecto del tema, es que nos ha parecido prudente hacer mención a los tres fondos por contaminación constituidos en la historia chilena, con el objeto de tener una referencia general acerca de cómo se han resuelto por nuestros tribunales. Estos tres fondos se han constituido con una garantía, forma de constitución que ha sido ampliamente reconocida por el mencionado Convenio de 1969 (artículo V N° 3), por los artículos 1213 N° 3 y 1215 del Código de Comercio, y por los artículos 145, 146 y 155 de la Ley de Navegación, correspondiendo al tribunal calificar la suficiencia de la garantía.

1. Caso José Fuchs:

Este siniestro tuvo lugar en el Canal Moraleda el 25 de Mayo de 2001, ocasión en que la nave tocó fondo en un bajo. Luego de tal situación, la nave continuó su trayecto hacia el norte por el mismo canal, para definitivamente fondear. A consecuencia del siniestro, se produjo el derrame de alrededor de 450 metros cúbicos de hidrocarburos, lo que permitió al Estado de Chile, a una empresa salmonera y a pescadores presentar diversas solicitudes de arraigo. De ellas, se decretó la solicitud de arraigo del Estado de Chile, tanto por el Juzgado de Talcahuano como por el Ministro de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, ante quienes fue requerido. El segundo arraigo fue dejado sin efecto, en tanto se acreditó la existencia del primero, y en éste se constituyó la correspondiente garantía bancaria, a fin de liberar la nave. Esta garantía fue posteriormente recuperada cuando se constituyó el fondo de limitación de responsabilidad ante la Corte de Apelaciones de Valparaíso. Tal procedimiento se transformó en el primer fondo de limitación por contaminación constituida a partir de la vigencia en Chile del CLC 1969 y la Ley de Navegación de 1978 (sin perjuicio de ser el tercer fondo constituido en la historia de nuestro país).³⁰ Luego de interpuesta la demanda por el Estado de Chile, los armadores del “José Fuchs” y sus aseguradores de responsabilidad, constituyeron el fondo que, dicho sea de paso, fue el primero que se constituyó con una garantía, y no en efectivo, garantía que fue otorgada por el asegurador de protección e indemnización de la nave. Posteriormente, el armador reconvino al Estado de Chile. Finalmente, todas las partes acordaron una transacción que consistió en pagos sólo a los demandantes privados, debido a que el Estado renunció a su pretensión mientras que el demandado hizo lo mismo respecto de su reconvención.³¹

2. Caso Eider:

El 1° de Noviembre de 2005 la motonave “Eider” fondeó al norte del Faro Punta Molo del puerto de Antofagasta, varando luego al sur de la Roca Onus. Como consecuencia de lo anterior, su casco se dañó, lo cual permitió que comenzara a derramar hidrocarburo. Con motivo de este siniestro, los interesados en la nave constituyeron un fondo de limitación de responsabilidad, en términos muy parecidos al caso del B/T “José Fuchs”. Como

³⁰El primer fondo de limitación de responsabilidad fue constituido en relación al siniestro que sufrió la m/n “Nayadic” en Punta Arenas en el año 1995 y el segundo, el incendio sufrido por la m/n “Aconcagua” mientras navegaba entre los puertos de Bilbao y Callao el 30 de diciembre de 1998.

³¹Ibidem., pág. 302.

consecuencia de la investigación sumaria administrativa – instruida por la Autoridad Marítima - se sancionó al Capitán de la nave y a sus armadores.

De la misma manera se instruyó una investigación penal por una posible infracción al artículo 136 de la Ley de Pesca y Acuicultura, producto de la cual hubo formalizaciones, pero finalmente se suspendió condicionalmente el procedimiento. Paralelamente, se interpusieron diversas demandas civiles, dentro de las que se destacan las de la Empresa Portuaria Antofagasta y el Hotel Antofagasta S.A., en las cuales se hicieron declaraciones en relación al carácter indemnizatorio de la multa a la cual nos referimos anteriormente, y que fue impuesta por la Autoridad Marítima en razón al daño ecológico. Entre las demandas a las cuales se puso término, se cuenta la del Estado de Chile, habiéndose considerado en ella los gastos incurridos por la Intendencia Regional, por el Servicio Nacional de Pesca y gastos procesales del Consejo de Defensa del Estado, sin perjuicio de la cantidad pagada al mismo Servicio Nacional de Pesca con motivo de la suspensión condicional del procedimiento penal. En la transacción, se dejó constancia de la cantidad desembolsada a título de gastos para prevenir y/o minimizar contaminación y de la multa impuesta por la Autoridad Marítima.³²

3. Caso “Liquid Challenge”

El día 20 de septiembre de 2009, la nave Liquid Challenge, que transportaba un cargamento de ácido sulfúrico, arribó al puerto de Mejillones. Durante la maniobra de atraque, se produjo un derrame de hidrocarburos en el Terminal. Producto de esta situación, se decretó el arraigo de la nave por solicitud del Consejo de Defensa del Estado, mientras que los interesados en el terminal y los pescadores artesanales requirieron extrajudicialmente el otorgamiento de una garantía. Dado que el monto de la garantía excedía el monto limitado, y a fin de obtener el alzamiento del arraigo solicitado por el Consejo de Defensa del Estado, los interesados en la nave constituyeron un fondo de limitación de responsabilidad. En la nómina de acreedores se incluyó tanto al Estado de Chile como a quienes extrajudicialmente habían alegado créditos. El procedimiento del fondo avanzó hasta las correspondientes verificaciones de créditos. Los interesados en la nave alcanzaron a interponer demandas de impugnación respecto de los créditos que habían sido verificados por el Estado, la Municipalidad de Mejillones y las mencionadas personas naturales,

³² *Ibidem.* pág. 305.

produciéndose luego la suspensión de común acuerdo del procedimiento, que hoy se encuentra vencido.³³

5.2.- Limitación de responsabilidad en el Derecho internacional:

En este acápite, se hace menester precisar, que en el derecho comparado, no existe la institución del fondo de limitación de responsabilidad tal como ha sido prevista por el legislador chileno, motivo por el cual, analizar las figuras que más se le parezcan puede nublar nuestro entendimiento de ella.

En razón de lo anterior, toma importancia no dejar de revisar las normas internacionales que sí han servido como base para reglamentar el fondo de limitación, particularmente en nuestra legislación interna. Estas normas, son Convenios Internacionales que actualmente están vigentes y han sido ratificados por una cantidad no menor de países alrededor del mundo, en los cuales se reglamenta de forma específica y de manera vinculante ya sea el procedimiento de constitución del fondo de limitación en casos de contaminación marina como su proceso de repartición.

1. Convenio Sobre Limitación De La Responsabilidad Nacida De Reclamaciones De Derecho Marítimo, 1976.

Siendo pertinente en nuestro caso, el numeral 1 del artículo 12, en cuanto señala que:

“1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1, 2 y 3 del Artículo 6 y en el Artículo 7, el fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas como imputables al fondo.”

2. Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos año 1969.

Siendo pertinente en nuestro caso, el numeral 4 del artículo 5 en cuanto señala que:

“4. El fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas.”

³³Ibídem., pág. 308.

Debemos señalar en este punto que, nuestro país es estado parte de dicho convenio y a su vez Venezuela, se rige por lo dispuesto en este convenio, en lo relativo al procedimiento de constitución de fondo de Limitación, y el destino de los montos de dinero que conforman dicho fondo una vez terminado el procedimiento de reparto.³⁴

3. Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por altamar 1957

Siendo pertinente en nuestro caso, el numeral 2 del artículo 3, en cuanto señala que:

“2. En cada parte del fondo de limitación, la distribución se hará entre los acreedores, en proporción a la cuantía de sus créditos reconocidos.”

A su vez Argentina, en su Ley de Navegación³⁵, se encuentra plenamente influenciada por lo dispuesto en este convenio, en lo relativo al procedimiento de constitución de fondo de Limitación de responsabilidad.

6. EL REMANENTE SOBRANTE DEBE SER RESTITUIDO AL CONSTITUYENTE DEL FONDO EN LOS CASOS DE CONTAMINACION MARINA.

Frente al silencio del legislador a la hora de tratar el destino del remanente sobrante que se origina por limitar la responsabilidad en los casos de contaminación marina, se han esgrimido dos corrientes interpretativas completamente opuestas, como veíamos anteriormente. A continuación presentaremos los argumentos que nos permiten llegar a la ineludible conclusión que estos montos de dinero deben ser restituidos al constituyente del fondo, y así refutar aquella postura que sostiene –erróneamente- que deben ser destinados al Fisco de Chile.

Argumentos:

³⁴ CELARAN, José Ignacio: “El procedimiento Marítimo atinente a los Convenios de responsabilidad Civil por Derrame de Hidrocarburos en Venezuela” *Trabajo especial de Grado, Universidad Rafael Urdaneta, Maracaibo, 2007.*

³⁵ Ley de Navegación: Ley N° 20094/1973.Boletín Oficial, 2.03.1973.

A. Cuantificación del daño ambiental: El artículo 144 N° 5 de la Ley de Navegación, señala: “*Se presume que el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medio ambiente marino produce daño ecológico*”. Este numeral sólo constituye una presunción simplemente legal. Si se tratara de una presunción de derecho, el legislador lo habría establecido expresamente en la norma. Por lo tanto, esta presunción admite prueba en contrario, y con ello se admite la posibilidad de la existencia de derrames que no alcancen a producir daño ambiental considerable, sobre todo si es posible y necesaria una conmensuración del daño. Lo anterior se ve confirmado por lo señalado por la Directiva 2004/35 sobre responsabilidad medioambiental, en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales, la cual define el daño ambiental como: “*El cambio adverso mensurable de un recurso natural o el perjuicio mensurable a un servicio de recursos naturales, tanto si se producen directa como indirectamente.*”³⁶ Por ende, ante un caso de contaminación marina, existe siempre un margen de perjuicios cuantificables determinados.

B. Recursos con que cuenta la Autoridad Marítima: El artículo 169 de la Ley de Navegación establece dichos recursos, los cuales tienen como objetivo prevenir, sancionar y combatir la contaminación mediante la adquisición de los implementos necesarios (no olvidando a su vez que el artículo 170, establece que dichos recursos se destinarán preferentemente a la señalización y seguridad marítima) . Todo ello no es responsabilidad del particular, sino del Estado, y por ello es que, al sostener que el remanente del fondo debe tener - necesariamente - la finalidad de “*adquisición de los implementos necesarios para combatir la contaminación*”, implicaría trasladar una responsabilidad del Estado a los particulares que llevan a cabo el comercio marítimo.

C. La actividad marítima es esencial en el transporte, intermediación y distribución de productos: Por ello resulta fundamental que existan sujetos interesados en llevarla a cabo, y la única manera de evitar una disminución considerable en la cantidad de empresas que se dedican a ejercerla, es protegiéndolas mediante una regulación legal eficaz, completa y suficiente, que establezca los mecanismos adecuados para garantizar un

³⁶ Artículo 2, N° 2 de la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales.

ejercicio expedito de la actividad marítima comercial. Debido a que habrá situaciones en donde el fondo establecido superará con creces los montos indemnizatorios correspondientes, -y en tales situaciones tendremos créditos que serían excedentes del fondo-, se hace evidente (por motivos de certeza jurídica y en coherencia con lo establecido por nuestra Constitución en relación al derecho de propiedad), que dichos montos de dinero se remitan al constituyente del fondo, atendido principalmente que al llegar a esta instancia, éste ya ha cumplido con los deberes que le ha exigido la ley.

D. Convenios Internacionales: Como lo señalamos anteriormente, los Convenios que regulan los aspectos de Responsabilidad nacida por daños causados por contaminación, se refieren de forma explícita y reiterativa a las “*reclamaciones reconocidas*”, “*reclamaciones aceptada*” y “*créditos reconocidos*”, de lo cual se depende necesariamente que todas estas frases se refieren a un tipo de cuotas, comprendidas dentro del fondo, y en ninguna parte se hace referencia alguna al excedente que pudiera existir en dicho fondo. Respecto de estos Convenios, es preciso indicar, que han sido ratificados por diversos países o han servido de base para legislar sobre el tema; países con los cuales Chile mantiene un comercio activo, motivo por el que resulta importante respetar el sentido de estos acuerdos, con el objeto de salvaguardar las buenas relaciones comerciales y la seguridad jurídica, generando así una legislación lo más uniforme posible.

E. El Reglamento a que alude el inciso final del artículo 1227 del Código de Comercio: En cuanto a la interpretación de la ley, es determinante para saber cómo aplicar la norma, que este Reglamento no ha sido dictado, motivo por el que no puede aportar ningún elemento que permita establecer el sentido de la norma. Mientras este Reglamento no se dicte, el intérprete no puede alejarse del espíritu de la ley, y establecer que el destino del remanente sobrante pertenecería al Estado de Chile, toda vez que el legislador en ningún momento ha hecho referencia a ello.

F. Bajo un punto estrictamente civil, el pago es una convención, involucrando también la tradición: El pago de los créditos verificados con motivo de la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad, es una convención entre deudor y acreedor. En

cuanto al remanente sobrante, en lo que corresponda a las cuotas cobradas tanto hayan sido verificadas o no, no hay una voluntad del acreedor y, por lo tanto, no puede sostenerse que exista una convención entre deudor y acreedor.³⁷

G. Inconstitucionalidad de la postura que sostiene que el remanente sobrante va a las arcas del Fisco mediante la administración de la Autoridad Marítima: Ya resulta cuestionable que las cuotas no cobradas pero verificadas se destinen a la Autoridad Marítima (a fin de que adquiera elementos y equipos para prevenir o mitigar la contaminación) toda vez que en estos casos, el acreedor no ha ejercido su derecho a exigir el pago de la obligación, y aun así se pretende privar al constituyente de su patrimonio destinando tales montos de dinero a otra entidad (en este caso a la Autoridad Marítima) que no tiene calidad de acreedor respecto del constituyente. Esta situación resulta cuestionable debido a que tal forma de destinar las cuotas no cobradas pero verificadas, evidentemente ignora el derecho de propiedad del constituyente, estableciendo un sinsentido equiparable a sancionar a alguien por un comportamiento que no es imputable a él. Sin embargo, sostener que las cuotas que ni siquiera han sido verificadas también deben ir al Fisco de Chile, resulta un agravio aun mayor, que termina constituyendo una inconstitucionalidad, infringiendo el artículo 19 N° 24 de la Constitución, que dispone: “*Nadie puede, en caso alguno ser privado de su propiedad, del bien sobre el que recae o de alguno de los atributos o facultades esenciales del dominio, sino en virtud de ley general o especial que autorice la expropiación por causa de utilidad pública o de interés nacional, calificada por el legislador.*” Simplemente estaríamos en presencia de una confiscación.³⁸

H. Reparación Integral: En el caso particular de contaminación de las aguas por sustancias nocivas o hidrocarburos, constituido un fondo de limitación, debemos tener presente que aunque nos situemos en la postura donde el remanente sobrante se destine al Fisco de Chile, sometido a la administración y disposición de la Autoridad Marítima, esta entidad es la encargada de prevenir, sancionar, combatir y mitigar la contaminación

³⁷TOMASELLO, Leslie: *Régimen Jurídico de La Contaminación Marina* (Segunda Edición), Librotecnia, Santiago, 2011, págs. 253 y sgtes.

³⁸Ídem.

marina en Chile, y tiene el deber de darles el fin que señala en el art 1227 del código de comercio, esto es: *“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.”* Dicha finalidad alude a un deber de actuar sin establecer un plazo concreto, sino que en términos generales apunta a una acción futura por parte de tal entidad, que en nada se condice con la necesidad de prontitud de reparación del daño ambiental que se produjo. Esto significa que dichas cuotas tendrán un destino aunque cierto, con una finalidad difusa en relación con el daño ambiental en concreto, por tanto mediante esta vía no se realizaría una reparación integral.³⁹

7. CONCLUSIONES.

- La institución de “la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad por contaminación marina”, regulado en el inciso tercero del artículo 1227 del Código de Comercio, no ha estado exento de contrariedades por parte de la doctrina. Estas diferencias de opinión se explican debido a que la norma no establece el destino del remanente sobrante, lo cual ha generado interpretaciones completamente disímiles,

³⁹Esto tiene relación con el aspecto material, de la reparación ambiental que se generaría en base, a que tuviera la Autoridad Marítima, en sus arcas, el remanente sobrante. Primeramente para ello es necesario establecer que la reparación que realiza el particular que ocasiona un daño al medio ambiente, para con otros particulares y el estado, es una reparación por equivalencia la cual solo busca indemnizar los daños sufridos, en la propiedad o en la estructura física de individuos determinados y directamente afectados. Sin embargo, a nuestro juicio dicha reparación por equivalencia resulta insuficiente teniendo en cuenta que: La ley N° 19.300, define al medio ambiente como *“ el sistema global constituido por elementos naturales y artificiales de naturaleza física, química o biológica, socioculturales y sus interacciones, en permanente modificación por la acción humana o natural y que rige y condiciona la existencia y desarrollo de la vida en sus múltiples manifestaciones”* en base a ello podemos entender al medio ambiente como un bien jurídico heterogéneo en el que merecen protección sus elementos naturales, artificiales y los socioculturales. A su vez el artículo 19 n°8 de nuestra Carta Política, al señalar el derecho a vivir en un medio ambiente no contaminado, pone de relieve su contenido antropocéntrico en donde los titulares de tal derecho, son todos los hombres y mujeres de la nación. Por ende la naturaleza es un bien difuso, y de titularidad colectiva, es decir pertenece y afecta a todos los individuos de una sociedad entera,

Por otro lado la Ley N° 19.300 señala como concepto de “Reparación”, *“la acción de reponer el medio ambiente o uno o más de sus componentes a una calidad similar a la que tenían con anterioridad al daño causado o, en caso de no ser ello posible, restablecer sus propiedades básicas”*, siendo esta una reparación in natura, ya que abarca una reparación integral de todos los factores contenidos en el concepto de medio ambiente, beneficiando a toda la comunidad, ya que no solo el individuo afectado directamente recibiría la reparación sino que también se protegería al afectado indirecto, esto es la comunidad toda ya sea en su afán de recreación o de disfrute mediato de los recursos naturales.

cada una de ellas con implicancias que podrían afectar inexorablemente al constituyente del fondo.

- Estas interpretaciones se reducen a dos corrientes doctrinales: la primera, sostiene que el remanente sobrante debiera tener como destino las arcas fiscales, mientras que la segunda, afirma que estos montos de dinero deben ser restituidos al constituyente.
- A nuestro parecer, la postura correcta – y que se encuentra en coherencia con nuestro ordenamiento jurídico - es la segunda, mientras que cualquier intento de sostener que la interpretación idónea de la norma es aquella que concluye que estos montos de dinero deben ir al Fisco de Chile, no es más que una postura nublada por el desconocimiento del espíritu de la legislación chilena, partiendo por nuestra Constitución, pasando por los convenios internacionales que sirvieron de base para regular esta institución en Chile y llegando finalmente a la ley comercial.
- Finalmente, y para concluir, frente al vacío legal que conforma la ausencia de regulación del destino del remanente sobrante, es que se hace imperioso que el legislador tome parte en esta situación, agregando a la norma del inciso tercero del artículo 1227 del Código de Comercio el detalle de cómo y hacia quien deben ser destinados los remanentes, y que en virtud de todo lo expuesto en este trabajo, la conclusión ineludible es que no hay razón legal alguna para determinar que sea una persona distinta del constituyente, así como lo es en los otros regímenes de limitación de responsabilidad, en donde los remanentes se restituyen efectivamente, al constituyente.

8. BIBLIOGRAFIA

Libros.

- ABUAUAD DAGACH, RICARDO: Limitación de Responsabilidad de la Empresa Naviera, Editorial Jurídica de Chile. 2007
- BARROILOCHET ACEVEDO, CLAUDIO: Derecho Marítimo, Editorial Librotecnia. Santiago de Chile.2014.
- BELTRÁN MONTIEL, LUIS: Curso de Derecho de la Navegación, Editorial Astrea. Buenos Aires. 1983.

- TOMASELLO HART, LESLIE: Régimen Jurídico de La Contaminación Marina (Segunda Edición), Librotecnia, Santiago, 2011.
- TOMASELLO HART, LESLIE: Curso de Derecho Marítimo Chileno, Editorial Libromar LTDA. Valparaíso 2014.

Memorias.

- CELARAN FERNÁNDEZ, JOSÉ IGNACIO: “El procedimiento Marítimo atinente a los Convenios de responsabilidad Civil por Derrame de Hidrocarburos en Venezuela” Trabajo especial de Grado, Universidad Rafael Urdaneta, Maracaibo, 2007.
- DONOSO RAMÍREZ, STEPHANIE: “El sistema de reparación ambiental contemplado en la ley 19300, en concordancia con el principio de reparación integral del daño” Memoria, Universidad de Valparaíso, 2010.

Revistas.

- CLAUDIO BARROILHET: “¿Subsiste la fortuna de mar en el derecho marítimo chileno?” En Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso n° 29, Valparaíso Julio 2009.
- CHAMIDIEGO: “Limitación de responsabilidad por créditos marítimos” En Revista "Derecho Comercial y de las Obligaciones", N° 203, Lexis Nexis, Depalma, Septiembre 2003.

Informes en Derecho.

- CORNEJO FULLER, EUGENIO: Consulta sobre cuál es el destino de los remanentes que puedan resultar de un “fondo de limitación de responsabilidad”, cuando se ha constituido para cubrir los reclamos por perjuicios causados a terceros en la operación de una nave o por perjuicios derivados del derrame de hidrocarburos u otras sustancias perjudiciales. Informe en Derecho preparado por Eugenio Cornejo Fuller, Valparaíso, 18, 08, 2006.
- CONTRERAS STRAUCH, OSVALDO: Sobre el destino que cabe dar a las cuotas no cobradas por los acreedores del fondo de responsabilidad marítima por contaminación acuática. Informe en Derecho preparado por Osvaldo Contreras Strauch, Santiago.
- HARRIS FERNANDEZ, JAIME- RADIC PRADO, WALTER: Informe solicitado por el Hotel Antofagasta sobre el destino de los remanentes que puedan resultar de la constitución de un “ fondo de limitación de responsabilidad”, cuando éste se ha constituido para cubrir los reclamos por perjuicios causados a terceros derivados del derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas al medio ambiente marino. Informe en Derecho preparado por Jaime Harris Fernández y Walter Radic Prado, Viña del Mar, 6.08, 2010.

Textos normativos.

- Código de Comercio de la República de Chile

- Constitución Política de la República de Chile.
- Convenio Sobre Limitación De La Responsabilidad Nacida De Reclamaciones De Derecho Marítimo, 1976.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos año 1969.
- Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por altamar 1957
- Ley General sobre de Bases Generales del Medio Ambiente, Chile N°19.300.
- Ley de Navegación, Chile decreto ley N° 2.222.
- Ley de Navegación Argentina- N° 20094.