

Bribul Antel

Raul Arancibia Cerda
62

En Iquique, a cuatro días del mes de mayo de dos mil uno.

VISTOS:

I.- CONSTITUCION DEL JUICIO.-

a) Que con fecha 21 de enero de 1998, don Jaime Javier Cordero Martini, abogado, en representación de Comercial La Elegancia, firma comercial extranjera, ambos domiciliados en esta ciudad, Patricio Lynch 459 Oficina 204, en gestión judicial voluntaria solicitó al Juez de Letras del Primer Juzgado Civil de Iquique, la citación a audiencia de designación de árbitro a la empresa Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, sociedad extranjera, representada en Chile por don Raúl Arancibia Cerda, abogado, con domicilio en San Martín N° 255, Oficina 62, de la ciudad de Iquique, con el objeto de conocer y resolver sobre la controversia generada entre las partes sobre un contrato de transporte marítimo, consistente en su incumplimiento toda vez que la entrega de la carga se habría efectuado con mermas.

b) Que con fecha 11 de Agosto de 1999, el 1er Juzgado de Letras de Iquique me designó en la calidad de Juez Arbitro, resolución de la cual fui notificado con fecha 12 de Agosto de 1999 ante el Secretario del Primer Juzgado Civil de Iquique, nombramiento que aceptara como aparece en fojas 42, jurando desempeñar fielmente el cargo. De esta suerte quedó constituido el compromiso, designando luego como actuario y ministro de fe a don José Luis Soria-Galvarro Vilches, Secretario Titular del Primer Juzgado Civil de Iquique. Se efectuó, según aparece de fs. 47 y con la asistencia de ambas partes, el comparendo de estilo con fecha 27 de agosto de 1999, fijándose las bases del arbitraje, estableciéndose que el procedimiento de conocimiento y resolución de la controversia sería el Juicio Ordinario de Mayor Cuantía, exceptuados los trámites de réplica y dúplica.


II.- DEMANDA INTERPUESTA POR COMERCIAL LA ELEGANCIA.-

A fs. 54 y siguientes, comparece don Jaime Cordero Martini, en representación de "Comercial La Elegancia", ambos con domicilio en Patricio Lynch N° 459, Oficina 204 de esta ciudad, deduciendo demanda de indemnización de perjuicios en contra de la Sociedad Armadora Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., representada en Chile por don Raúl Arancibia Cerda, ambos con domicilio en San Martín N° 255, Oficina 204 de esta ciudad. En su libelo señala que con fecha 9 de Septiembre de 1997 se celebró entre las partes un contrato de transporte marítimo de mercaderías, estipulándose como puerto de descarga

2

la ciudad de Iquique y lugar de entrega de las mercaderías al consignatario, Comercial La Elegancia, en la ciudad de Arica. Que a la fecha de la presentación de la demanda, de Septiembre de 1999, aún no habrían sido entregadas las mercaderías al consignatario en forma íntegra, pese a reiterados requerimientos y habiendo transcurrido los plazos de entrega a que alude el Artículo 986 del Código de Comercio. Así, señala que las mercaderías deben considerarse perdidas. Agrega que de las setecientas cajas de zapatillas marca Puma que fueron transportadas por el embarcador en el contenedor número EKLU 207666-2, sólo le fueron entregadas a su representada trescientas ochenta, existiendo un faltante de trescientas veinte cajas. Seguidamente señala que el transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o robo, según lo dispone el Artículo 984 del Código de Comercio y que estos créditos gozan de privilegio de conformidad al Artículo 846 N° 3 del citado Código. El armador o transportador sería responsable de los perjuicios que se le han originado a su representado por la pérdida de la mercancía contenida en el contenedor antes mencionado. Agrega que la responsabilidad contractual proviene de la violación de una obligación proveniente de un acuerdo de voluntad destinado a crear derechos y obligaciones y que consiste en la obligación de indemnizar al acreedor el daño o perjuicio que le causa el incumplimiento del contrato o su cumplimiento tardío o imperfecto, como lo señala el Artículo 1556 del Código Civil. Agrega, que al establecer el Artículo 1545 del Código Civil, que todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, es de justicia que el que lo viole o incumpla, ya sea al no cumplirlo directamente, al cumplirlo sólo parcialmente o al retardar su cumplimiento, repare el daño causado, generalmente a través de la indemnización de perjuicios. Seguidamente señala que el incumplimiento de la obligación por parte de la demandada ha ocasionado a su representada perjuicios por la suma de US\$82.800,06 que se desglosan en a.- Daño emergente: la suma de US\$ 65.000.- por el valor de la mercadería perdida y la suma de US\$1.550,06 por concepto de su flete; y b.- Lucro cesante: la suma de US\$16.250.-, que sería la legítima utilidad que el cumplimiento oportuno e íntegro le habría reportado.

Termina lo principal de su presentación solicitando tener por entablada demanda de indemnización de perjuicios en contra de la Sociedad Armadora, Kawasaki Kisen Kaisha Ltda, representada en Chile por don Raúl Arancibia Cerda y, en definitiva, se declare que la demandada ha incumplido el contrato de transporte marítimo, generando perjuicios para su representada, por lo que debería pagar a su representada por concepto de indemnización de perjuicios la suma de US\$ 82.800,06, intereses desde la fecha del



incumplimiento hasta el pago efectivo. En el primer otrosí acompaña dos conocimientos de embarque de fecha 9 de septiembre de 1997, números KKL0830309379 y KKL0830309380, y cuatro originales de Documentos Portuarios Únicos (D.P.U.).

A fs. 57, se tuvo por interpuesta la demanda, interpuesta por el actor, confiriéndose traslado al demandado.

A fs. 58 rola notificación personal a las partes de la demanda y su proveído.

A fs. 59 y siguientes, don Raúl Arancibia Cerda, por la demandada, interpuso las excepciones dilatorias contempladas en los numerandos 2, 4 y 6 del Artículo 303 Código de Procedimiento Civil, esto es, falta de capacidad del demandante, o de personería o representación legal del que comparece a su nombre, la ineptitud del libelo por falta de algún requisito legal en el modo de proponer la demanda y, las que en general, se refieran a la corrección del procedimiento. En el otrosí de la misma presentación, solicita la traducción por perito de los conocimientos de embarque acompañados por la demandante.

A fs. 62 se confirió traslado al demandante de las excepciones opuestas y peticiones efectuadas por el demandado.

A fs. 64 y siguientes, la actora evacúa el traslado conferido, solicitando el rechazo de las excepciones dilatorias opuestas, manifestándose conforme con la solicitud de traducción de los conocimientos de embarque.

A fs. 69 y siguientes el Tribunal Arbitral resolvió el incidente no dando lugar a las excepciones opuestas, sin costas.

III.- CONTESTACION DE LA DEMANDA PRESENTADA POR KAWASAKI KISEN KAISHA LTD..-

A fs 72 y siguientes, don Raúl Arancibia Cerda, en representación de la demandada, contesta la demanda solicitando se niegue lugar a ella en todas sus partes, con costas, en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone. En cuanto a los hechos señala que la demandante dice que celebró un contrato de transporte de mercancías con su representada, alegando que ello constaría de los conocimientos de embarque B/L KKL0830309379 y KKL083003099380, agregando que tal afirmación es sólo parcialmente efectiva, ya que lo que realmente habría existido sería un contrato de transporte celebrado entre su representada y diversos embarcadores, para transportar un contenedor de cuarenta pies que decía contener cartones con calzados deportivos. Específicamente, se trataba del contenedor de cuarenta pies EKL 207666-2, que fue

entregado totalmente cerrado por los embarcadores a su representada y con sello número 37731. Agrega que para amparar las mercancías que se decía contenía dicho contenedor, su representada emitió los B/L KKLK 830309377, KKLK 830309378, KKLK 830309379 y KKLK830309380, que decían contener respectivamente 250, 100, 200 y 150 cartones con calzado deportivo. Dicho contenedor se embarcó en el puerto de Honk Kong a bordo de la nave CCNI AUSTRAL, para ser descargado en el Puerto de Iquique y entregado en Arica. Seguidamente señala que su representada cumplió íntegramente con su obligación de entregar el contenedor que decía contener las mercaderías, siendo descargado en el Puerto de Iquique, sin observaciones, con fecha 6 de octubre de 1997, según constaría en el comprobante de recepción, DPU, emitido por Emporchi. A lo anterior se sumaría que Kawasaki también habría cumplido íntegramente con su obligación de entregar el contenedor con su sello intacto en su destino final, Arica, según aparecería de los DPUB-RECEPCION emitidos por los servicios portuarios - Bolivia, que operan en Arica, documentos que señalarían que el citado contenedor fue recibido en sus recintos con fecha 8 de octubre de 1997, sin observaciones y con su sello de origen intacto. Así, su representada habría cumplido con las obligaciones que le imponía el contrato de transporte de dicho contenedor, amparado por los B/L referidos. A continuación, señala que en caso de que la demandante llegara a probar que efectivamente cargó y estibó al interior del contenedor la totalidad de los cartones con calzado deportivo que se dice estaban en su interior, y de esa manera se probara la existencia de una merma o faltante, tampoco sería imputable a Kawasaki, ya que el contenedor fue recibido intacto y con su sello de origen, sin observaciones, por la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia, en la ciudad de Arica, con fecha 8 de octubre de 1997, y cuando ella fue despachada a su destino final en Santa Cruz, Bolivia. Posteriormente, con fecha 8 de noviembre de 1997, o sea, un mes después de haber estado depositada en los recintos portuarios de esa administración, se constató un supuesto faltante, según se desprendería de los DPUB-DESPACHO. Así, en caso de ser efectivo el faltante, y existiendo constancia de la recepción en perfectas condiciones en los recintos portuarios, tal faltante no sería imputable a su representada, ya que este se habría originado mientras el contenedor estaba bajo la custodia de la Administración Portuaria de Arica y no bajo la custodia de Kawasaki. En virtud de dicho relato de los hechos, niega también que haya existido retardo en la entrega. Termina, en cuanto a los hechos, negando también la existencia de perjuicios que la demandante dice haber sufrido, no constándole su naturaleza ni monto.

A continuación, y en cuanto al derecho, señala que la demanda carece de todo

fundamento por cuanto: 1) Kawasaki se obligó a transportar el contenedor ya aludido, el cual fue recibido por parte de los embarcadores cerrado y sellado, diciendo contener la mercancía que ellos señalaron en los B/L, sin que su parte pudiera verificar su contenido, precisamente por haberlo recibido cerrado y sellado de los embarcadores, como constaría de los respectivos B/L. 2) Que Kawasaki cumplió con la obligación de transportar y de entregar el contenedor en el lugar de destino especificado en los B/L, entregándolo en la forma que establece el Artículo 983 c) del Código de Comercio, o sea, poniéndola en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o reglamentos, aplicables en el Puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías. Así, la custodia de Kawasaki terminaría desde el momento en que el contenedor fue recepcionado por la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia, en Arica, por lo que cualquier merma o faltante no sería de responsabilidad de su representada, sino de dicha Administración. 3) Para el caso que se estimare que hubo perjuicio y que estos son imputables a su representada, en cuanto a los daños por lucro cesante que se cobran en la demanda, estos perjuicios son atribuibles a un retraso en la entrega, en los términos que señalan los Artículos 984 y 985 del Código de Comercio y, como tal, estarían sujetos al plazo de caducidad del Artículo 1029 del mismo Código, puesto que los reclamantes no dieron aviso escrito de estos perjuicios dentro del plazo que dicha disposición señala y, en consecuencia, ha caducado por el sólo transcurso del plazo, el derecho de la demandante de pretender tal indemnización. Sin perjuicio de lo anterior, y para el evento de que se estimare que no ha operado la caducidad indicada, su parte hace uso al derecho de limitación de responsabilidad establecido en el Artículo 993 del Código de Comercio, o sea, respecto del lucro cesante, se opone la limitación de responsabilidad equivalente a la cuantía total del flete que debía pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías, que en el caso, sumado la totalidad de los fletes que se indican en los respectivos B/L, alcanza a la suma de US\$3.200.

Termina su presentación, solicitando tener por contestada la demanda de autos y en definitiva negarle lugar en todas sus partes, con costas. Subsidiariamente, para el evento de que se diere lugar a ella, declarar que el monto de los perjuicios por lucro cesante, en caso de acreditarse en autos, queda limitado a la suma máxima de US\$3.200.- o a la suma que el tribunal determine como valor total del flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte marítimo de mercancías.

A fs. 75 se tuvo por contestada la demanda.



IV.- COMPARENDO DE CONCILIACION.-

A fs. 78 y 80 el Tribunal dispuso la comparecencia de las partes a audiencia de conciliación, concurriendo las mismas representadas por sus respectivos mandatarios, no lográndose conciliar sobre el objeto del juicio.

V.- RECEPCION DE LA CAUSA A PRUEBA Y PROBANZAS RENDIDAS EN AUTOS.-

A fs. 82 se recibió la causa a prueba, fijándose como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos los siguientes: 1.- Existencia de un contrato de transporte marítimo celebrado entre las partes, fecha y estipulaciones. 2.- Efectividad de haberse incumplido el contrato de transporte que habrían celebrado las partes; y 3.- Origen, naturaleza y monto de los perjuicios que se demandan.

Se rindieron sobre los hechos materia de la controversia las siguientes probanzas:

Por la Demandante: 1) Documental de fs. 48 a 54, consistente en copia de dos B/L (conocimientos de embarque) de fecha 9 de septiembre de 1997, números KKL0830309379 y KKL0830309380, y cuatro originales de DPUB-Despacho de la Administración de Servicios Portuario-Bolivia; de fs. 104 a 116, consistente en cuatro conocimientos de embarque originales números KKL0830309377, KKL0830309378, KKL0830309379 y KKL0830309380 de emisión por parte de Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.; certificado 00001 de fecha 2 de diciembre de 1997, emitido por el Administrador de Puerto de Arica; Oficio de fecha 28 de Noviembre de 1997 de la Administración de Servicios Portuarios-Bolivia; solicitud de desconsolidación del contenedor EKL0-207666-2; informe de fecha 6 de noviembre de 1997 de la empresa América Reximport Ltda.; factura comercial emitida por la empresa Puma Rudolf Dassler Sport de fecha 19 de noviembre de 1999. **2) Testimonial** de fs. 100 a 101 vta., consistente en la declaración del testigo **José Juan Jorquera Granados**, mayor de edad, bodeguero, quien debidamente juramentado expone al punto N° 2 que efectivamente se habría incumplido el contrato de transporte por faltar mercaderías dentro del contenedor, faltando 320 cajas. Las cajas contenían zapatillas de diferentes marcas. Señala que esto le consta por cuanto participó en la abertura del contenedor que da cuenta el contrato de transporte, en la ciudad de Arica. Agrega que el contenedor llegó a Arica el 8 de octubre de 1997 y la desconsolidación se efectuó los primeros días de noviembre del mismo año, no pudiendo hacerse antes por cuanto Agunsa no proporcionó la aclaración al manifiesto respectivo.

Hace presente que al momento de la llegada del contenedor se pudo apreciar que su puerta estaba aparentemente forzada por donde se habrían sustraído las zapatillas faltantes, aspecto que comunicó tanto al encargado de Agunsa de Arica como de Iquique, ya que se trasladó con Juan Pérez a la ciudad de Arica y después nuevamente viajó al momento de efectuarse la desconsolidación del contenedor. Al punto N° 3 del auto de prueba expone que el faltante de mercadería perjudicó a Comercial La Elegancia por un monto aproximadamente de ochenta y dos mil ochocientos dólares, suma que se divide entre el valor de la mercadería faltante, el flete y lo que Comercial La Elegancia dejó de percibir por culpa de este incumplimiento. Agrega que los valores los refiere ya que vio las facturas de los proveedores extranjeros como asimismo los conocimientos de embarque en que se daba cuenta de los valores que señala, asimismo, estos valores los señala por que las zapatillas sustraídas del contenedor posteriormente, en los días inmediatamente siguientes, las vió que las comercializaban comerciantes ambulantes en las ferias y en las afueras de Zofri. Testigo de la demandante **Alexander Arturo Díaz Díaz**, mayor de edad, empleado, quien legalmente juramentado expone al punto N° 2, señalando que efectivamente existió incumplimiento de contrato por parte de la demandada, esto es Kawasaki Kisen, toda vez que la mercadería que se obligó a transportar, cajas con zapatillas de diversas marcas, llegaron con un faltante de trescientas veinte cajas al Puerto de Arica. Ello le consta por cuanto con fecha 6 de octubre de 1997 y por encargo de don Ismael Maldonado, dueño de comercial La Elegancia, estuvo encargado de recepcionar o custodiar la llegada y el despacho de la mercadería hacia Bolivia. A la llegada al Puerto el contenedor se observaba con sus puertas forzadas a uno de sus costados, cuestión que se le representó de inmediato al tarjar y particularmente al representante de Agunsa en ese momento, quien señaló que tal circunstancia se especificaría en la ciudad de Arica al momento de hacer la desconsolidación. Posteriormente el contenedor fue cargado en un camión pagado por Agunsa conducido por Juan Pérez y en compañía de Humberto Frontanilla dirigiéndose a la vecina ciudad de Arica. Señala, además, que en los días siguientes pudo comprobar que en las Ferias de Iquique y en el comercio ambulante de esta ciudad detectó ventas de zapatillas contenidas en cajas que estaban rotuladas con el logo de Comercial La Elegancia, iguales a las que se contenían en el contenedor cuya custodia se le había comisionado. Estos antecedentes los comunicó a don Ismael Maldonado directamente para que tomara las providencias del caso. Agrega que tuvo que volver a viajar a Arica la primera semana de noviembre de 1997 con el objeto de realizar la desconsolidación y poder verificar tal



diligencia. Hace presente que esa demora se debió a que Agunsa demoró casi treinta días en presentar la aclaración al manifiesto, trámite indispensable para la desconsolidación y retiro de la mercadería. Al momento de la abertura del contenedor se pudo detectar el faltante de 320 cajas de zapatillas de diferentes marcas. Al punto tres expone que es efectivo que la pérdida fue un monto de alrededor de ochenta y dos mil dólares, valor que incluye el valor de la mercadería, flete, y el valor de la comercialización y utilidad. Señala que todo esto le consta porque vio las facturas comerciales de los proveedores extranjeros y también las vio cuando se le entregó a Aduana Boliviana. Testigo de la demandante **Humberto Toribio Frontanilla Campos**, mayor de edad, transportista, quien legalmente juramentado expone al punto N° 2 que efectivamente existe un incumplimiento de contrato celebrado entre comercial La Elegancia y Kawasaki Kisen, sobre el transporte de un contenedor que contenía zapatillas de diferentes marcas, el que llegó a Iquique el 6 de octubre de 1997 y que después fue transportado a la ciudad de Arica donde quedó en el Puerto. Señala que cuando llegó a Iquique el contenedor traía las puertas dañadas cuestión que pudo constatar cuando iba a cargar el camión para llevarlo a la ciudad de Arica, hecho que se le hizo presente a Aduana y al representante de la Agencia Naviera Agunsa, quien manifestó que en Arica en el momento de desconsolidar iban a ver cuanto era el faltante de la mercadería. Agrega que vio en Iquique, tanto en las ferias como en el terminal, que se vendían zapatillas en cajas con el logo de Comercial La Elegancia. Agrega que esto se lo comunicó telefónicamente a don Ismael Maldonado quien se encontraba en la ciudad de Arica, por lo que él le solicitó que estuviese presente al momento de la desconsolidación del contenedor, cosa que se hizo en la primera semana del mes de noviembre de 1997, fue aquí cuando se dio cuenta que había un faltante de 320 cajas de diferentes marcas de zapatillas, la desconsolidación no se hizo antes porque faltaban los manifiestos aclarados por Agunsa. Al punto tres expone que efectivamente hubo un perjuicio para Comercial La Elegancia como por un monto de ochenta mil dólares más o menos, suma que contiene el valor de la mercadería, el flete, como asimismo la utilidad por la comercialización de los mismos productos. Lo declarado en el punto anterior y en el presente le constan personalmente porque actuó como tramitador y transportista prestando servicios para el señor Ismael Maldonado de Comercia La Elegancia, habiendo visto personalmente las facturas comerciales. **Por la Demandada: 1) Documental** de fs. 86 a 96, consistente en once documentos DPU-B N° 7201281002 Emporchi Arica, DPU-B Recepción N° D-09257-6, DPU-B de Despacho N° D-09257-6, DPU-B N° 7201281003 Emporchi Arica, DPU-B Recepción N° D-09259-2,

DPU-B de Despacho N° D-09259-2, DPU N° 7201281004 Emporchi Arica, DPU-B Recepción N° D-09258-4, DPU-B Recepción N° D-09258-4, DPU-B N° 7201281005 Emporchi Arica, DPU-B de Despacho N° D-09260-6. 2) **Testimonial** de fs. 102 a 103 vta., consistente en la declaración del **testigo Sergio Roberto Figueroa Vargas**, mayor de edad, empleado particular, quien debidamente juramentado expone al punto N° 2 señalando que el contrato de transporte queda reflejado en un conocimiento de embarque, en el cual queda establecida la obligación del transportista de entregar la carga en un determinado punto, en este caso el puerto de Arica, lo que se cumplió según una declaración de transbordo emitida por Agunsa, llegando a su término el día 8 de octubre de 1997, día en que se entregó la carga en el puerto de Arica, posteriormente se hace una entrega documental entre el Puerto de Arica y los almacenes bolivianos. De acuerdo al B/L que se le exhibe y que rola a fs. 3 consta que el puerto de destino es la ciudad de Arica y hasta allí llega la responsabilidad del transportista, en este caso, Kawasaki. De acuerdo a la documentación exhibida, se trata de un contenedor, que dice contener cartones con zapatillas, con un número de sello individualizado en su B/L que es el N° 37731, ratificado con un DPU, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, que señala que el contenedor fue recibido con el mismo sello de origen, intacto y sin observaciones y que además también fue ratificado por el Puerto de Arica en el DPU de recepción de la carga de fs. 86 que indica que el contenedor fue recibido intacto y sin observaciones y en el cual también se menciona el sello N° 37731. Repreguntado para que diga si reconoce el documento de fs. 87 que se exhibe denominado DPUB Recepción y que significa contesta que en este documento consta la recepción de un contenedor con el mismo sello que fue entregado por el puerto de Arica a la Administración de Servicios Portuarios Bolivia y consta que el contenedor fue recibido con su sello original puesto en origen sin observaciones.- Repreguntado para que diga si reconoce el documento de fs. 88, denominado DPU-B despacho, contesta: este es un documento de despacho de carga desde los Almacenes Bolivianos hacia Bolivia y esto muestra que un mes después, el 6 de noviembre de 1997, de haber recibido la mercadería se detecta un faltante, el cual quedó estipulado en este DPU. Repreguntado para que diga de acuerdo a la documentación que se le ha exhibido, en que fecha recibieron el contenedor los Servicios Portuarios Bolivianos y en que fecha se detecta el supuesto faltante, señala que la motonave que traía la carga CCNI-AUSTRAL, descargó en Iquique el día 6 de octubre de 1997 despachándose en forma directa el contenedor con destino a Arica y siendo recepcionado por el Puerto de Arica el día 8 de octubre de 1997, haciéndose entrega en



110

forma documental a los Almacenes Bolivianos el mismo día 8 de octubre de 1997, finalmente el día 6 de noviembre de 1997, los Almacenes Bolivianos despachan esta carga a Santa Cruz y en ese momento informan el faltante. Repreguntado para que diga si Kawasaki cumplió su contrato de fletamento contesta que sí, cumplió a cabalidad, ya que el día 8 de octubre de 1997, y después de dos días de haber la nave iniciado su descarga en el Puerto de Iquique, fue entregado en el Puerto de Arica, su destino final, sin observaciones como consta por los documentos antes exhibidos. Lo anterior le consta por los documentos exhibidos, por su responsabilidad como jefe de Operaciones de Agunsa, quienes son los agentes de Kawasaki, emisores del B/L. Testigo de la demandada don **Víctor Israel Toledo Briceño**, quien al punto dos expone: Respecto a lo que se me pregunta, puedo señalar lo siguiente: sí, el contrato de fletamento fue cumplido íntegramente por "KAWASAKI", ya que éste transportó las mercancías desde el puerto de embarque a su destino final, el Puerto de Arica, en la misma forma como le fue entregada la mercancía, es decir, un contenedor diciendo contener zapatillas, entregándose el contenedor en Arica, con el mismo sello con el cual fue recepcionado arribó a Iquique el 06 de octubre de 1997, siendo despachado inmediatamente vía camión (terrestre) con destino a Arica, el contenedor fue entregado en Arica el día 08 de octubre de 1997, entregándose a la autoridad portuaria de Arica, debido a que el consignatario de la carga no estaba para retirar su mercadería en forma directa. Dicha recepción queda comprobada según "D.P.U." de fs. 86, sin observaciones, ya que señala el mismo sello de los BL, esto es el N° 37731. Posteriormente, el contenedor se entrega en forma documental a la Administración de servicios Portuarios de Bolivia, siendo recibido con fecha 08 de octubre de 1997, sin observaciones y con el mismo sello 37731, según consta en el documento de fojas 87. Preguntado para que diga hasta donde llega la responsabilidad del Transportista, el testigo responde: La responsabilidad del Transportista llega hasta la entrega del contenedor, ya sea el consignatario o a la Empresa Portuaria de Arica, en este caso, en ausencia del consignatario, entrega que como dije fue sin observaciones. Repreguntado para que diga si reconoce el documento de fojas 88, donde se señala un supuesto faltante, el testigo contesta: El documento es un documento de despacho de mercadería que emite la Administración de servicios Portuarios de Bolivia, para el despacho físico de la mercadería a Bolivia, hecho que ocurrió el 08 de noviembre de 1997, un mes después de arribado el contenedor a Arica. No estando éste ya bajo la custodia del emisor del conocimiento de embarque, los Señores Kawasaki. Repreguntado para que diga de quién sería la responsabilidad del

supuesto faltante si es que éste existió, contesta: responsabilidad de KAWASAKI, no sería en ningún caso, pero no puedo asegurar en que momento se pudo haber producido un faltante, ya que pudo haberse producido durante la estadía de un mes del contenedor en el Puerto de Arica o al desconsolidar, esto es, abrir el contenedor, por parte del Consignatario o sus agentes, de tal manera que la observaciones de faltantes que aparecen en el documento de fojas 88, 91, 94 y 96, no fueron formuladas mientras duró la responsabilidad de los Señores KAWASAKI, todo ello en atención a que el contenedor tenía los sellos intactos según se verifica en los documentos de recepción de la carga. Todo ello me consta porque soy el encargado de transbordo de Agencias Universales y me correspondió trabajar con estos documentos directamente. Testigo de la demandada **Modesto Esteban Arizábalo Escalante**, quién interrogado al punto número 2 expone: No, no se incumplió, en realidad el contrato de transporte se cumplió de acuerdo a lo que mencionan los contratos de transporte originales, debido a que el contrato de transporte indica que el contenedor se transportaba desde su origen hasta Iquique, con transbordo terrestre hacia Arica, y una vez entregado en la empresa portuaria de Arica, el transporte quedaba finalizado y eso lo demuestran los documentos portuarios que se emitieron en Arica, que vendrían a ser los documentos DPU. La carga contenida en el contenedor no fue mermada mientras encontraba bajo la responsabilidad de Kawasaki, y eso se puede comprobar al tomar en cuenta de que los DPU, emitidos por Emporchi Arica indican que la carga arribó a su destino final en las mismas condiciones en que se embarcó, con el mismo peso y con el sello original claramente se puede verificar que la merma de la carga ampara por los B/L, o conocimientos de embarque, que es el contrato en sí, ocurrió mientras la carga estaba bajo la responsabilidad de Aduanas bolivianas, quienes al recibo de la carga emitieron documentos portuarios únicos bolivianos, al ingreso de la carga constatando que el contenedor estaba sin observaciones de merma ni diferencias de peso, sin embargo un mes más tarde, cuando la carga fue despachada, desde la Aduana boliviana en Arica, el documento portuario único boliviano que se emite al despacho de la carga muestra diferencias de peso y comenta sobre la cantidad de bultos o cajas faltantes, lo que indica que la merma ocurrió una vez que la carga ya no era de responsabilidad de Kawasaki. Lo declarado le consta por haber estado involucrado en la recopilación de la documentación una vez que fue notificado de este caso, ya que es el encargado de reclamos de Kawasaki Chile, y vio los documentos a que se ha referido precedentemente. Repreguntado para que diga si los B/L a los cuales se ha referido son aquellos que rolan a fojas 9 y 10 de este cuaderno de exhorto, que se le exhiben,



responde que sí, que efectivamente son los mismos. Repreguntado para que diga si estos B/L son los únicos que amparan las mercancías que dieron origen a este reclamo, responde que sí. Repreguntado para que diga en relación con las anotaciones en los B/L, cual es el puerto de descarga y cual el de entrega y a que contenedor se refiere y que sello se especifica, responde que el puerto de descarga es Iquique, lugar de entrega Arica, el contenedor EKLU 2076662 y el sello es el 37731. Interrogado sobre si el documento emitido por Emporchi al cual se ha referido es el que rola a fs. 17 del cuaderno de exhorto y si acaso este contiene las mismas anotaciones básicas de los B/L, responde afirmativamente. Interrogado sobre si los DPUB de recepción emitidos por la administración de Servicios Portuarios de Bolivia, que rolan a fs. 18, 21 y 2, son los que se ha referido en su declaración y que aclare específicamente el significado que implica la denominación de marcas y números: responde que son los mismos, y la denominación de marcas y números significa que el contenedor o la carga fue recibida íntegramente y en la misma condición en que se embarcó, por la administración de servicios portuarios bolivianos. Repreguntado para que explique el testigo cual es el efecto de que se indique el mismo número de sello tanto en los B/L como en los DPUB de recepción, que implicancias tiene, responde que el hecho de que se indique el mismo sello implica que la carga se estuvo dentro de dicho contenedor en origen y arribó a su destino final sin que el sello hubiese sido violentado lo que implica en las mismas condiciones de su embarque por el exportador. Si el sello se hubiese violado, se habría cambiado por un sello de nuestros agentes en el puerto de descarga o en lugar de entrega del contenedor, el hecho de que el mismo sello de origen se indique en el DPUB de recepción, demuestra que el sello no fue violentado. Para que diga si los DPUB de despacho a los cuales se ha referido son los que rolan a fojas 19, 22, 25 y 27 y cual es la particularidad en relación con los de recepción, responde, son los que rolan y que tiene a la vista y la diferencia de los mencionados DPUB, con los de recepción, es la siguiente, el DPUB de despacho no indica el sello mencionado por el DPUB de recepción y en la columna marcas y números muestra que hay faltantes tanto en cartones como en peso de carga, en las observaciones también explica que hay faltantes de cartones o carga. Para que indique que implicancias tiene la fecha en DPUB de despacho y de recepción, responde, la fecha de recepción demuestra un mes de diferencia, lo que implica que transcurrió un mes desde que se recibió la carga en buen estado y sin observaciones, hasta que se despachó con mermas. Para que aclare cual es la razón social de su empleador y si acaso en la misma persona del demandado en estos autos, responde, la razón social de

mi empleador es representaciones marítimas Kawasaki Chilo limitada, y no es la misma persona demandada en estos autos. Testigo de la demandada **Oscar Renc Aguilar Morales**, quien es presentado a declarar solamente respecto del segundo punto de prueba, exponiendo lo siguiente: no en absoluto, el contrato de transporte se cumplió a cabalidad siendo descargado el contenedor en Iquique y siendo transportado vía terrestre al puerto de Arica, y entregado en la aduana boliviana sin observaciones. Al momento de ser recibido el contenedor estaba con sus sellos intactos de origen, los cuales figuran en el B/L y la mercancía fue entregada en la aduana Boliviana en donde se recibió sin ningún tipo de observación, de parte de dicha aduana boliviana no se recibió ninguna comunicación al momento de la recepción, en el evento de que hubiese notado o detectado la aduana boliviana alguna merma al momento de la recepción, inmediatamente se hubiese comunicado, lo cual no ocurrió. El contrato de transporte se cumplió entre las partes, y el contenedor fue entregado en destino, la aduana boliviana. Lo declarado le consta porque la documentación coincidió con lo que estaba estipulado en el contrato de transporte, adicionalmente el contenedor fue consolidado y sellado y cerrado por los exportadores siendo entregado en las mismas condiciones a la aduana boliviana en donde concluía nuestro servicio. Agrega que trabaja en Agencias Universales S.A., agentes de Kawasaki y el contenedor se recibió en las mismas condiciones que figuraba en el B/L, y se entrega en destino en iguales condiciones. Señala que recibió los antecedentes de parte de Kawasaki, en donde con fecha posterior a la recepción en aduana boliviana se les informó de un posible faltante, de ahí recibieron los documentos y buscaron todos los antecedentes de este embarque en donde se pudo constatar que el contenedor llegó con sus sellos intactos y fue entregado en mismas condiciones a aduanas bolivianas con sus sellos de origen intactos, agrego que el vio los documentos referidos. Repreguntado para que diga a quien habría notificado la aduana boliviana en caso de constatar una merma al momento de recepcionarse la mercancía, y de que manera habría dejado constancia del respectivo reclamo, responde, que tendría que haber notificado inmediatamente a la compañía naviera, y en el documento de recepción hubiese quedado notificado y estampado que existía una merma o falta de producto en el DPUB de recepción. Para que diga si los documentos a los cuales se ha referido son los que se le exhiben en este acto y rolan a fojas 18, 21 y 24, responde que son los mismos. Para que diga cual es la implicancia de que el DPUB de recepción, indique el mismo numero de sello que en los B/L, documentos que se le exhiben nuevamente, responde que el contenedor fue entregado en las mismas condiciones en

14
que lo recibieron, en donde consta que el número de sello es el mismo que fue proporcionado y sellado por el cliente, esto es el exportador.



A fs. 119, accediendo a lo solicitado por la demandante por el primer otrosí de su presentación de fs. 117 se decretó la **traducción por perito de los documentos agregados de fs. 104 a 107**, que corresponde a cuatro conocimientos de embarque originales números KKL830309377, KKL830309378, KKL830309379, KKL830309380, traducción agregada a los autos de fs. 162 a fs. 183.

A fs. 119, accediendo a lo solicitado por la demandante por el segundo otrosí de su presentación de fs. 117 y 118 se decretó peritaje contable, designándose perito, a fs. 186, a Héctor Fuentes Zavala, contador general, llevándose a efecto la diligencia de reconocimiento a fs. 195 y evacuándose el peritaje de fs. 198 a 201.

A fs. 203 el abogado de la demandada, don Raúl Arancibia Cerda objeta el informe pericial contable acompañado a los autos y a fs. 205 objeta la traducción acompañada a los autos por la perito traductora.

A fs. 212 vta. se citó a las partes a oír sentencia.

CONSIDERANDO:

PRIMERO.- Que a fs. 54 y siguientes, comparece don Jaime Cordero Martini, en representación de "Comercial La Elegancia", deduciendo demanda de indemnización de perjuicios en contra de la sociedad armadora Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., representada en Chile por don Raúl Arancibia Cerda. Aduce que con fecha 9 de septiembre de 1997 se celebró entre las partes un contrato de transporte marítimo de mercaderías, estableciéndose como puerto de descarga la ciudad de Iquique y lugar de entrega de las mercaderías al consignatario, Comercial La Elegancia, en la ciudad de Arica. Que a la fecha de la presentación de la demanda, 1° de Septiembre de 1999, aun no habrían sido entregadas las mercaderías al consignatario en forma íntegra, pese a reiterados requerimientos y habiendo transcurrido los plazos de entrega a que alude el Artículo 986 del Código de Comercio. Así, señala que las mercaderías deben considerarse perdidas. Agrega que de las setecientas cajas de zapatillas marca Puma que fueron transportadas por el embarcador en el contenedor N° EKL830309377-2, solo le fueron entregadas a su representada trescientas ochenta, existiendo un faltante de trescientas veinte cajas. Seguidamente señala que el transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o robo, según lo dispone el Artículo 984 del Código de Comercio y que estos

15

créditos gozan de privilegio de conformidad al Artículo 846 N° 3 del citado Código. El armador o transportador sería responsable de los perjuicios que se le han originado a su representado por la pérdida de la mercancía contenidas en el contenedor antes mencionado. Agrega que la responsabilidad contractual proviene de la violación de una obligación proveniente de un acuerdo de voluntad destinado a crear derechos y obligaciones y que consiste en la obligación de indemnizar al acreedor el daño o perjuicio que le causa el incumplimiento del contrato a su cumplimiento tardío o imperfecto, como lo señala el Artículo 1556 del Código Civil. Agrega, que al establecer el Artículo 1545 del Código Civil; que todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, es de justicia que el que lo viole o incumpla, ya sea al no cumplirlo directamente, al cumplirlo solo parcialmente o al retardar su cumplimiento, repare el daño causado, generalmente a través de la indemnización de perjuicios. Seguidamente señala que el incumplimiento de la obligación por parte de la demandada ha ocasionado a su representada perjuicios por la suma de US\$82.800,06 que se desglosan en a.- Daño emergente: la suma de US\$ 65.000.- por el valor de la mercadería perdida y la suma de US\$1.550,06 por concepto de su flete; y b.- Lucro cesante: la suma de US\$16.250, que sería la legítima utilidad que el cumplimiento oportuno e íntegro le habría reportado. Finaliza su presentación solicitando tener por entablada demanda de indemnización de perjuicios en contra de la sociedad armadora, Kawasaki Kisen Kaisha Ltda, representada en Chile por don Raúl Arancibia Cerda y, en definitiva, se declare que la demandada ha incumplido el contrato de transporte marítimo, generando perjuicios para su representada, por lo que debería pagar a su representada por concepto de indemnización de perjuicios la suma de US\$82.800,06, intereses desde la fecha del incumplimiento hasta el pago efectivo.

SEGUNDO.- Que notificada legalmente la demanda de autos, ésta fue contestada por el representante de la demandada don Raúl Arancibia Cerda solicitando, a fs. 72 y siguientes, se niegue lugar a ella en todas sus partes, con costas, en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone. En cuanto a los hechos señala que la demandante dice que celebró un contrato de transporte de mercancías con su representada, alegando que ello constaría de los conocimientos de embarque B/L KKL0830309379 y KKL083003099380, agregando que tal afirmación es solo parcialmente efectiva, ya que lo que realmente habría existido sería un contrato de transporte celebrado entre su representada y diversos embarcadores, para transportar un contenedor de 40 pios que decía contener cartones con calzados deportivos. Específicamente, se trataba

del contenedor de 40 pies EKLU 207666-2, que fue entregado totalmente cerrado por los embarcadores a su representada y con sello N° 37731. Agrega que para amparar las mercancías que se decía contenía dicho contenedor, su representada emitió los B/L KKLU 830309377, KKLU 830309378, KKLU 830309379 y KKLU830309380, que decían contener respectivamente 250, 100, 200 y 150 cartones con calzado deportivo. Dicho contenedor se embarcó en el puerto de Honk Kong a bordo de la nave CCNI AUSTRAL, para ser descargado en el Puerto de Iquique y entregado en Arica. Seguidamente señala que su representada cumplió íntegramente con su obligación de entregar el contenedor que decía contener las mercaderías, siendo descargado en el Puerto de Iquique, sin observaciones, con fecha 6 de octubre de 1997, según constaría en el comprobante de recepción, DPU, emitido por Emporchi. A lo anterior se sumaría que Kawasaki también habría cumplido íntegramente con su obligación de entregar el contenedor con su sello intacto en su destino final, Arica, según aparecería de los DPUB-RECEPCION emitidos por los servicios portuarios – Bolivia, que opera en Arica, documentos que señalarían que el citado contenedor fue recibido en sus recintos con fecha 8 de octubre de 1997, sin observaciones y con su sello de origen intacto. Así, su representada habría cumplido con las obligaciones que le imponía el contrato de transporte de dicho contenedor, amparado por los B/L referidos. A continuación, señala que en caso de que la demandante llegara a probar que efectivamente cargó y estibó al interior del contenedor la totalidad de los cartones con calzado deportivo que se dice estaban en su interior, y de esa manera se probara la existencia de una merma o faltante, tampoco sería imputable a Kawasaki, ya que el contenedor fue recibido intacto y con su sello de origen, sin observaciones, por la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia, en la ciudad de Arica, con fecha 8 de octubre de 1997, y cuando ella fue despachada a su destino final en Santa Cruz, Bolivia. Posteriormente, con fecha 8 de noviembre de 1997, o sea, un mes después de haber estado depositada en los recintos portuarios de esa administración, se constató un supuesto faltante, según se desprendería de los DPUB-DESPACHO. Así, en caso de ser efectivo el faltante, y existiendo constancia de la recepción en perfectas condiciones en los recintos portuarios, tal faltante no sería imputable a su representada, ya que este se habría originado mientras el contenedor estaba bajo la custodia de la Administración Portuaria de Arica y no bajo la custodia de Kawasaki. En virtud de dicho relato de los hechos, niega también que haya existido retardo en la entrega. Termina, en cuanto a los hechos, negando también la existencia de perjuicios que la demandante dice haber sufrido, no constándole su naturaleza ni monto. Seguidamente, y en cuanto al derecho,

señala que la demanda carece de todo fundamento por cuanto: 1) Kawasaki se obligó a transportar el contenedor ya aludido, el cual fue recibido por parte de los embarcadores cerrado y sellado, diciendo contener la mercancía que ellos señalaron en los B/L, sin que su parte pudiera verificar su contenido, precisamente por haberlo recibido cerrado y sellado de los embarcadores, como constaría de los respectivos B/L. 2) Que Kawasaki cumplió con la obligación de transportar y de entregar el contenedor en el lugar de destino especificado en los B/L, entregándolo en la forma que establece el artículo 983 c) del Código de Comercio, o sea, poniéndola en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o reglamentos, aplicables en el Puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías. Así, la custodia de Kawasaki terminaría desde el momento en que el contenedor fue recepcionado por la Administración de Servicios Portuarios -- Bolivia, en Arica, por lo que cualquier merma o faltante no sería de responsabilidad de su representada, sino de dicha Administración. 3) Para el caso que se estimare que hubo perjuicio y que estos son imputables a su representada, en cuanto a los daños por lucro cesante que se cobran en la demanda, estos perjuicios son atribuibles a un retraso en la entrega, en los términos que señalan los Artículos 984 y 985 del Código de Comercio y, como tal, estarían sujetos al plazo de caducidad del artículo 1029 del mismo Código, puesto que los reclamantes no dieron aviso escrito de estos perjuicios dentro del plazo que dicha disposición señala y, en consecuencia, ha caducado por el solo transcurso del plazo, el derecho de la demandante de pretender tal indemnización. Sin perjuicio de lo anterior, y para el evento de que se estimare que no ha operado la caducidad indicada, su parte hace uso al derecho de limitación de responsabilidad establecido en el Artículo 993 del Código de Comercio, o sea, respecto del lucro cesante, se opone la limitación de responsabilidad equivalente a la cuantía total del flete que debía pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías, que en el caso, sumado la totalidad de los fletes que se indican en los respectivos B/L, alcanza a la suma de US\$3.200. Termina su presentación, solicitando tener por contestada la demanda de autos y en definitiva negarle lugar en todas sus partes, con costas. Subsidiariamente, para el evento de que se diere lugar a ella, declarar que el monto de los perjuicios por lucro cesante, en caso de acreditarse en autos, queda limitado a la suma máxima de US\$3.200.- o a la suma que el tribunal determine como valor total del flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte marítimo de mercancías.

TERCERO.- A fs. 82 se recibió la causa a prueba, rindiéndose por ambas partes las



probanzas instrumentales, testimoniales y peritajes de traducción de documentos y contable que se han referido.

CUARTO.- Que, a fs. 122, la parte demandada plantea objeción respecto de los documentos acompañados por la demandante bajo las letras d) y e) de su presentación de fs. 117, que se encuentran agregados a fs. 115 y 116 de autos y que corresponden a un informe de la empresa América Reximport Ltda., y a una factura comercial emitida por la empresa Puma Rudolf Dassler Sport.

La demandada objeta tales instrumentos por tratarse de instrumentos privados que emanan de terceros ajenos al juicio y cuya autenticidad e integridad no constan a su parte. A fs. 189, la demandante evacua el traslado que se le confiriera respecto de la objeción planteada, señalando que el hecho de no constarle su autenticidad e integridad no es causal de objeción de documentos, como lo sería su falsedad o falta de integridad.

Que, no correspondiendo las motivaciones de la objeción deducida a las previstas por el legislador para la impugnación de instrumentos de la naturaleza de los de la especie, no es posible a este Tribunal arbitral hacer lugar a ella.

QUINTO.- Que a fs. 203 y 205 la demandada plantea objeción al peritaje contable ordenado en autos y que rola de fs. 198 a 201, como de la traducción agregada a fs. 162 a 183, que se refiere a los conocimientos de embarque que rolan a fs. 104 a 107 de autos. Respecto de ambas, deberá tenerse presente que tratándose de informes periciales, su valor estará dado por las reglas de la sana crítica, en virtud de las cuales el Juez Arbitro ponderará racionalmente estas probanzas, teniendo en consideración los peritajes como las objeciones planteadas.

SEXTO.- Que del mérito de las probanzas testimoniales y documentales rendidas en autos, es posible concluir que con fecha 9 de septiembre de 1997 se celebró entre las partes litigantes un contrato de transporte marítimo, en virtud del cual, la demandada Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. se obligó a transportar un total de setecientos cartones -- cajas- de calzado deportivo de diferentes marcas, desde Honk Kong a nuestro país, estableciéndose como Puerto de descarga, Iquique, y lugar de entrega de la mercadería la ciudad de Arica, con destino final de las mismas, "en tránsito a Bolivia".

Que se encuentra, además, acreditado en autos que el contenedor con la referida mercancía, individualizado con la sigla E KLU2076662, arribó al Puerto de Iquique a bordo

AMP

de la nave CCNI Austral con fecha 6 de octubre de 1997 y entregado en la ciudad de Arica, específicamente a la Administración de Servicios Portuarios-Bolivia, con fecha 8 de octubre del mismo año.

Que, aparece tanto de los documentos agregados a los autos, específicamente los documentos portuarios únicos, tanto de recepción como de despacho, que rolan a fs. 50 a 53 y 86 a 96, que en la fecha señalada en el párrafo anterior, se recibió en dicha Administración de Servicios Portuarios-Bolivia el contenedor ya individualizado, con su sello de origen intacto, pero, a la fecha de la desconsolidación del mismo, se constató un faltante de 320 cajas de zapatillas deportivas.

Respecto de estos hechos esenciales para la resolución de la controversia, debe considerarse que la prueba testimonial rendida en autos, tanto la producida por la demandante como la presentada por la demandada, en general coincide con la documental agregada al proceso, limitándose los testigos, en este aspecto, a señalar si se cumplió o no el contrato objeto de la discusión, declarando los de la actora que éste no se cumplió y los de la demandada que sí lo fue, todo lo anterior, seguramente, atendido al disímil concepto que los testigos tienen respecto al momento en que cesa la responsabilidad del porteador. En efecto, atendiendo al soporte argumental del libelo de autos, sus testigos individualizados como José Juan Jorquera Granados, Alexander Arturo Díaz Díaz y Humberto Frontanilla Campos, que deponen a fs. 100 a 101 vta., sostienen que habría incumplimiento del contrato de transporte toda vez que la mercadería se entregó con un faltante de 320 cajas, merma que solo se pudo determinar una vez desconsolidado el contenedor, lo que ocurrió aproximadamente un mes después de haberse recibido el contenedor en el Puerto de Arica, demora que explican por el atraso en la entrega de la aclaración al manifiesto correspondiente. Agregan los testigos referidos, que al llegar el contenedor al puerto de Arica este aparecía con su puerta aparentemente forzada, forzada a uno de sus costados, o dañada, según el decir de cada uno de ellos, aspecto que habrían hecho presente al representante de Agunsa, quien habría manifestado que tal situación se especificaría en la ciudad de Arica. Por su parte, los testigos de la demandada, individualizados como Sergio Roberto Figueroa Vargas, Víctor Israel Toledo Briceño, Modesto Esteban Arizábalo Escalante, y Oscar Rene Aguilar Morales, quienes deponen a fs. 102, 103, 158, 159, 160 y 161, confirmando los fundamentos de la demandada, sostienen que el contrato de transporte marítimo celebrado entre las partes se cumplió, y que al momento de entregarse el contenedor en el Puerto de Arica éste se encontraba con su sello número 37731 intacto, como lo

demonstraría la documentación pertinente, esto es, los documentos portuarios únicos de recepción, lo que implicaría que de haber faltante esto ocurrió durante el período de responsabilidad de Aduana Boliviana.

SEPTIMO: Que, es necesario determinar si la obligación del porteador fue el transporte de un contenedor, que decía contener calzados deportivos, o bien, si la obligación consistía en el transporte de cartones -cajas- con calzado deportivo. Dicha controversia, que aparece de los escritos fundamentales de demanda y contestación, habrá de resolverse a la luz de la prueba documental rendida, específicamente de los conocimientos de embarque agregados a fs. 104 y siguientes, cuya traducción rola a fs. 163 y siguientes, en virtud de los cuales es posible concluir que lo que se pactó entre las partes fue el transporte de setecientos cartones de calzado deportivo, y no de un contenedor determinado. Finalmente, a juicio de este sentenciador en relación a este aspecto, se debe considerar la inexistencia de reservas en los conocimientos de embarque que hubiesen facultado al transportador para impugnar el contenido de la carga de conformidad a los Artículos 1017 y siguientes del Código de Comercio.

OCTAVO: Que, en virtud del análisis que procede, resulta dable concluir que el asunto principal a resolver por este Tribunal Arbitral, apunta a determinar el período de responsabilidad del porteador, más específicamente, el momento en que cesó la responsabilidad del porteador, de suerte de poder concluir si el faltante de que dan cuenta los documentos portuarios únicos de despacho que rolan a fs. 50, 51, 52 y 53, ocurrió mientras la mercancía se encontraba bajo la responsabilidad o custodia de la demandada Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., lo que en definitiva se traduce en resolver si tal responsabilidad concluyó al momento de ser entregado el contenedor sin observaciones en el Puerto de Arica a personal de la Administración de Servicios Portuarios-Bolivia, o bien, si dicha custodia concluiría al momento de la desconsolidación y entrega de las mercaderías de alguna de las maneras establecidas en el Artículo 983 del Código de Comercio.

NOVENO: Demandante y demandada en este juicio, en sendos escritos de téngase presente, que corren a fs. 208 y siguientes y 213 y siguientes, entendiendo el motivo preciso de la controversia que se ha consignado en el considerando precedente, expresan en lo pertinente, primeramente la actora, que la responsabilidad del transportador por las

mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte, por el período establecido en el Artículo 983 del Código de Comercio. Que la demandada, en su acápite B, en cuanto al derecho, bajo el N° 2, que rola a fs. 73 vta. y que corresponde a la contestación de la demanda, señala que Kawasaki cumplió con la obligación de transportar y entregar el citado contenedor en el lugar de destino especificado en los B/Ls, entregándolas en la forma que establece el Artículo 983 c) del Código de Comercio, esto es la entregó poniéndola en poder de una autoridad u otro tercero a quienes según las leyes o los reglamentos aplicables en el Puerto de descarga, hayan de entregarse las mercaderías. Dicho aserto, sostiene la demandante, constituye una confesión determinante para sostener que las mercancías no fueron entregadas al consignatario en forma directa. Agrega que las mercancías amparadas por los conocimientos de embarque iban en tránsito a Bolivia y que, como tal, tienen una regulación especial que se conoce como Sistema Integrado de Tránsito, establecido por los Gobiernos de Chile y Bolivia para el puerto de Arica y que rige a contar del 1 de agosto de 1975. Que conforme a dicha normativa, las mercaderías deben ser entregadas a la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia, quien es la autoridad portuaria para los efectos de la recepción de la mercancía en tránsito a Bolivia, de manera tal que ni la Empresa Portuaria de Chile, ni el Servicio de Aduanas de Chile, son autoridades competentes para la recepción de las mercancías descargadas en el Puerto de Arica y en tránsito a Bolivia. Continúa la actora señalando que la contraria al momento de contestar su demanda, sostiene que ella habría cumplido con la entrega de la mercancía con fecha 6 de octubre de 1997 a Emporchi, según DPU respectivo, forma de entrega que no constituiría la forma regulada para la entrega de las mercancías en tránsito a Bolivia en el Puerto de Arica, razón por la cual no podría considerarse como entrega de mercaderías y haber dejado de estar bajo custodia del transportador. Seguidamente, agrega que tratándose de mercadería en tránsito a Bolivia, esta entrega, de acuerdo a las leyes y reglamentos aplicables en el puerto de descarga de Arica, sólo se habría concretizado una vez que se desconsolidó, es decir se abrió el contenedor y fue puesta la mercancía en él contenida a disposición de la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia, según ordena la ley y, que al efectuarse tal operación en presencia de funcionarios de Emporchi, se dejó constancia del faltante de 320 cajas de zapatillas, según darían cuenta los documentos acompañados y no objetados por la contraria. Que de esta manera la pérdida de la mercancía se concretizó cuando estas se encontraban bajo la custodia del transportador, es decir, antes de desconsolidar el

22
contenedor y hacer entrega a la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia.

Por su parte, la demandada, en su presentación referida, sostiene que su parte dio íntegro y oportuno cumplimiento a su obligación de entregar las mercaderías transportadas en el lugar de destino, la ciudad de Arica, cumplimiento que se habría verificado en la forma señalada en la letra c) del Artículo 983 del Código de Comercio, esto es, poniéndolas en poder de una autoridad o tercero a quienes, según las leyes o reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercaderías. Que en el caso de autos, el contenedor en cuyo interior se transportó la mercancía se descargó en Iquique, sin observaciones el 6 de Octubre de 1997, para luego ser entregado, con su sello intacto, en el destino final indicado en los correspondientes B/L, sin observaciones, en la Administración de Servicios Portuarios-Bolivia, que opera en Arica. Agrega que de los Documentos Portuarios Únicos N° 720128102, 720128103, 720128104 y 720128105, emitidos por Emporchi - Arica el 8 de octubre de 1997, fecha en que arribó el contenedor al puerto de Arica, consta que éste fue recepcionado sin observaciones y en el casillero correspondiente al estado del bulto, se indica en cada DPU, la letra "B", lo que significaría que el estado del bulto en ese momento era bueno. Que si el contenedor hubiera registrado alteración de su sello o abolladuras o señas de haber sido violentado, los DPU tendrían que haber registrado ese hecho con una letra R (regular) o M (malo) para señalar el estado del bulto y contendrían las observaciones pertinentes, lo que no ocurrió. Siguientemente, señala que los DPU-Recepción, emitidos por la Administración de Servicios Portuarios Bolivia, al recibir el contenedor en Arica, comprueban que este fue recibido íntegro y con su sello de origen, sin observaciones, el 8 de Octubre de 1997. Tal hecho, agrega, se encontraría ratificado por las declaraciones contestes de los testigos de su parte. Que de las declaraciones de los testigos Modesto Esteban Arizábalo, Oscar Aguilar Morales y Sergio Figueroa Vargas, en el momento mismo de la entrega del contenedor en la Administración de Servicios Portuarios-Bolivia, cesó la responsabilidad de su representada, en su calidad de transportador de la carga, de conformidad al Artículo 983 del Código de Comercio. Agrega, que de existir las mermas que reclama la demandante, se produjeron durante todo el período en que el contenedor estuvo bajo la custodia de la Administración de Servicios Portuarios-Bolivia, casi un mes, lapso en el cual su representada no tuvo responsabilidad alguna a su respecto. En cuanto a la testimonial de la demandante, señala que tales testigos declararon ver las puertas del contenedor forzadas en sus costados cuando este era

desembarcado en Iquique, testimonios que carecerían de todo valor ya que no se corresponden con los DPU emitidos por Emporchi.

DECIMO.- Que, para los efectos de determinar el momento en que cesó la responsabilidad del transportador y, consiguientemente, concluir si la merma o falta de mercadería es o no imputable al transportador, debe darse aplicación a lo dispuesto en los Artículos 982 y siguientes del Código de Comercio, en los que se establece que la responsabilidad del transportador por las mercaderías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte, y que tal custodia se considera desde que el transportador las haya tomado a su cargo y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las formas establecidas en el Artículo 963 del Código de Comercio, esto es, a) poniéndolas en poder del consignatario, b) a disposición del consignatario en conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables al puerto de descarga, o c) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

La demandada, a fs. 73 vta. sostiene que entregó el contenedor en la forma que establece el Artículo 963 letra c) del Código de Comercio, que como se ha dicho, corresponde a ponerlas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

DECIMO PRIMERO.- Que en virtud de lo considerado precedentemente, es posible colegir que el mérito de las probanzas producidas en autos arrojan convicción suficiente para estimar que lo que ha debido entregar el transportador demandado a la demandante, han sido setecientas cajas conteniendo calzado deportivo, de los que dan cuenta los respectivos contratos de transporte marítimo, conocimientos de embarque, agregados de fojas 104 a 107, no satisfaciéndose su obligación con la sola entrega del contenedor, que se suponía las guarnecía, a Aduana Boliviana, toda vez que la entrega material de la mercancía a la referida autoridad sólo ha podido materializarse una vez desconsolidado el contenedor y recepcionada por la referida aduana la mercancía que se decía contener.

Por el contrario, una vez efectuada la desconsolidación, ha quedado de manifiesto por los documentos DPUB Despacho, que rolan de fojas 50 a 54, que existía un faltante o merma ascendente a trescientas veinte cajas, las que, consecuentemente, no pueden ser

ECL/FCL


C.A. N.º 1
S.º 1.º
1991

consideradas recibidas por la autoridad aduanera boliviana de la forma establecida en la letra c) del Artículo 983 del Código de Comercio.

DECIMO SEGUNDO.- Que, bajo la letra B, numerando tercero de su contestación de la demanda de fs. 72 y siguientes, la demandada solicita que para el caso de que el Tribunal estimare que hubo perjuicios y que estos le son imputables, en cuanto a los daños por lucro cesante que se cobran, perjuicios atribuibles a retraso en la entrega en los términos de los Artículos 984 y 985 del Código de Comercio, estos perjuicios estarían sujetos a un plazo de caducidad conforme lo dispuesto en el Artículo 1029 del mismo Código. Al respecto es necesario señalar que lo que ocurrió en la especie no es un retraso en la entrega de mercaderías en los términos que plantea el Artículo 985 del Código de Comercio, sino, una pérdida de mercaderías, lo que hace del todo inaplicable la disposición invocada, siendo el Artículo 1029 del citado Código, el que expresamente se refiere al derecho a indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega.

DECIMO TERCERO.- Que, en la misma presentación referida en el considerando que precede, inmediatamente a continuación de la solicitud referida en el acápite anterior, la demandada expresa al Tribunal que su parte hace uso del derecho de limitación de responsabilidad establecido en el Artículo 993 del Código de Comercio. A este respecto, este tribunal es de parecer tener presente –una vez más- lo considerado previamente, en orden a que el incumplimiento del contrato de transporte marítimo consistió en la pérdida de parte de la mercancía y no en un retraso en la entrega de la misma, lo que hace inaplicable al caso particular la disposición antes referida, por lo que no se hará cargo en la parte resolutive del presente fallo.

DECIMO CUARTO.- Que, conforme a las consideraciones que preceden, será necesario determinar el monto de los perjuicios que la demandada deberá pagar a la demandante por la pérdida de las mercaderías que se le encargara transportar y que han sido perdidas durante el período en que legalmente se encontraban bajo su custodia. Que a este respecto, la demandante pide, a fs. 5 y 6, que la demandada sea condenada al pago de la suma de US \$65.000.- por concepto de daño emergente que correspondería al valor de la mercadería perdida; a la suma de US \$1.550,06.- por concepto de flete de dicha mercadería y; por lucro cesante, a la suma de US \$16.250.- que correspondería a la



legítima utilidad que el cumplimiento oportuno le habría reportado, total que asciende a US \$82.800.06.-, más intereses desde la fecha del incumplimiento hasta el pago efectivo y costas.

En cuanto a la demandada, se ha dicho que tal parte ha solicitado se declare la caducidad de la acción para perseguir parte de su cobro, como la limitación de los perjuicios, no siendo posible acceder a tales peticiones por los mismos fundamentos expuestos en los considerandos 12º y 13º.

Que en cuanto a la prueba rendida sobre el particular, los testigos de la demandante son contestes en que el monto de los perjuicios ascienden a la suma aproximada de US \$80.000.-

Que el informe pericial contable agregado a los autos a fs. 198 y siguientes, señala, en la parte pertinente, que el daño causado por concepto de capital de trabajo asciende a la suma de US \$50.046.- por utilidad la suma de US \$12.084,5 y por flete la suma de US \$1.550,06, lo que arroja un total de US \$61.972,56; a lo que, en opinión del perito contable, debe incrementarse en un cien por ciento por lucro cesante, dando un valor final de US \$123.945,12.

Que aparecen agregados a los autos, de fs. 114 a 116 documentos que corresponden a un informe de la empresa América Reximport Ltda. y a una factura comercial emitida por la empresa Puma Rudolf Dassler Sport, que dan cuenta del valor unitario y contenido de cada una de las cajas -cartones- perdidas.

Que, apreciando prudencialmente las probanzas rendidas y conforme a las normas de la sana crítica el informe pericial aparejado, teniendo en consideración la objeción planteada, es posible establecer que el monto de los perjuicios ascienden a la suma de US \$60.000.- por concepto de daño emergente y a US \$6.000.- por concepto de lucro cesante.

DECIMO QUINTO.- Que, conforme al orden de consideraciones precedentemente consignado, es preciso concluir que es procedente dar lugar a la solicitud del demandante contenida en lo principal de su escrito de fs. 54 A 56, en cuanto a declarar que la demandada ha incumplido el contrato de transporte marítimo celebrado entre las partes, por lo que deberá pagar a la demandante los perjuicios que de tal incumplimiento se derivan, más los intereses correspondientes desde la fecha del incumplimiento hasta su pago efectivo.

Por estas consideraciones y conforme con lo dispuesto en los Artículos 1437, 1545,

1546, 1548, 1556, 1557, del Código Civil, Artículos 974 y siguientes , 979, 982, 983, 984 y 986 del Código de Comercio y Artículos 254 y siguientes, 628 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, artículos citados y demás pertinentes, **SE DECLARA:**

- 1.- Que no se hace lugar a la objeción de documentos formulada a fs. 122 de autos.
- 2.- Que se rechazan las objeciones interpuestas por la demandada a fs. 203 y 205 en relación al Peritaje Contable aparejado a fs. 198 a 201 y del Peritaje de Traducción de documentos acompañado a fs. 162 a 183.
- 3.- QUE SE HACE LUGAR a la demanda contenida en lo principal del escrito de fs. 54 a 56, por lo que se condena a la demandada Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, sociedad extranjera, representada en Chile por don Raúl Arancibia Cerda, ambos con domicilio en San Martín N° 255, Oficina 204, a pagar a la demandante Comercial La Elegancia, firma comercial extranjera representada por don Jaime Javier Cordero Martini, ambos domiciliados en esta ciudad, Patricio Lynch 459 Oficina 204, la suma de US \$66.000.-, (sesenta y seis mil dólares americanos), a título de indemnización de perjuicios por el incumplimiento del contrato de transporte marítimo celebrado entre las partes, y del que dan cuenta los conocimientos de embarque de fechas 9 y 10 de Septiembre de 1999 y que rolan de fs. 104 a 107, más el pago de los intereses correspondientes desde la fecha del incumplimiento hasta su pago entero y efectivo.

Que no se condena en costas a la demandada por haber tenido motivo plausible para litigar.

Regístrese, notifíquese y archívense los antecedentes en su oportunidad.

Dictada por el Sr. Juez Arbitro de Derecho Werner Diesel Fuentes, autoriza Actuario-Secretario José Luis Soria Galvarro-Vilches.

Notifiqué a las 19:38
 Luján, 10 de Mayo 2001
 1/0, male.

