

19-
Sr. Claudio Meneses Pacheco
Causa: Cia de Seguros Gr/s. Cruz del Sur S.A.
- Seaboard Marine Ltd.

Juicio Arbitral
Juez Arbitro Sr. Gonzalo Nathan Marchese

Valparaíso, trece de agosto de mil novecientos noventa y nueve.

Vistos:

En lo principal de fojas 31 comparecen don Vicente Acosta Ramírez y don Claudio Meneses Pacheco, abogados, domiciliados en Valparaíso, calle Condell 1231, piso 3º, en representación de Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., persona jurídica del giro de su denominación, para estos efectos con domicilio en Valparaíso, calle Condell 1231, y deducen demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual, en juicio ordinario, en contra de Seaboard Marine Ltd., transportador y/o armador de la MN *Seaboard Star*, representado en Chile por Marítima Valparaíso Chile S.A. (Marval S.A.), cuyo Gerente General es don Francisco Javier Lobos Basauri, factor de comercio, ambos domiciliados en Valparaíso, calle Errázuriz 1236, oficina 104, siendo representados en el presente juicio por el abogado don Guillermo Kegevic Ahumada, domiciliado en Valparaíso, calle Blanco 1623, oficina 104.

Fundamentando en los hechos la acción ejercida, expresan que en 1995 Seaboard Marine Ltd. se obligó a efectuar el transporte marítimo de mercancías consistentes en cámaras y accesorios fotográficos marca Minolta K117-K118, equipamiento fotográfico, con un peso total de 1.412 kilos, contenidos en un total de 124 cartones (bultos), transporte que se debía efectuar desde Miami, Estados Unidos de Norteamérica, hasta Iquique, Chile. Dichas mercancías -cuyo destinatario era Reifschneider Foto S.A.C.I.- fueron recibidas en perfecto estado a bordo de la nave *Seaboard Star* en el puerto de Miami, según lo demuestra el conocimiento de embarque (bill of lading) IQE001, emitido por Seaboard Marine Ltd. el 19 de julio de 1995.

Al momento de entregarse en su destino final (Iquique), en agosto de 1995, las mercancías presentaban pérdidas, las que produjeron a Reifschneider Foto S.A.C.I. un perjuicio ascendente a US\$ 16.084,44; y en virtud del contrato de seguro existente entre Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. y Reifschneider Foto S.A.C.I., la primera pagó a la segunda los perjuicios sufridos por el señalado monto. La carga se encontraba asegurada de acuerdo con la póliza N° 685999-974161-5-0017.

Refiriéndose a la responsabilidad, la demandante expresa que los hechos descritos importan un incumplimiento de los deberes de cuidado y de entrega de la carga

derivados del mencionado transporte marítimo, originando la subsecuente responsabilidad de Seaboard Marine Ltd. en su calidad de transportador y/o armador de la MN *Seaboard Star*; y como fundamento en derecho de su acción, invoca los artículos 982, 983, 915 y 984 del Código de Comercio, explicando que la demandada quedó responsabilizada de custodiar las mercancías embarcadas en la nave *Seaboard Star*, para que aquéllas se entregaran en el puerto de destino en las mismas buenas condiciones y con el mismo detalle en las que fueron inicialmente recibidas en Miami; y que en mérito de las obligaciones establecidas en los artículos 982 y 983, asumidas por la demandada en virtud del transporte marítimo convenido, esa parte tenía el deber de velar que las mercancías porteadas se mantuvieran en todo momento en las mismas buenas condiciones en las que fueron recibidas en el puerto de origen, para que, de tal modo, fueran entregadas a su consignatario sin faltantes ni pérdidas, concluyendo que los deberes de custodia y entrega no fueron cumplidos por la demandada, pues las mercancías finalmente se entregaron con faltantes.

En cuanto al artículo 915, destaca su inciso 1º, el cual remarca la obligación de custodia y de entrega que corresponde al transportador, al imponer el deber en el capitán de la nave, en representación del porteador. Precisa la demandante que el capitán de la nave *Seaboard Star* tenía el deber de custodiar la totalidad de las mercancías porteadas, para que ellas no sufrieran ninguna pérdida durante la travesía ni durante las operaciones de carga y descarga, y siempre tuvo el deber de velar por la óptima conservación de las mercancías transportadas, deber que no se cumplió, pues la carga se entregó en su destino final con los siguientes faltantes: a) 3 unidades de cámara modelo Freedom Explored; b) 20 unidades de cámara modelo Freedom Action Zoom II; c) 14 unidades de cámara de video modelo C-513 Master; d) 10 unidades de cámara de video modelo C-503; y e) 26 unidades de cámara modelo AF/101R Date.

Continúa su exposición la demandante señalando que en la especie se ha producido la presunción de responsabilidad que establece el artículo 984 del Código de Comercio, puntualizando que los faltantes se produjeron durante el período de custodia, pues las mercancías fueron recibidas por Seaboard Marine Ltd. sin faltantes, y al momento de

entregarse a su consignatario presentaban las señaladas pérdidas, de lo que se desprende la presunción de responsabilidad del citado artículo.

Aludiendo a los perjuicios demandados, expresan los comparecientes que se entabla la demanda en contra de Seaboard Marine Ltd., transportador y/o armador de la MN *Seaboard Star*, nave en la que se porteó la carga. Los perjuicios totales resultantes del incumplimiento contractual de la demandada alcanzan la suma de US\$ 16.084,44, a la que deben agregarse los intereses, reajustes en su caso y las costas judiciales. Agregan que la legitimación activa corresponde a su mandante en virtud de la subrogación que ha operado en la especie, que es la contemplada en el artículo 553 del Código de Comercio, pues Reifschneider Foto S.A.C.I. recibió el pago del siniestro materia de autos y el asegurador se ha subrogado en los derechos y acciones que existen en contra de la demandada, con motivo del incumplimiento contractual ya especificado. Por ello, solicitan que se condene a la demandada al pago de los montos señalados en favor de la compañía de seguros demandante.

Afirman los comparecientes, además, en cuanto a la legislación aplicable, que el caso se rige por la legislación chilena, en especial por el Libro III del Código de Comercio, pues así lo dispone el artículo 979 N° 1° del mismo Código, considerando para ello que el puerto de descarga está situado en territorio nacional.

En fin, piden que se tenga por interpuesta la demanda y, en definitiva, se declare que se condena a la demandada a pagar la suma de US\$ 16.084,44 a título de indemnización en favor de la compañía de seguros demandante, o la suma que el tribunal estime procedente conforme con el mérito del proceso. Agregan que el pago de esta suma podrá ser ordenado, a criterio del tribunal, en moneda extranjera o en su equivalente en moneda nacional al momento del pago, según el tipo de cambio que sea más alto, o según el tipo de cambio o fórmula que a juicio del tribunal proteja mejor los intereses de la demandante. Solicitan, asimismo, que a la suma indemnizatoria antes referida se agreguen los intereses que correspondan, calculados desde la fecha en que se transgredió el contrato de transporte materia de la demanda, o desde la fecha que el tribunal prudencialmente determine, hasta la fecha del pago efectivo. Solicitan igualmente que, en caso de corresponder, proceda el reajuste de la cantidad mandada pagar, calculado en

los términos indicados respecto de los intereses. Por último, piden también que se condene a la demandada al pago de las costas de la causa.

Contestando la demanda en lo principal de fojas 45, don Guillermo Kegevic Ahumada, abogado, domiciliado en Valparaíso, calle Blanco 1623, oficina 1404, en representación de la sociedad Marítima Valparaíso Chile S.A., persona jurídica de derecho privado representada legalmente por don Francisco Javier Lobos Basauri, ingeniero civil industrial, sociedad a su vez representante en Chile de la demandada Compañía Naviera Seaboard Ltd., persona jurídica extranjera, del giro de su denominación, todos con domicilio en Valparaíso, calle Errázuriz 1236, oficina 104, solicita que se rechace en todas sus partes la demanda, con expresa condenación en costas, en atención a los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone.

Señala, en primer término, que los hechos en que se fundamenta la acción no obedecen a la realidad de como éstos ocurrieron. Luego afirma que la mercadería fue recibida en la nave *Seaboard Star*, viaje 06, amparada por el conocimiento de embarque IQE001, fechado el 19 de julio de 1995, el cual establece 124 cartones con un peso total de 1.412 kilos, peso declarado por el exportador en Estados Unidos de Norteamérica, señores Minolta Corporation. Sostiene a continuación que los bultos no fueron pesados en el momento de recibirlos en el puerto de embarque, sólo se trata de lo que en la práctica naviera se denomina peso documental y no peso físico; que el documento en cuestión no señala sino bultos que se encontraban en perfectas condiciones al momento de su embarque o por el contrario no tenían ningún tipo de problemas; que el destino final de la mercadería era Iquique, puerto en el que, en definitiva, la nave no recaló, efectuándose un transbordo en la ciudad de Arica directo a camión, según declaración de transbordo N° 2975 de la Dirección Nacional de Aduanas, de 1° de agosto de 1995, y DPU N° 43346, de 2 de agosto de 1995; que el transporte terrestre fue ejecutado por el conductor señor Richard Díaz, camión patente KE-5180; que los bultos salieron en perfectas condiciones, según da cuenta la tarja de desconsolidado y sin merecer reparo alguno al servicio aduanero; y que el 3 de agosto de 1995 la mercadería fue recibida por Emporchi, Iquique, de acuerdo con el DPU N° 32345 (*sic*), como sigue: 01-123 cartones,

peso verificado 1.349 kilos "R", 02-1 cartón, peso verificado 8 kilos "R", total 1.347 (sic) kilos.

El compareciente destaca que en el transbordo N° 2975, de 1 de agosto de 1995 de la Aduana de Arica, no se consignan algunas situaciones, tales como que los 123 cartones y cuyo peso se encuentra verificado no señalan las diferentes huinchas de PVC que la mercadería tenía, y el caso del cartón con peso verificado de 8 kilos que fue refajado por Marítima Valparaíso Chile S.A.. Hace notar, asimismo, que en parte alguna existe alguna señal o nota del guarda almacén de Emporchi que subraye que existan cartones dañados, rotos o mermos.

Siempre en el detalle de los hechos, la demandada explica que el 9 de agosto de 1995, seis días después de que la mercadería fuera entregada a Emporchi, su consignatario, Reifschneider Foto S.A.C.I., presentó a la Aduana de Iquique la solicitud de traslado a Zona Franca (Z) 1 N° 0027406, para que los 124 cartones sean almacenados en la propiedad de dicha firma, ubicada en la Manzana H, Sitio 40L-8 Industrial Zofri; que el 10 de agosto de 1995 el camión patente BA-6038, fletado o de propiedad del consignatario, retiró, a las 12:10 horas, los 124 bultos con autorización del Departamento Control y Tránsito de la Dirección Regional de Aduana de Iquique, y en el documento respectivo la Aduana no registró reconocimiento alguno de los bultos; que a las 12:20 horas la Aduana de la Sección Zona Franca de Iquique estampó la entrada de las mercaderías, sin observaciones de ninguna especie, y, al mismo tiempo, lo hizo la sociedad administradora -Galpón Particular Ingreso Zofri-, puerta 7, el mismo día; y que el día anterior, es decir, el 9 de agosto de 1995, inspeccionó la carga don Carlos Olivares P., Inspector del Estudio Carvallo, conjuntamente con un representante de Reifschneider Foto S.A.C.I., firma ilegible, sin la participación de personal de la Dirección Regional de Aduana de Iquique, Emporchi y mucho menos de un representante del transportista naviero o su agente, acta de inspección N° 58776, estampando ambos que las 124 cajas de cartón venían reparadas por la compañía, en este caso los agentes generales de la nave o sus dependientes, por lo que el asegurado procede a realizar un reconocimiento, detectándose supuestamente lo faltante que reclama en su demanda. Según la contestación, importa recalcar que el acta levantada o suscrita señala que lo faltante se

encontraría en el interior de las cajas desocupadas, preguntándose cuáles cajas se están refiriendo. Para terminar, en lo que a los hechos concierne, señala que el 7 de agosto de 1995, bajo registro de reconocimiento N° 11580, Sección Zona Franca-Aduana de Iquique, se solicita la certificación de la mercadería faltante, cuyo valor es el motivo del reclamo que nos ocupa.

Se pregunta más adelante la demandada, si es que alguna pérdida o faltante hubo, en qué momento éste se produjo, ya que la responsabilidad del armador termina al momento de la entrega de la mercadería, y en este caso la agencia de naves representante de Seaboard Marine Ltd. entregó la mercadería en perfectas condiciones al consignatario. La demandada se pregunta también sobre diversas otras situaciones: A) ¿Por qué razón, si las mercaderías habían llegado en malas condiciones y con una supuesta falta de peso, no se efectuó el reconocimiento de rigor sino hasta 4 días después que la carga, que por lo demás era delicada, estaba en los almacenes de un tercero como lo era la Emporchi?; B) ¿Por qué razón el acta no lleva la firma del guarda almacén de Emporchi, o almacenista, y sólo lleva el sello de goma de esta última?; C) ¿Quién es el señor Carlos González B., Rut 6.144.912-4, que firma el supuesto faltante y cuya firma aparentemente sería la misma del usuario o mandatario?.

Según la contestación, llama la atención el contenido del informe de liquidación N° ST5-08-02282, página 2, desarrollo, emitido por Estudio Carvallo S.A., Abogados y Liquidadores Oficiales de Seguros, en cuyo párrafo 2° se expresa "al llegar los bultos en malas condiciones, constancia que se registra en el DPU N° 32346", por cuanto este DPU en ninguna parte registra bultos rotos, malas condiciones o mermas.

Llama asimismo la atención sobre el hecho que el registro de reconocimiento N° 11580 se haya transformado en un certificado de mercaderías faltantes, pues en él no se indican los cartones debidamente individualizados, supuestamente dañados o en malas condiciones, ni el contenido de cada cartón afectado.

De todo lo expuesto sostiene que se deduce que la demanda debe ser rechazada, por cuanto el armador, por intermedio de su agente general en Chile, entregó las mercaderías en perfectas condiciones al consignatario, aludiendo luego a la presunción que establece el artículo 1027 del Código de Comercio.

En los párrafos finales de su contestación expresa la demandada que el actor deberá acreditar la efectividad de los supuestos daños y perjuicios que habría sufrido y que los daños se produjeron durante el período de custodia del transportista; que al momento que efectuó la descarga y entrega de los bultos materia del juicio no se efectuaron observaciones de ningún tipo; y que el Jefe del Departamento de Reclamos señor Roberto Ampuero, al rechazar el reclamo del Estudio Carvallo, se fundó en que nunca pudo probarse la circunstancia de la desaparición de las mercaderías o de las supuestas mercaderías faltantes cuando la partida se encontraba bajo la responsabilidad de la nave y antes que pasara a almacenamiento y control de Emporchi Iquique.

Replicando en lo principal de fojas 49, la actora, después de dar por reproducidos todos los hechos expuestos en la demanda, destaca determinados hechos que -según ella- están plenamente establecidos de acuerdo con el mérito de autos, a saber: en 1995 Seaboard Marine Ltd. se obligó a efectuar el transporte marítimo de mercancías consistentes en cámaras y accesorios fotográficos marca Minolta K117-K118, equipamiento fotográfico, con un peso total de 1.412 kilos, contenidos en un total de 124 cartones, transporte que se debía efectuar desde Miami hasta Iquique; las mercancías fueron recibidas en perfecto estado a bordo de la nave *Seaboard Star*, en Miami, según lo demuestra el conocimiento de embarque IQE001, emitido por Seaboard Marine Ltd. el 19 de julio de 1995, siendo su destinatario Reifschneider Foto S.A.C.I.; al momento de entregarse en su destino final -Iquique- en agosto de 1995, las mercancías presentaban pérdidas, como lo reconoció expresamente la demandada al declarar que en Iquique fueron entregados 1.347 kilos, en circunstancia que se habían recibido 1.412 kilos; y los faltantes reconocidos por la contraria ascienden a la suma de US\$ 16.084,44.

La demandante expresa a continuación que los hechos descritos por ella y reconocidos expresamente por la contraria importan un incumplimiento de los deberes de cuidado y de entrega de la carga derivados del transporte marítimo, originando la subsecuente responsabilidad de Seaboard Marine Ltd. en su calidad de transportador y/o armador de la nave *Seaboard Star*, pues, de acuerdo con el artículo 982 del Código de Comercio, la demandada quedó responsabilizada de custodiar las mercancías embarcadas en dicha nave, para que se entregaran en el puerto de destino en las mismas buenas condiciones y

con el mismo detalle en las que fueron inicialmente recibidas en Miami. Después de citar el artículo 983 del Código, agrega que de acuerdo con el contrato de transporte de mercancías por mar, amparado en el B/L IQE001, la demandada debía perentoriamente entregar en Iquique las mercancías recibidas en Miami, en las mismas buenas condiciones y sin faltantes; empero, la nave *Seaboard Star* no llegó a Iquique, sino que recaló en Arica, y las mercaderías llegaron a Iquique vía terrestre desde Arica, y tal como lo establece el citado artículo 983 la demandada debía custodiar las mercancías hasta su entrega al consignatario Reifschneider Foto S.A.C.I., en Iquique.

Según la actora, es determinante el hecho de que las mercaderías llegaron con faltantes a Iquique, pues allí queda demostrada la responsabilidad de la demandada por el incumplimiento de sus deberes contractuales, y que mayor prueba de que los daños se produjeron durante el período de custodia de la demandada es el hecho que los bultos llegaron a Iquique refajados y con diversas huinchas de PVC, actividades que fueron realizadas por los mismos transportistas marítimos y/o los agentes generales de la nave y/o sus dependientes, tal como lo demuestra el DPU N° 32346 y lo reconoce expresamente la contraria.

La actora cita nuevamente el artículo 915 del Código de Comercio, reiterando que el capitán de la nave *Seaboard Star*, en representación del porteador, tenía el deber de custodiar la totalidad de las mercancías porteadas, para que ellas no sufrieran ninguna pérdida durante la travesía, ni durante las operaciones de carga y descarga. Insiste la demandante, asimismo, que en la especie tiene lugar la presunción de responsabilidad del artículo 984 del Código de Comercio, en relación con los artículos 982 y 983 del mismo cuerpo legal, reiterando que los faltantes se produjeron durante el período de custodia, pues las mercancías fueron recibidas por Seaboard Marine Ltd. sin faltantes, y al momento de entregarse a su consignatario presentaban las pérdidas que se han señalado.

En cuanto a la presunción del artículo 1027 del Código de Comercio, afirma que es inaplicable por cuanto el transportista no puso la totalidad de las mercancías en poder del consignatario y así está acreditado, por lo tanto es imposible que se pueda presumir que las entregó tal como aparecen descritas en el documento de transporte. En este caso,

en cambio, no sólo el consignatario alegó el hecho del daño, pérdida o merma de las mercancías transportadas, sino que también lo hizo notar la Empresa Portuaria de Chile, Administración del Puerto de Iquique, declarándose en el DPU que las mercaderías vienen observadas con un peso menor al declarado en el B/L IQE001, y además con diferentes huinchas de PVC y en algunos casos refajadas por el transportista marítimo y/o sus agentes y/o sus dependientes, concluyendo que, como las mercancías llegaron observadas, la presunción no puede aplicarse, pues es falsa la premisa en que se apoya.

Finaliza la réplica expresando que, al llegar las mercaderías con faltantes, se produjeron perjuicios al consignatario por la suma de US\$ 16.084,44, a la que deben agregarse los intereses, reajustes en su caso y las costas judiciales; y, como ha operado la subrogación del artículo 553 del Código de Comercio, solicita al tribunal condenar a la demandada en favor de la actora al pago de los montos señalados.

Duplicando en lo principal de fojas 63, la demandada reitera en forma completa la contestación a la demanda, solicitando que ésta sea rechazada en todas sus partes, por improcedente y por no ajustarse a los hechos ni al derecho, con expresa condenación en costas. En cuanto a los hechos, reproduce todo lo expuesto en la contestación, destacando que el Jefe del Departamento de Reclamos de Marítima Valparaíso Chile S.A., al contestar al Estudio Carvallo y rechazar el reclamo en que se basa la demanda, dejó claramente establecido que nunca se pudo probar la circunstancia de la desaparición de las mercaderías o de las supuestas mercaderías faltantes cuando la partida se encontraba bajo la responsabilidad de la nave y antes que pasara a almacenamiento y control de Emporchi, Iquique. Destaca también que en el derecho marítimo el bill of lading es un documento que reviste especiales características en cuanto a la prueba y en cuanto a la forma de cómo la mercadería fue embarcada: el naviero deja establecido en el B/L, en relación con la mercadería embarcada, que el armador no hace ninguna inspección de la carga al momento de su embarque, sino que se guía por lo que señala el embarcador de las mercancías, en este caso Savino del Bene Inc. y el exportador Minolta Corporation. Afirma que, si se analiza el B/L, se llega a la conclusión que las mercaderías fueron embarcadas según lo que declaró el embarcador o según lo que declaró el exportador; pero jamás el naviero, en la práctica, podrá tener la

posibilidad de determinar en forma exacta qué es lo que se está embarcando, por eso se señala "dice contener tal cosa" o "contenido según embarcador", con lo que queda demostrado que al armador no le puede constar el contenido, descripción, embalaje u otras circunstancias que tiene la mercadería, pues además se trata de carga que viene en contenedores y que normalmente se realiza una inspección documental, pero nunca una inspección física.

Concluye, en definitiva, que los bultos no fueron pesados en el momento de recibirlos en el puerto de embarque y sólo se trata de lo que en la práctica naviera se denomina peso documental y no peso físico, que sólo podían saber los exportadores y los embarcadores, pero jamás podrá ser determinado por el naviero.

A continuación la demandada insiste que la mercadería llegó a destino y fue entregada por el armador o transportador de acuerdo con la normativa vigente, remitiéndose a lo que se explicó en la contestación a la demanda, que se da por reproducida expresamente. Reitera, asimismo, la presunción del artículo 1027 del Código de Comercio, agregando que corresponde al actor acreditar la efectividad de los supuestos faltantes y de los supuestos daños y perjuicios que habría sufrido y que los daños se produjeron durante el período de custodia del transportista.

Por último, reitera que al armador no le ha cabido responsabilidad alguna en los hechos de autos y, muy por el contrario, ha actuado diligentemente.

A fojas 66 se recibió la causa a prueba. En contra de la respectiva resolución la demandante pidió reposición, con apelación en subsidio, a fojas 70; la reposición, previa la tramitación de rigor, fue acogida parcialmente por resolución de fojas 76 a 77 vuelta, la que, por otra parte, concedió la apelación subsidiaria sólo en el efecto devolutivo en cuanto no se hizo lugar a la reposición.

La actora, junto con su escrito de fojas 118, acompañó, de fojas 103 a 117, recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos, suscrito por Reifschneider Foto S.A.C.I. en favor de Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. el 14 de noviembre de 1995, aún cuando las firmas de los otorgantes, en representación de Reifschneider Foto S.A.C.I., aparecen autorizadas -por el Notario de Iquique don Manuel Schepeler Raveau- el 14 de diciembre de 1995; informe de liquidación N° ST5/08-02282, emitido

por Estudio Carvallo S.A. Abogados y Liquidadores Oficiales de Seguros el 6 de noviembre de 1995; acta de inspección N° 58776-58777, emitida por el Area Transporte de Estudio Carvallo Abogados y Liquidadores Oficiales de Seguros el 9 de agosto de 1995 y también suscrita por Reifschneider Foto S.A.C.I.; factura comercial N° RR26734-001, RR26725-001, emitida por Minolta Corporation el 7 de junio de 1995; y lista de empaque, emitida por Minolta Corporation el 13 de julio de 1995.

En relación con la prueba instrumental, cabe tener presente que la demandante, en un exhorto que se tramitó en el Primer Juzgado de Letras de Iquique, acompañó copia de los mismos documentos presentados en el proceso y que se han reseñado en el párrafo precedente, los que se agregaron de fojas 75 a 89 de dicho exhorto. Sin perjuicio de ello, también acompañó copia de los documentos presentados por la demandada a fojas 88, 89, 90 y 91, 92 y 94, los que se agregaron de fojas 90 a 96 del exhorto.

La demandante rindió también prueba testimonial, por intermedio de los testigos don Patricio Keith Gómez, don Pedro Becerra Bustamante, doña Eliana Walsen Manieu y don Carlos González, quienes declararon por exhorto, ante el señor Juez del Primer Juzgado de Letras de Iquique, al tenor de lo solicitado en el primer y segundo otrosíes de fojas 79 y en lo principal y otrosí de fojas 135. Sus declaraciones están consignadas en el exhorto que se agregó a los autos por resolución de fojas 145 vuelta, de fojas 162 a 164, tratándose del testigo señor Keith, de fojas 156 a 159, tratándose del testigo señor Becerra, de fojas 101 a 105, tratándose de la testigo señora Walsen, y de fojas 105 vuelta a 108 vuelta, tratándose del testigo señor González.

Por su parte, la demandada acompañó, por escrito presentado a fojas 23, mandato judicial contenido en la escritura pública otorgada el 19 de noviembre de 1992 ante el Notario de Valparaíso don Ricardo Maure Gallardo -agregado de fojas 21 a 22 vuelta- y, por escrito presentado a fojas 96, registro de reconocimiento N° 11580, de 7 de agosto de 1995, presentado en la Aduana de Iquique, Sección Zona Franca; conocimiento de embarque IQE001, emitido por Seaboard Marine Ltd. en Miami el 19 de julio de 1995; declaración de transbordo N° 2975, de 1° de agosto de 1995, presentada en la Aduana de Arica; anexo de declaración de transbordo N° 2975, de 1° de agosto de 1995, relativo al retiro de mercancías, con timbre de la Aduana de Arica fechado el 2 de agosto de 1995;

DPU N° 43346, de 2 de agosto de 1995, emitido por la Empresa Portuaria de Chile, Administración del Puerto de Arica; tarja de consolidado-desconsolidado, de 2 de agosto de 1995, de Marítima Valparaíso-Chile S.A.; DPU N° 32346, de 3 de agosto de 1995, emitido por la Empresa Portuaria de Chile, Administración del Puerto de Iquique; y solicitud de traslado a Zona Franca (Z) 1 N° 27406, de 9 de agosto de 1995, presentada en la Aduana de Iquique. Todos estos instrumentos corren de fojas 88 a 95.

Además, la demandada rindió prueba testimonial, que consistió en la declaración de los testigos don Roberto Ampuero Brulé, don Jaime Espinoza Briceño y don Marcos Llanos Rojo, quienes depusieron, el primero, de fojas 97 a 98 vuelta, el segundo, de fojas 99 a 100 y, el tercero, de fojas 100 vuelta a 102.

A fojas 145 vuelta se citó a las partes para oír sentencia.

Considerando:

A. En cuanto a la tacha del testigo don Roberto Ampuero Brulé formulada a fojas 97:

- 1° En la audiencia de prueba realizada el 19 de enero de 1999 y cuya acta rola de fojas 97 a 98 vuelta, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. formula tacha al testigo don Roberto Ampuero Brulé, presentado por Seaboard Marine Ltd., basada en la causal del artículo 358 N° 5° del Código de Procedimiento Civil y fundada en lo expuesto por el propio testigo, señalando que de lo declarado por éste se desprende que el testigo es trabajador dependiente de Marítima Valparaíso Chile S.A., que a su turno representa legalmente en Chile a la demandada.
- 2° Contestando el traslado conferido, la demandada se opone a la tacha en consideración a que, si bien es efectivo que Marítima Valparaíso representa a Seaboard Marine en Chile, aquella representa además a varios otros armadores y no se trata de la demandada de autos. Expresa también que el testigo es trabajador de Marítima Valparaíso y recibe de esta empresa su remuneración, por cuanto no le afectará lo que en definitiva resuelva el árbitro, añadiendo que, de ser en definitiva acogida la demanda, ello no afectaría al Departamento de Reclamos de Marítima Valparaíso ni a Marítima Valparaíso.

- 3° De acuerdo con el artículo 358, 5°, del Código de Procedimiento Civil, son inhábiles para declarar los trabajadores y labradores dependientes de la persona que exige su testimonio. De lo expuesto por el testigo al responder las preguntas sobre tachas se puede concluir que no estamos exactamente en la situación prevista en la citada norma legal, desde el momento que la persona que ha exigido el testimonio del señor Ampuero es la demandada, Seaboard Marine Ltd., y no la empresa Marítima Valparaíso Chile S.A., en la que el testigo se desempeña laboralmente y por más que esta última sea agente en Chile de la demandada.
- 4° Si bien es efectivo -como consta en el proceso- que Marítima Valparaíso Chile S.A. es agente en Chile de Seaboard Marine Ltd., detentando tanto la calidad de agente general como la de agente de naves, como se desprende, por ejemplo, de los documentos de fojas 90 y 92, respectivamente, lo cierto es que Marítima Valparaíso Chile S.A. no es la demandada en estos autos.
- 5° Establecido, por otra parte, que el testigo no es dependiente de la parte que lo ha presentado -Seaboard Marine Ltd.- y habiendo declarado el testigo, al ser interrogado sobre tachas, que no tiene interés en los resultados del juicio, el tribunal estima que la tacha debiera ser desestimada.
- B. En cuanto a la tacha del testigo don Jaime Espinoza Briceño formulada a fojas 99:**
- 6° En la audiencia de prueba realizada el 20 de enero de 1999 y cuya acta rola de fojas 99 a 102, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. formula tacha al testigo don Jaime Espinoza Briceño, presentado por Seaboard Marine Ltd., basada en la causal del artículo 358 N° 5° del Código de Procedimiento Civil y fundada en lo expuesto por el propio testigo, toda vez que de lo declarado se desprende que es trabajador dependiente de Marítima Valparaíso Chile S.A., que a su turno representa legalmente en Chile a la demandada Seaboard Marine Ltd..
- 7° Contestando el traslado conferido, la demandada se opone a la tacha en consideración a que, si bien es efectivo que Marítima Valparaíso representa a Seaboard Marine en Chile, dicha empresa representa además a varios otros

armadores y no se trata de la demandada de autos. Agrega que el señor Espinoza es trabajador de Marítima Valparaíso y recibe de esta empresa su remuneración, por lo que no le afectará lo que en definitiva resuelva el árbitro. Termina señalando que, de ser acogida la demanda, ello no afectaría a Marítima Valparaíso ni al señor Espinoza como trabajador de esta empresa.

- 8° De acuerdo con el citado artículo 358, 5°, son inhábiles para declarar los trabajadores y labradores dependientes de la persona que exige su testimonio. De la deposición del testigo al responder las preguntas sobre tachas se concluye que no estamos exactamente en la situación prevista en dicha norma, puesto que la persona que exige el testimonio del señor Espinoza es la demandada, Seaboard Marine Ltd., y no Marítima Valparaíso Chile S.A., empresa en la que el testigo trabaja y por más que esta última sea agente de la demandada.
- 9° Si bien es efectivo -según se anticipó en el considerando 4°- que Marítima Valparaíso Chile S.A. es agente en Chile de Seaboard Marine Ltd., cabe reiterar que aquélla no es la demandada en estos autos.
10. Establecido, por otra parte, que el testigo no es dependiente de la parte que lo ha presentado -Seaboard Marine Ltd.- y habiendo declarado, al ser interrogado sobre tachas, que no tiene interés directo o indirecto en el juicio, el tribunal estima que no debiera hacerse lugar a la tacha.
- C. En cuanto a la tacha del testigo don Marcos Llanos Rojo formulada a fojas 100 vuelta:**
11. En la misma audiencia de prueba realizada el 20 de enero de 1999, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. formula tacha al testigo don Marcos Llanos Rojo, presentado por Seaboard Marine Ltd., basada en la causal del artículo 358 N° 6° del Código de Procedimiento Civil y fundada en lo expuesto por el propio testigo, toda vez que de lo declarado se desprende que carece de la imparcialidad necesaria para deponer en el pleito en virtud de la vinculación que tuvo y mantiene con Marítima Valparaíso Chile S.A., que a su turno representa a la demandada. Precisa que el testigo carece de imparcialidad para declarar

objetivamente en el caso, teniendo interés directo y/o indirecto en los resultados de la causa, en virtud de la vinculación antes referida.

12. Contestando el traslado conferido, la demandada se opone a la tacha en consideración a que el señor Llanos desarrolla actualmente una actividad independiente en Cargo Transfer Service, como se desprende de sus propios dichos. Agrega que esta empresa desarrolla actividades del rubro marítimo, asesorando a varias otras, entre ellas Marítima Valparaíso Chile S.A., que no es la demandada de autos, sino la representante en Chile de Seaboard Marine Ltd.. También señala que no le afecta en definitiva lo que el juez decida, se trata de un trabajador independiente y se acredita la necesaria imparcialidad para declarar en estos autos.
13. De acuerdo con el artículo 358, 6º, del Código, son inhábiles para declarar los que a juicio del tribunal carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto. Para que el tribunal pueda dar por establecida esta causal es preciso, pues, que el testigo tenga interés directo o indirecto en el juicio, circunstancia que en el caso de autos no se aprecia, desde el momento que, al ser interrogado en forma concreta en cuanto a si tiene tal interés, el testigo ha declarado que "no, no tengo ningún interés"; de ahí que difícilmente el tribunal pudiera formarse la convicción de que el testigo carece de la referida imparcialidad.
14. La conclusión que se enuncia en el considerando anterior no se ve desvirtuada por el hecho de que el testigo haya prestado servicios de carácter laboral, en el pasado, para Marítima Valparaíso Chile S.A., pues lo cierto es que, al momento de ser presentado para declarar en esta causa, ya no trabaja en Marítima Valparaíso Chile S.A., sin perjuicio que, tal como se ha expresado en relación con los testigos señores Ampuero y Espinoza, esta última empresa no es la demandada de autos, sino que sólo reviste esta calidad Seaboard Marine Ltd..
15. Por lo expuesto, el tribunal estima que la tacha formulada respecto del testigo señor Llanos también debiera ser desestimada.

- D. En cuanto a la tacha de la testigo doña Eliana Walsen Manieu formulada a fojas 101 del exhorto:**
16. Ante el Tribunal exhortado, en la audiencia de prueba realizada el 8 de marzo de 1999 y cuya acta rola de fojas 101 a 108 vuelta, Seaboard Marine Ltd. tacha a la testigo doña Eliana Walsen Manieu, presentada por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., basada en el artículo 358 N° 6° del Código de Procedimiento Civil, por carecer la testigo de la imparcialidad necesaria, pues se trata de una persona que trabaja para Reifschneider, que es el asegurado a quien indemnizó la demandante; por tanto -aduce-, tendría un interés directo o indirecto en que la demandante obtuviera en definitiva una sentencia a su favor.
 17. Contestando el traslado conferido, la demandante solicita el rechazo de la tacha, pues no es efectivo que a la testigo le afecte la causal de inhabilidad invocada, quien, si bien es funcionaria de Reifschneider en Iquique, por haber obtenido esta última empresa el pago del seguro que le indemnizaba los perjuicios causados, ningún interés puede tener la testigo ni la empresa en que trabaja en el resultado del juicio, menos aún un interés económico, que es el que exigen nuestros Tribunales para la procedencia de esta causal.
 18. Tal como lo expresa la demandante, el interés a que alude la ley y en cuya virtud podría ser admisible la causal de inhabilidad del N° 6° del artículo 358 debe ser de carácter económico, condición que en este caso no se ve, desde el momento que ni la testigo ni su empleador son partes en el juicio, en términos tales que pudiesen verse afectados patrimonialmente por sus resultados, circunstancia que se ve reafirmada por el pago de la indemnización que la demandante habría hecho a Reifschneider Foto S.A.C.I., el cual constituye uno de los fundamentos de la acción indemnizatoria intentada en autos.
De allí, en consecuencia, que lo procedente sea rechazar la causal de inhabilidad que se ha formulado.
- E. En cuanto a la tacha del testigo don Carlos González formulada a fojas 105 vuelta del exhorto:**

19. En la audiencia aludida en el considerando 16 la demandada formula tacha al testigo don Carlos González, presentado por la demandante, en virtud de los mismos fundamentos de hecho y de derecho por los que se pidió la inhabilitación de la testigo señora Walsen.

Por su parte, la actora, al contestar el traslado conferido, solicita el rechazo de la tacha en base a similares razonamientos que aquéllos que se hicieron valer para pedir que se negara lugar a la tacha deducida en contra de la testigo señora Walsen.

Teniendo presente lo expuesto en los dos párrafos precedentes, en relación con los considerandos 16 a 18, el tribunal estima que igualmente debiera negarse lugar a la inhabilitación planteada.

F. En cuanto a la tacha del testigo don Pedro Becerra Bustamante formulada a fojas 156 del exhorto:

20. Ante el Tribunal exhortado, en la audiencia de prueba realizada el 28 de mayo de 1999 y cuya acta rola de fojas 156 a 159, Seaboard Marine Ltd. tacha al testigo don Pedro Becerra Bustamante en razón del artículo 358 N° 6° del Código de Procedimiento Civil, por cuanto carece de la imparcialidad necesaria para prestar declaración por tener un interés directo o indirecto.

21. Contestando el traslado conferido, la demandante solicita el rechazo de la tacha, pues no consta en autos ni aparece de las declaraciones del testigo que éste pudiera tener algún interés en el resultado del juicio, y ni siquiera ha sido interrogado a este respecto, haciendo presente que el interés que inhabilita a algún testigo debe ser económico, lo que no se da en la especie, pues el testigo es trabajador de un tercero ajeno al juicio.

Por las mismas consideraciones que se exponen en los considerandos 16 y siguientes, en concepto del tribunal la tacha debiera desestimarse, desde el momento que, si bien el testigo declara que trabaja en Carvallo, Transportes Liquidadores de Seguros, no es menos cierto que estos últimos no son parte en el juicio, de modo que no podría concluirse que un dependiente -como lo es el

testigo- pudiera tener algún interés en el resultado del juicio, más aún si se recuerda que tal interés ha de ser de carácter patrimonial.

G. En cuanto a la objeción de documentos de lo principal de fojas 119:

22. En lo principal de fojas 119 Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. objeta el documento acompañado con el escrito de fojas 96 denominado "tarja de consolidado-desconsolidado", que rola a fojas 93, por tratarse de un instrumento cuya autenticidad e integridad no le consta y a cuyo respecto no ha existido reconocimiento alguno en la causa.
23. Contestando el traslado conferido a fojas 121 vuelta, la demandada, a fojas 127, expresa que la tarja de consolidado y desconsolidado es un documento de la mayor relevancia en el campo del transporte marítimo, y explica que, tanto en los momentos previos a su confección como en el momento mismo de la realización de la operación de desconsolidado que ilustra este documento, se observa una serie de formalidades, pues, para llevar a cabo la operación de desconsolidado es necesario contar con la autorización de la Aduana, lo que, en el caso de autos, se traduce en que se tuvo que contar con la autorización de la Aduana de Arica para llevar a cabo tal operación. Agrega que ésta se debe realizar ante la presencia de un Supervisor de Puerto, a cargo del sitio donde atracó la nave *Seaboard Star* y se recepcionó el contenedor, siendo dicho supervisor designado por la Empresa Portuaria de Chile. Añade que una copia de la tarja de consolidado-desconsolidado es entregada a la Empresa Portuaria de Chile para los fines de información que la ley impone al transportista y que este documento plasma la operación de desconsolidado de la mercancía transportada por Seaboard Marine Ltd. desde el contenedor sigla SMLU N° 540043-4 y, en este caso, cargada nuevamente en un transporte terrestre.

Reitera la demandada que la documentación está rodeada de una serie de solemnidades que la elevan a la calidad de un instrumento que no amerita los reparos hechos por la contraria, pues es la propia dirección de puerto la que, para los efectos de contar con información fidedigna, se preocupa que estos instrumentos se realicen de una forma determinada y no de otra. Señala,

asimismo, que el documento es vital para su parte, pues, de manera indubitada, demuestra que se trata de cartones, recibidos en condiciones B/C, esto es, buenas condiciones, y de un total de 124, expresándose en el documento, además, la observación que los cartones fueron embarcados directo a camión, precisándose la placa patente única de éste, sin realizarse ninguna clase de reparos a la carga. En fin, el documento no señala que los cartones hayan sido abiertos o que faltase mercadería, concluyendo que la obligación de cuidado y entrega de la carga en las mismas condiciones en las que fue recibida se estaría cumpliendo a cabalidad por parte del transportador.

24. Apreciado el documento objetado, puede constatarse que se trata de un instrumento privado que emana de Marítima Valparaíso Chile S.A., es decir, del agente de la demandada, sin que a su respecto se haya producido reconocimiento por la persona o empresa a cuyo nombre aparece otorgado o por la parte contra quien se hace valer, sea en el juicio, o en un instrumento público, o en otro juicio diverso. De allí, en consecuencia, que sea procedente acoger la objeción.
25. A juicio del tribunal, las circunstancias enunciadas por la demandada en orden a solicitar el rechazo de la objeción, aún cuando pudieren ser atendibles en lo que concierne a las *operaciones* del comercio marítimo, no quitan al documento su carácter de privado ni le atribuyen, *per se*, un reconocimiento que no se le ha dado en autos. Por lo demás, en el documento no se observa intervención alguna de las autoridades aduaneras, portuarias o marítimas que pudiesen permitir considerarlo como un instrumento *oficial*; antes bien, sólo se advierte que se trata de un documento tipo de Marítima Valparaíso-Chile S.A. y que en él hay una firma ilegible en el recuadro "EE.Agencia" -extremo inferior izquierdo- y un timbre con las expresiones "Valpo. Claim N° 036 Seaboard N° ...".

H. En cuanto a la objeción de documentos de fojas 125:

26. A fojas 125 Seaboard Marine Ltd. objeta los documentos acompañados por la actora con su escrito de fojas 118 y que rolan de fojas 103 a 117, por tratarse de instrumentos cuya autenticidad e integridad no le consta, respecto de los cuales no ha existido reconocimiento alguno en la causa, ser privados y emanar de la

NO 712

- Se consideran reconocimientos de personas que NO extendieron los docs, v. gr., fecha = Revisados etc.
- Podría impugnarse

propia parte demandante. En lo que se refiere, específicamente, a la lista de empaque extendida por Minolta Corporation el 13 de julio de 1995, señala que es un documento incompleto, pues consta en autos que los cartones son 124, y que, por lo mismo, contiene información parcial.

27. Contestando el traslado conferido, a fojas 129 Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. solicita el rechazo de la objeción, afirmando que los documentos serán oportunamente reconocidos en la causa. También señala que los documentos objetados cuadran perfectamente con los antecedentes y pruebas que hasta el momento se han allegado a la causa y que la objeción parte del incorrecto supuesto que todos los documentos emanarían de la demandante, pero es de toda evidencia que ninguno de tales documentos fue extendido por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A.. En cuanto a la objeción de la lista de empaque, dice que lo indicado por la contraparte es incorrecto, pues en el instrumento se especifican detalladamente las mercancías transportadas e igualmente se expresa que las mismas fueron embaladas en 124 cartones.
28. El primero de los documentos objetados, agregado a fojas 103, lleva por título "recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos" y aparece suscrito por Reifschneider Foto S.A.C.I., que declara haber recibido de Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. la suma de US\$ 16.084,44, como importe total de la indemnización correspondiente al siniestro 254.402, ocurrido el 3 de agosto de 1995, todo ello en relación con el ramo de transporte marítimo, póliza N° 0-, certificado N° 974.161 e informe de liquidación N° ST5/08-02282.
El documento en referencia fue reconocido por los testigos doña Eliana Walsen Manieu, don Carlos González, don Pedro Becerra Bustamante y don Patricio Keith Gómez a fojas 104, 108, 158 vuelta y 163 vuelta, respectivamente, piezas todas que corresponden al exhorto tramitado en el Primer Juzgado de Letras de Iquique.
29. El segundo de los documentos objetados, agregado de fojas 104 a 107, corresponde al informe de liquidación emitido el 6 de noviembre de 1995 por Estudio Carvallo S.A. Abogados y Liquidadores Oficiales de Seguros; se refiere

a la liquidación N° ST5/08-02282, siniestro N° 254402 -los mismos números del informe de liquidación y del siniestro que aparecen en la parte superior del recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos de fojas 103- y en él se señala que el ramo es marítimo, el asegurado Reifschneider Foto S.A.C.I., el asegurador Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., la materia asegurada cámaras y accesorios fotográficos, medio transportador la nave *Seaboard Star*.

Si bien se trata de un instrumento privado emanado de un tercero -y no de la demandante, como lo expresa la demandada en su objeción-, lo cierto es que fue reconocido en el juicio por los testigos doña Eliana Walsen Manieu, don Carlos González, don Pedro Becerra Bustamante y don Patricio Keith Gómez, a fojas 104, 108, 158 vuelta y 163 vuelta, respectivamente, piezas todas del exhorto antes mencionado.

30. Se objetó asimismo el instrumento de fojas 108 y 109, correspondiente al acta de inspección N° 58776-58777, que aparece otorgada por Estudio Carvallo Abogados y Liquidadores Oficiales de Seguros y por Reifschneider Foto S.A.C.I. el 9 de agosto de 1995. En este instrumento -que es igualmente privado y emana de terceros- se contienen diversas declaraciones relativas a la materia asegurada, la identificación del asegurado y el asegurador, el número de la póliza, la nave transportadora, la fecha de llegada del medio transportador, la fecha de la inspección, el tipo de embalaje y el total de bultos.

Al igual que los instrumentos de fojas 103 y 104 y siguientes, fue reconocido en el juicio por los testigos don Carlos González y don Patricio Keith Gómez, a fojas 106 vuelta-107 y 163, respectivamente, ambas piezas del exhorto.

31. Por último, también se objetaron los instrumentos de fojas 110 a 113 y de fojas 114 a 117, correspondientes, el primero, a la factura comercial N° RR26734-001, RR26725-001, emitida por Minolta Corporation el 7 de junio de 1995, y, el segundo, a la lista de empaque emitida igualmente por Minolta Corporation el 13 de julio de 1995.

Apreciados cada uno de estos documentos, puede constatarse que, efectivamente, se trata de instrumentos privados que emanan de terceros ajenos al juicio, pero a cuyo respecto se ha producido reconocimiento por parte de los testigos doña Eliana Walsen Manieu a fojas 102 -respecto de la factura y lista de empaque-, don Pedro Becerra Bustamante a fojas 157 -respecto de la factura- y don Patricio Keith Gómez a fojas 162 vuelta -respecto de la factura y lista de empaque-, piezas todas propias del exhorto mencionado en los considerandos anteriores.

32. En definitiva, por las consideraciones expuestas en los considerandos 26 y siguientes, lo procedente será no hacer lugar a la objeción de fojas 125.

I. En cuanto al fondo:

33. La demandante, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., ha deducido una demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual y, en su virtud, pide que se condene a la demandada, Seaboard Marine Ltd., a pagar la suma de US\$ 16.084,44, ya sea en moneda extranjera o en su equivalente en moneda nacional al momento del pago, pagada por aquélla a su asegurado, Reifschneider Foto S.A.C.I., con motivo de las pérdidas sufridas por una partida de cámaras y accesorios fotográficos consignados a esta última y cuyo transporte, desde Estados Unidos de Norteamérica hasta Chile, estuvo a cargo de la demandada, habiéndose realizado la etapa del transporte por mar en la nave *Seaboard Star*. El siniestro que dio lugar al pago del asegurador tuvo lugar durante el transporte de las mercancías, pues al momento de entregarse en su destino final, en Iquique, aquéllas presentaban pérdidas, vale decir, la carga se entregó con diversos faltantes.

Según la demandante, la demandada se obligó a efectuar el transporte marítimo hasta Iquique, habiéndose producido un incumplimiento por parte del transportador, pues la mercancía fue entregada con los referidos faltantes, todo ello de conformidad con los artículos 982, 983, 915 y 984 del Código de Comercio. Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. sostiene que, por el hecho de haber indemnizado a su asegurado, se ha subrogado en los derechos

de este último de conformidad con el artículo 553 del Código de Comercio y, con arreglo a esta disposición, solicita que se condene a la demandada a pagar la suma que, a su vez, la demandante pagó al asegurado.

En su contestación, la demandada Seaboard Marine Ltd. ha solicitado que se rechace la demanda, por cuanto, de ser efectivo que las mercancías habrían sufrido daños o pérdidas, ello no habría acontecido durante el período de custodia del transportador.

Precisando los hechos, señala que los 124 cartones con un peso total de 1.412 kilos no fueron pesados en el momento de ser recibidos por el transportador en el puerto de embarque, por lo que el mencionado peso es documental y no físico; que la nave no recaló en el puerto de destino final -Iquique- sino en Arica, efectuándose un transbordo el 2 de agosto de 1995, de modo que la mercancía fue transportada por vía terrestre desde Arica hasta Iquique; que los bultos salieron en perfectas condiciones y sin merecer reparos a la Aduana, siendo recibida la mercancía en Iquique, por Emporchi, el 3 de agosto de 1995, emitiéndose el DPU N° 32345, que indica un peso total de 1.347 kilos; que el 9 de agosto de 1995 el consignatario de la mercancía presentó a la Aduana de Iquique la solicitud de traslado a Zona Franca; que al día siguiente se retiraron de la Aduana los 124 bultos en un camión fletado o de propiedad del consignatario; y que los bultos ingresaron a la Zona Franca de Iquique sin observaciones de ninguna especie. Luego se pregunta, si es que hubo alguna pérdida o faltante, ¿en qué momento se produjo?, pues la responsabilidad del armador termina al momento de la entrega de la mercadería, y en este caso la agencia de naves representante de Seaboard Marine Ltd. entregó la mercadería en perfectas condiciones al consignatario. Finalmente, invoca la demandada la presunción del artículo 1027 del Código de Comercio y alega que el actor deberá acreditar la efectividad de los supuestos daños y perjuicios que habría sufrido y que tales daños se produjeron durante el período de custodia del transportista.

34. La acción indemnizatoria que ha hecho valer Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. encuentra su fundamento en dos contratos, por una parte el

contrato de transporte marítimo, en el que figuran la demandada Seaboard Marine Ltd., como transportador, y Reifschneider Foto S.A.C.I., como consignatario; y, por otra, el contrato de seguro, celebrado por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., como asegurador, y Reifschneider Foto S.A.C.I., como asegurado. La resolución que recibió la causa a prueba alude a ambos contratos bajo los hechos substanciales controvertidos N°s. 1 y 5.

35. En cuanto al primero de estos contratos, es decir el de *transporte marítimo*, es aquél -según el artículo 974, inciso 1°, del Código de Comercio- en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro. Agrega el artículo 975 del mismo Código que, para todos los efectos del párrafo 3 (del Título V del Libro III del Código, arts. 974 a 1040), se entiende por *porteador o transportador* (N° 1) toda persona que por sí, o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador; y por *consignatario* (N° 4) la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.

Continúa el Código señalando, en su artículo 976, inciso 1°, qué se entiende por *mercancía*, que es otro de los elementos del contrato de transporte marítimo: toda clase de bienes muebles, comprendiendo también los animales vivos; y el artículo 977 establece que el *conocimiento de embarque* es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador, siendo estipulaciones propias de tal documento las que menciona el artículo 1015 del Código de Comercio, ubicado en la sección décima del párrafo 3, relativa a la documentación del transporte.

36. Pues bien, del documento que rola a fojas 89 se infiere que efectivamente se celebró un contrato de transporte marítimo en el que Seaboard Marine Ltd. tiene la calidad de porteador y Reifschneider Foto S.A.C.I. la de consignatario; en su virtud, la primera se obligó a transportar desde Miami, Estados Unidos de Norteamérica, a Iquique, Chile, determinada mercancía. Tal documento es el

conocimiento de embarque ("bill of lading" o B/L) N° IQE001, que aparece emitido en Miami el 19 de julio de 1995 por Seaboard Marine Ltd..

En el mismo documento se individualiza la nave en que se realizaría el transporte, la *Seaboard Star*; el embarcador, Minolta Corporation; el consignatario, Reifschneider Foto S.A.C.I.; el puerto de embarque, Miami; y el puerto de descarga, que es Iquique. Al describirse la mercancía a ser transportada, se expresa en el documento que se trata de 124 cartones con un peso de 1.412 kilos, cuyo contenido según el embarcador son cámaras y accesorios fotográficos marca Minolta, "Photographic Equipment".

El ejemplar del conocimiento de embarque agregado a fojas 89 fue acompañado por la demandada con su escrito de fojas 96. El documento no fue objetado por la demandante; por el contrario, se le cita en la demanda de lo principal de fojas 31, y en el otrosí de fojas 119 reitera que el documento prueba que la demandada recibió la mercancía en perfectas condiciones y sin faltantes, que en él se indica el peso de las mercancías, se señala el número de cartones recibidos en perfecto estado a bordo de la nave *Seaboard Star* y que existe una expresa referencia a la factura N° RR26734-001, RR26725-001, en la cual se detalla la mercancía embarcada y transportada por la demandada, lo cual es efectivo, como se comprueba al examinar el extremo superior derecho del documento de fojas 89.

37. La efectividad de haberse celebrado el referido contrato de transporte marítimo se ve confirmada por los siguientes instrumentos públicos acompañados por la propia demandada: registro de reconocimiento N° 11580, de 7 de agosto de 1995, presentado en la Aduana de Iquique, Sección Zona Franca, en el que se alude al puerto y fecha de embarque, a saber, Miami, 19 de julio de 1995 (fs. 88); declaración de transbordo N° 2975, de 1° de agosto de 1995, presentada en la Aduana de Arica, en la que se consigna, entre otros datos, que el país de origen de las mercancías es Estados Unidos, el puerto de embarque Miami, la vía de transporte la marítima, el conocimiento de embarque el N° IQE001, de 19 de julio de 1995, y la nave transportadora la *Seaboard Star*, viaje 6 (fs. 90 y 91); DPU N° 43346, emitido por la Administración del Puerto de Arica el 2 de agosto

de 1995 y en el que se deja constancia que el medio de transporte es marítimo, la nave es la *Seaboard Star*, el conocimiento de embarque el N° IQE001, siendo su puerto de embarque Miami (fs. 92); DPU N° 32346, emitido por la Administración del Puerto de Iquique el 3 de agosto de 1995 y en el que, si bien se deja constancia que el medio de transporte es terrestre -entre Arica e Iquique-, se consignan los datos de la nave y del conocimiento de embarque, que coinciden con aquéllos que se indican en el DPU N° 43346, emitido en Arica (fs. 94); y solicitud de traslado a Zona Franca (Z)1 N° 27406, de 9 de agosto de 1995, presentada en la Aduana de Iquique, en que también se expresa que la vía de transporte es marítima y el puerto de embarque Miami, a la vez que se individualizan el conocimiento de embarque -IQE001, de 19 de julio de 1995- y el emisor del mismo, "Seaboard Marine L." (fs. 95).

38. En lo que a la prueba instrumental de la actora concierne, los documentos acompañados, si bien son privados, están al mismo tiempo reconocidos en autos y, por lo mismo, acreditan igualmente la celebración de un contrato de transporte marítimo. Así, el recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos de fojas 103, al referir el "ramo", alude a "transporte marítimo"; el informe de liquidación N° ST5/08-02282 de fojas 104 a 107 también dice "marítimo" cuando alude al "ramo", a la vez que menciona a Miami-Estados Unidos, cuando alude al puerto de origen, y a la nave *Seaboard Star*, cuando alude al medio transportador (fs. 104); más adelante, bajo el epígrafe "Desarrollo", alude al embarque en el puerto de Miami, USA, de 124 cartones conteniendo cámaras y accesorios de fotografía a bordo de la nave *Seaboard Star*, con destino a Iquique, Chile, todo ello según B/L N° IQE001, de 19 de julio de 1995; y bajo el epígrafe "Determinación de la indemnización" se hace una referencia también al "transporte marítimo" en el que habrían ocurrido el faltante y/o los daños verificados (fs. 105 y 106, respectivamente); el acta de inspección N° 58776-58777 de fojas 108 y 109 alude, en el recuadro "Nave", a "carretero.ex Seaboard Star", a la vez que en el recuadro "Detalle de la pérdida" se menciona el BL IQE001, a lo que se agrega la fecha -19 de julio de 1995- y su emisor -Seaboard

Marine Ltd.-; por último, la lista de empaque de fojas 114 a 117 menciona también la nave *Seaboard Star*, viaje 6.

39. Finalmente, la efectividad de haberse celebrado el contrato al que se refieren los cuatro considerandos anteriores está ratificada, además, por la prueba testimonial rendida por ambas partes. En cuanto a la testimonial de la demandada, prestaron declaración los testigos hábiles y juramentados legalmente don Roberto Ampuero Brulé, de fojas 97 a 98 vuelta, don Jaime Espinoza Briceño, de fojas 99 a 100, y don Marcos Llanos Rojo, de fojas 100 vuelta a 102. El primero, deponiendo sobre el hecho controvertido N° 2, que dice relación con las eventuales pérdidas que habría sufrido la mercancía con ocasión o durante el transporte, alude, en general, a la entrega de las mercancías y al transportador, precisando, al ser conainterrogado en cuanto al lugar en que Seaboard Marine Ltd. entregó la carga en el transporte marítimo materia de autos, que se descargó en Arica, habiéndose realizado después un transbordo por tierra.

El testigo señor Espinoza, declarando también sobre el segundo hecho controvertido, alude a la mercancía transportada, aclarando -al ser conainterrogado- que eran cartones que dicen contener equipo fotográfico; luego cree recordar que los cartones eran 124, aunque no recuerda su peso.

Por último, el testigo señor Llanos, declarando asimismo en relación con el segundo hecho controvertido, se refiere a la recepción de las mercaderías en Arica y a su transporte desde Arica hasta Iquique, aludiendo más adelante -al responder una conainterrogación- al puerto de descarga, que fue Arica, y al destino final, que fue Iquique, agregando que estos buques vienen de E.E.U.U..

40. En lo que a la prueba testimonial de la demandante concierne, en el exhorto tramitado en el Primer Juzgado de Letras de Iquique, de fojas 101 a 108 vuelta, 156 a 159 y 162 a 164 declararon los testigos hábiles y juramentados legalmente doña Eliana Walsen Manieu, don Carlos González, don Pedro Becerra Bustamante y don Patricio Keith Gómez. La primera, deponiendo sobre el hecho controvertido N° 1, afirma que es efectivo que se realizó un transporte marítimo desde Miami a Chile, con cámaras fotográficas y accesorios marca Minolta, y

que se celebró un contrato de transporte entre Minolta Corporation y Seaboard Marine Ltd.. Declara asimismo que el contrato estipulaba un embarque de 124 cajas conteniendo los referidos accesorios y cámaras y cuyo destino era el puerto de Iquique.

El testigo señor González, declarando también sobre el primer hecho controvertido, afirma que le consta, por el documento de embarque, y agrega que se celebró entre Minolta y el embarcador, en este caso Seaboard Marine. Precisa el testigo que el puerto de embarque fue Miami y el puerto de destino Iquique.

El testigo señor Becerra, siempre en relación con el primer hecho controvertido, declara que hubo un contrato de transporte marítimo de carga consistente en cámaras fotográficas y accesorios consignados a Reifschneider Foto desde Miami a Iquique, Chile.

En fin, el testigo señor Keith expone que le consta que existió un contrato de transferencia de carga entre el transportista naviero, Seaboard Marine, y Minolta Corporation, para el traslado de productos fotográficos, consignados a Reifschneider Foto S.A.C.I., contrato que partía del puerto de Miami, Estados Unidos, y debió concluir en el puerto de entrega de las mercancías, en Iquique, Chile.

41. En cuanto al *seguro*, es -según el artículo 512 del Código de Comercio- un contrato bilateral, condicional y aleatorio por el cual una persona natural o jurídica toma sobre sí por un determinado tiempo todos o algunos de los riesgos de pérdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose, mediante una retribución convenida, a indemnizarle la pérdida o cualquier otro daño estimable que sufran los objetos asegurados; y si de *seguro marítimo* se trata, deben considerarse también las normas especiales contenidas en el Título VII del Libro III del mismo Código, artículos 1158 a 1202. De acuerdo con el artículo 514, inciso 2º, del Código, el documento justificativo del seguro se llama *póliza*.
42. De los instrumentos que rolan de fojas 103 a 109 se colige que también es efectivo que se celebró un contrato de seguro entre Compañía de Seguros

Generales Cruz del Sur S.A., como asegurador, y Reifschneider Foto S.A.C.I., como asegurado, en cuya virtud se emitió la póliza correspondiente al transporte marítimo en la nave *Seaboard Star* desde Estados Unidos de Norteamérica hasta Chile; la mercancía asegurada consistía en cámaras y accesorios fotográficos. El seguro cubría todo riesgo y huelga. La prima total estipulada fue de US\$ 660,89. Así aparece, en especial, del informe de liquidación N° ST5/08-02282, en el que se consignan los referidos datos, aparte de otros que dicen relación con el contrato de seguro (en especial, fs. 104).

43. Lo señalado en el considerando anterior se ve reafirmado por la prueba de testigos que rindió la demandante en el exhorto, específicamente en relación con el hecho substancial controvertido N° 5. Así, la señora Walsen señala "afirmativo"; el señor González declara que "tenía contrato de seguros, con Cruz del Sur"; el señor Becerra declara que "estaba asegurado por la Compañía"; y el señor Keith concluye señalando que "me consta que efectivamente la carga vino a Chile asegurada en modalidad de todo riesgo, por la Compañía de Seguros Cruz del Sur".
44. Pasando a las pérdidas que habría sufrido la mercancía con ocasión o durante el transporte -hecho al que se refiere el N° 2 de la resolución que recibió la causa a prueba-, la demandante rindió prueba documental, a través del recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos (fs. 103), del informe de liquidación (fs. 104 y ss.) y del acta de inspección N° 58776-58777 (fs. 108 y 109) y prueba testimonial.

El instrumento de fojas 103 deja constancia de un pago hecho por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. por la suma de US\$ 16.084,44, que representa el importe total de la indemnización correspondiente "al siniestro más arriba identificado, ocurrido con fecha 03 de Agosto de 1995", siniestro que, en el mismo documento, en su parte superior, se identifica bajo el N° 254.402, el cual, como ya se ha señalado, corresponde al transporte de cámaras y accesorios fotográficos consignados a Reifschneider Foto S.A.C.I., según se desprende del respectivo informe de liquidación emitido por el liquidador del seguro.

Por su parte, según el instrumento de fojas 104 y siguientes, la mercancía transportada efectivamente sufrió pérdidas, las que aparecen descritas bajo el título "Desarrollo" (fs. 105), donde se expresa que la mercancía fue recepcionada por Emporchi en Iquique "con peso verificado, al llegar los bultos en malas condiciones, constancia que se registra en el D.P.U. N° 32346". Se agrega en la misma liquidación que, al recepcionar bultos en malas condiciones, el asegurado procedió a efectuar un reconocimiento a la mercancía recibida, el que tiene el N° 11580, de 7 de agosto de 1995, que deja constancia "del faltante con que se recepciona la carga"; y una vez que ésta fue recibida en sus bodegas por el asegurado, concurrió a dicho lugar el inspector del liquidador del seguro, señor Carlos Olivares, quien "constata la existencia de bultos en malas condiciones, los que a su apertura, arrojan el faltante señalado en Acta de Inspección N° 58776, la que corresponde a las mismas detectadas en el Reconocimiento".

De acuerdo con el acta de inspección N° 58776-58777 (fs. 108 y 109), recuadro "II. Detalle de la pérdida", de las 80 unidades de cámara modelo Freedom Explored se habrían recibido en buen estado 77 unidades y estarían faltantes 3 unidades; de las 60 unidades de cámara modelo Freedom Axium (*sic*) Zoom se habrían recibido en buen estado 40 unidades y estarían faltantes 20 unidades; de las 50 unidades de cámara de video modelo C-513 Master se habrían recibido en buen estado 36 unidades y estarían faltantes 14 unidades; de las 50 unidades de cámara de video modelo C-503 se habrían recibido en buen estado 40 unidades y estarían faltantes 10 unidades; y de las 100 unidades de cámara modelo AS (*sic*)/101R Date se habrían recibido en buen estado 74 unidades y estarían faltantes 26 unidades. En el recuadro "Observaciones" se señala que las 124 cajas de cartón "venían reparadas por la Cia., por lo que el asegurado procede a realizar un reconocimiento (11580-07.08.95), detectándose el faltante ya detallado en el acta, precisándose que algunas cajas estaban desocupadas, en tanto que otros artículos faltaban con su respectiva caja". Finalizan las observaciones expresándose que "una vez llegada la mercadería a bodegas del

asegurado, se chequea nuevamente, constatando el mismo faltante ya detallado en el acta, según el reconocimiento".

45. La efectividad de haberse producido las pérdidas alegadas en autos se desprende, además, de las declaraciones de los testigos señora Walsen y señores González, Becerra y Keith, todos los cuales, como ya se ha explicado en esta sentencia, declararon por exhorto ante el señor Juez del Primer Juzgado de Letras de Iquique. La primera -en relación con el segundo hecho controvertido- afirma que la mercadería fue recibida con pérdidas en el transporte; que tales pérdidas fueron cámaras fotográficas marca Minolta y cámaras de video marca Minolta, cuya identificación completa fue ratificada con un acta de reconocimiento que se extiende en Emporchi; y que al recepcionar la mercancía hubo por supuesto diferencia en el peso, por eso se recurre a un acta de reconocimiento (fs. 102 vta. y 103 del exhorto).

Según el señor González -también en relación con el segundo hecho controvertido-, cuando se recepcionó en Iquique la mercadería venía en malas condiciones, con doble huincha y refajada por la compañía Sagemar, que fue la que entregó fajada la mercadería al puerto, el que la recibe en malas condiciones y con un peso de 1.357 kilos (fs. 106 vta. del exhorto). Más adelante precisa que constató personalmente el estado de los embalajes y el faltante de las mercaderías a que se ha referido (fs. 107).

La declaración del señor Becerra no viene sino a reafirmar la de los anteriores testigos, al expresar que la mercancía sufrió bastantes pérdidas, llegando cartones refajados con una cantidad faltante. Aclara que si bien se recepcionaron en destino los mismos 124 cartones que salieron de origen, llegaron en malas condiciones (refajados). El testigo señor Keith expresa que el transportista naviero entregó la carga en el puerto de destino final, Iquique, con diversas observaciones, quedando anotadas en el DPU N° 32346, que menciona, entre otras cosas, una diferencia de peso con respecto a lo embarcado y, además, que los bultos fueron violados estando bajo su responsabilidad, precisando, en lo relativo a la violación de los bultos, que los mismos fueron recibidos en el

recinto portuario de Iquique refajados, lo que quiere decir que los mismos perdieron su condición de origen (fs. 157 y 162 vta.-163 del exhorto, respectivamente).

Finalmente, conviene puntualizar que los cuatro testigos están contestes en que la mercancía fue recepcionada en Iquique con una diferencia de peso en relación con el peso consignado en el conocimiento de embarque; y de la deposiciones de a lo menos dos de ellos se infiere que el refajado y la colocación de las huinchas estuvo a cargo o se realizó por cuenta del transportador marítimo.

46. En lo que se refiere, específicamente, a la circunstancia de si las pérdidas habrían sobrevenido con ocasión o durante el transporte, aspecto con el cual también guarda relación el tercer hecho controvertido, debe concluirse que ello efectivamente es así, teniendo presente lo que se expresa en el informe de liquidación (fs. 104 y ss.), en las declaraciones de los testigos señora Walsen y señores González, Becerra y Keith -prestadas por exhorto en Iquique- y en el recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos, sin perjuicio de que otro tanto se colige del conocimiento de embarque, en el que aparece que la mercancía fue recepcionada por el transportador sin observaciones ni reservas, lo que significa, con arreglo al artículo 1019 del Código de Comercio, que las mercancías estaban en buen estado.
47. La testigo señora Walsen, si bien inicia su declaración -en relación con el tercer hecho controvertido- diciendo que no le consta, acto seguido agrega que "para nosotros, la empresa que debía cubrir el embarque era Seaboard Marine Ltda.". Después de precisar que el punto de destino de la carga era Iquique, enfatiza que el responsable de traer la mercadería era Seaboard Marine Ltda., a quien califica como "los dueños del documento B/L" (fs. 103 vta. y 104 del exhorto).
Por su parte, el señor González, luego de comenzar diciendo "no lo sé", afirma que, según el conocimiento de embarque que se le exhibió en la audiencia de prueba, el encargado del transporte de la mercadería es Seaboard Marine, el punto de origen Miami y el de destino Iquique (fs. 107 vta. del exhorto, también en relación con el hecho controvertido N° 3).

El testigo señor Becerra expone que "se encontraban bajo la responsabilidad del transportista marítimo" y, al ser interrogado sobre el punto de origen y el punto de destino de las mercancías, expresa "desde Estados Unidos hasta Iquique" (fs. 158 del exhorto).

Por último, el testigo señor Keith declara que podría decir que "el robo de la carga se produce estando bajo la responsabilidad del transportista naviero" (fs. 163 del exhorto).

48. Establecido que la mercancía sufrió pérdidas con ocasión o durante el transporte, cabe analizar ahora la etapa del transporte en que tales pérdidas sobrevinieron, y, en relación con ello, es necesario analizar también si la pérdida se produjo mientras la mercancía estaba bajo la custodia de Seaboard Marine Ltd..
49. En relación con el hecho aludido en los cinco considerandos precedentes, es decir, si las cámaras y accesorios fotográficos presentaron pérdidas con ocasión o durante el transporte y, en caso afirmativo, la etapa del transporte en que los faltantes se habrían producido, y también en relación con los hechos substanciales controvertidos N°s. 2 y 3 de la resolución de fojas 66, debe considerarse que ellos se vinculan con las alegaciones formuladas por la demandada, durante el período de discusión, en el sentido que los faltantes se habrían producido cuando las mercancías no estaban bajo su custodia, que el transporte por tierra desde Arica hasta Iquique estuvo a cargo o se realizó por cuenta de un tercero -el conductor del camión patente KE-5180, señor Richard Díaz- y que el retiro y traslado de la mercancía desde los recintos portuarios de Iquique hasta la Zona Franca de misma ciudad se realizó en el camión patente BA-6038 fletado o de propiedad del consignatario.
50. Para acreditar, en lo pertinente, los hechos substanciales controvertidos N°s. 2 y 3 la demandada rindió prueba documental y testimonial. En primer término, acompañó -de fojas 88 a 95- copia del registro de reconocimiento N° 11580, de 7 de agosto de 1995, de la Aduana de Iquique, copia del conocimiento de embarque IQE001, copia de la declaración de transbordo N° 2975, de 1° de agosto de 1995, presentada en la Aduana de Arica, copia del DPU N° 43346, de

2 de agosto de 1995, de la Administración del Puerto de Arica, copia de la tarja de consolidado-desconsolidado emitida por Marítima Valparaíso-Chile S.A. el 2 de agosto de 1995, copia del DPU N° 32346, de 3 de agosto de 1995, de la Administración del Puerto de Iquique, y copia de la solicitud de traslado a Zona Franca (Z) 1 N° 27406, de 9 de agosto de 1995, presentada en la Aduana de Iquique.

51. El primero de los instrumentos citados -el registro de reconocimiento- deja constancia que el 7 de agosto de 1995 se efectuó registro de reconocimiento con factura N° RR26734-001, RR26725-001, de 7 de junio de 1995, con el siguiente resultado de mercadería faltante: 3 unidades cámara modelo Freedom Explored, 20 unidades cámara modelo Freedom Action Zoom, 14 unidades cámara de video modelo C-513 Master, 10 unidades cámara de video modelo C-503 y 26 unidades cámara modelo AF 101R Date. En el casillero "Cantidad de bultos" se mencionan 124 y en el casillero "Peso (en kgs.)" se indica 1.357 kilos. En cuanto a los datos del embarque, se indica el puerto de Miami y como fecha el 19 de julio de 1995, describiéndose las mercancías como artículos fotográficos y de video marca Minolta. Conviene destacar que el reconocimiento se efectuó en relación con la factura que se cita en el conocimiento de embarque de fojas 89, coincidiendo ambos documentos, en lo relativo al número de factura, con el número que aparece en el documento de fojas 110 a 113.
52. El segundo de los instrumentos citados -el B/L- da cuenta del embarque, en Miami, a bordo de la nave *Seaboard Star*, de 124 cartones con un peso total de 1.412 kilos, conteniendo cámaras y accesorios fotográficos marca Minolta consignados a Reifschneider Foto S.A.C.I.. Como se ha anticipado, en el conocimiento de embarque -que lleva el N° IQE001, emitido en Miami el 19 de julio de 1995- se menciona, en uno de los recuadros del extremo superior derecho, la factura N° RR26734-001, RR26725-001.
- Por su parte, en la declaración de transbordo se describen las mercancías como cámaras y accesorios fotográficos marca Minolta, identificándose los bultos como "Reifschneider Foto S.A.C.I. Z. Franca/Iquique"; se trata de 124 cartones

(recuadro "Cantidad y clase de bultos") con un peso bruto en kilos de 1.412, cuyo destino es Iquique y la vía de transporte "carretero". En los antecedentes del transporte se menciona el puerto de embarque, Miami, el conocimiento de embarque, IQE001 de 19 de julio de 1995, y el medio transportador, la nave *Seaboard Star*. El despachador que presenta la declaración es Marítima Valparaíso-Chile S.A., es decir, el agente general de Seaboard Marine Ltd. en Chile. Cabe destacar que en el anexo de la declaración de transbordo (fs. 91), bajo el epígrafe "Retiro de mercancías", "Vehículo-nombre Cia. transportista", se menciona a Richard Díaz, KE-5180, reiterándose que la cantidad de bultos es 124 y que el peso documental es de 1.412 kilos.

En cuanto al DPU N° 43346, de la Administración del Puerto de Arica, acredita que se recibieron 124 bultos con un peso documental de 1.412 kilos, todo ello en relación con la nave *Seaboard Star*, el conocimiento IQE001 y el puerto de embarque Miami.

En relación con la tarja de consolidado-desconsolidado, al margen de que se acogerá su objeción, según lo expresado en los considerandos 22 a 25, vale la pena aclarar que en ella sólo se contiene una enumeración de los bultos -en total 124 cartones-, que llevan la sigla "B/C", mientras que en el recuadro "Obs." se expresa que los cartones son "embarcados directo a camión. Pat. KE-5180", pero sin que se haga una referencia expresa al peso de los referidos bultos.

En relación con el DPU N° 32346, de la Administración del Puerto de Iquique, también da cuenta de la recepción de 124 bultos, pero cuyo peso verificado es de 1.357 kilos. En el casillero "Estado bulto" se consigna la letra "R" para todos los bultos, lo que significa que su estado es regular; y en el casillero "Observaciones" se expresa "diferentes huinchas PVC" y "refajada por la Cia.". La nave, el conocimiento y el puerto de embarque coinciden con aquéllos que se mencionan en el DPU N° 43346.

Finalmente, en cuanto a la solicitud de traslado a Zona Franca, en ella se identifica a Reifschneider Foto S.A.C.I. como usuario; el número de conocimiento de embarque es IQE001, su fecha el 19 de julio de 1995 y su

emisor Seaboard Marine L.; la cantidad de bultos es 124 y su peso 1.357 kilos brutos.

53. La demandada también rindió prueba testimonial, a través de las declaraciones de los testigos ya individualizados don Roberto Ampuero Brulé, don Jaime Espinoza Briceño y don Marcos Llanos Rojo, quienes depusieron en relación con el hecho controvertido N° 2 del auto de prueba de fojas 66.

El señor Ampuero señaló que la mercadería se entregó conforme y la empresa portuaria recibió los bultos con la sola observación de que venían refajados, cosa que por lo general se hace para resellarlos y protegerlos de cualquier hurto que se pudiera producir hasta su entrega a la autoridad aduanera o portuaria de Chile. Añade que la mercadería permaneció cerca de una semana en manos de terceros, como es la Empresa Portuaria o la Administración del Puerto, reiterando que la carga permaneció en manos extrañas por un tiempo bastante prolongado, de allí que a lo mejor estaría fuera de lugar el que se hubiese solicitado la presencia de un representante del transportista en el reconocimiento de la mercadería que se solicitó a la autoridad aduanera. Contrainterrogado en cuanto al lugar en que entregó la carga Seaboard Marine Ltd., expresa que descargó en Arica, aunque después tuvo lugar el transbordo por tierra, haciéndose todo con peso documental.

Por su parte, el testigo señor Espinoza se limita a señalar que el número de cartones entregado al consignatario fue de 124, pero ignora su peso.

En fin, el testigo señor Llanos señala que la mercadería fue recepcionada en Arica en buenas condiciones y de igual forma continuó su transporte a Iquique. Más adelante, al ser contrainterrogado, declara que el puerto de descarga fue Arica, pero el destino final era Iquique; y en lo que concierne al régimen de retiro directo o indirecto de la mercancía desde los recintos portuarios, afirma que en Arica el retiro se realizó en forma directa, porque es un transbordo y el consignatario todavía no recibe la carga y aún está bajo la protección de la compañía naviera.

54. Tal como lo ha argumentado la demandada, el porteador no puede ser hecho responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida de las mercancías si el hecho que causó esa pérdida se produjo cuando las mercancías no estaban bajo su custodia (art. 984); y, en la especie, ciertamente las mercancías ya no habrían estado bajo su custodia en el evento de que las hubiese entregado con arreglo al artículo 983.

Sin embargo, teniendo presente la prueba relacionada en los cuatro considerandos anteriores, no es posible dar por establecidos los hechos invocados por la demandada en su contestación y en los que basa sus excepciones, alegaciones y defensas.

Así, no se ha probado que las pérdidas sufridas por la mercancía transportada se hayan producido cuando las mismas estaban bajo la custodia de un tercero ajeno a la demandada. No se ha acreditado con los medios de prueba legales, por ejemplo, que el transportador recibió menos carga -o menos peso- que la indicada en el B/L, es decir, 124 cartones con 1.412 kilos, ni que con la descarga de la mercancía transportada en el puerto de Arica el transportador marítimo haya cumplido con su obligación de entregar en alguna de las formas contempladas en el artículo 983 del Código de Comercio; por el contrario, está acreditado, por ejemplo con el conocimiento de embarque, el peso de la mercancía y que el puerto de descarga de la misma, es decir, su destino, era Iquique y no Arica, de manera que no podría la demandada pretender que habría cumplido con la obligación de entregar descargando la mercancía en Arica y poniéndola a disposición de la autoridad encargada de los recintos de depósito aduanero de este último puerto; de allí que bien podría sostenerse que el DPU emitido en Arica en verdad resulta inoponible al consignatario, precisamente porque el lugar de entrega era Iquique y no Arica, no pudiendo exigirse al consignatario tampoco que verificara el estado o el peso de la carga en este último puerto, por la misma sencilla razón.

Tampoco se ha acreditado que el transporte terrestre entre Arica e Iquique haya sido realizado por un tercero ajeno al transportador marítimo por el cual éste no

pueda ser hecho responsable, como sería el caso, por ejemplo, si dicho transporte terrestre se hubiese realizado por cuenta y riesgo del consignatario.

Con los medios de prueba a que se viene haciendo referencia tampoco puede estimarse acreditada la alegación de la demandada en el sentido que el traslado a Zona Franca fue realizado por el consignatario o por cuenta del mismo. No obstante, aún cuando se hubiese probado que efectivamente el camión en que se realizó el traslado de la mercancía desde los recintos portuarios de Iquique hasta la Zona Franca, patente BA-6038, era de propiedad del consignatario o fletado por el mismo, lo cierto es que dicha circunstancia no podría resultar determinante, si se considera que el faltante fue detectado con anterioridad al traslado a Zona Franca, a saber, al recepcionarse la mercancía por parte de la Administración del Puerto de Iquique y emitirse el DPU N° 32346, el 3 de agosto de 1995; en efecto, el traslado a Zona Franca, como consta del proceso, en especial del documento de fojas 95, tuvo lugar el 10 de agosto de 1995.

55. La circunstancia que la mercancía haya sido descargada en el puerto de Arica y recepcionada por Emporchi con un peso documental de 1.412 kilos no puede resultar determinante en la cuestión controvertida, pues, por una parte, de acuerdo con el conocimiento de embarque, que da cuenta del contrato de transporte marítimo celebrado por la demandada, el puerto de descarga y lugar de entrega de la mercancía transportada era Iquique y, por otra, las normas aduaneras relativas a la entrega de las mercancías no pueden alterar las normas que rigen el contrato de transporte marítimo; además, no hay antecedentes en el proceso que permitan aceptar la insinuación de la demandada en el sentido que el transporte de la mercancía por tierra desde Arica hasta Iquique no habría sido de responsabilidad del transportador marítimo, ni su aseveración de que el transporte terrestre desde los recintos portuarios de Iquique hasta la Zona Franca del mismo puerto se habría realizado en un camión fletado o de propiedad del consignatario, al margen del alcance que este último hecho pudiera tener. Más bien, la prueba, tanto documental como testimonial rendida por la propia demandada, apunta en el sentido contrario; así se aprecia especialmente con la

declaración del testigo señor Llanos, a la que se hizo referencia en el considerando 53.

56. En suma, es efectivo que el transportador cumple con su obligación de entregar las mercancías cuando las pone 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 (art. 983, c, Código de Comercio), pero no se puede entender que el transportador cumple con tal obligación si en el conocimiento de embarque se estipula que el puerto de descarga y lugar de entrega de las mercancías es uno y resulta que se descarga y entrega a la autoridad en otro, por más que medie la emisión de un DPU, sobre todo si no se prueba que hubo una modificación del contrato de transporte marítimo evidenciado por dicho conocimiento y, todavía, la prueba documental y testimonial de la propia demandada demuestra, de manera fehaciente, que el puerto de descarga convenido fue, en todo momento, Iquique.
57. No habiéndose acreditado, por tanto, que las pérdidas se produjeron cuando las mercancías estaban bajo la custodia de una persona distinta a la demandada, ni el hecho que el transporte por tierra desde Arica hasta Iquique estuvo a cargo o se realizó por cuenta del consignatario, de sus agentes o representantes o, en general, de un tercero ajeno al porteador por quien éste no pudiese ser hecho responsable, sólo puede concluirse que las pérdidas tuvieron lugar durante el período en que las mercancías estaban bajo la custodia de la demandada, en este caso aparentemente en tierra (art. 982), durante su transporte entre Arica e Iquique, y que este transporte terrestre no estuvo a cargo ni fue realizado por cuenta del consignatario o de un tercero ajeno al porteador marítimo, sino que fueron operaciones que, por el contrario, estuvieron a cargo o se realizaron por cuenta de ese mismo transportador.
58. Establecido lo anterior, debemos considerar el hecho substancial controvertido N° 4 de la resolución de fojas 66, en relación con el artículo 984 del Código de Comercio, lo que significa que incumbe a la demandada probar que ella, sus

dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Examinados los elementos probatorios reunidos en el proceso, debe concluirse que no se ha rendido la prueba que exige la citada norma.

59. Como lo señala la doctrina (García Infante, Félix, *Derecho del Transporte Marítimo*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 1993, p. 271), "*el fundamento del sistema de responsabilidad en el contrato de transporte marítimo emana del concepto de culpabilidad, sin que tenga vinculación alguna con la responsabilidad objetiva*", y "*la responsabilidad así consignada es un regreso a los principios tradicionales del derecho común, al radicar en el transportador responsabilidades por hechos causados por sus dependientes*".

Agrega el mismo autor en la citada obra que "*la prueba de la razonabilidad de las medidas -aquéllas de que habla el artículo 984- implica una diligencia cierta empleada por el transportador, muy vinculada a la doctrina romanista, que busca evitar daños de carácter previsible dentro de las condiciones del contrato*"; y que el peso de la prueba recae sobre el transportador, quien, "*a fin de poder destruir la presunción de culpabilidad que contiene la disposición -el mismo artículo 984-, será ... quien deberá probar que no hubo de parte suya culpabilidad y responsabilidad. Para ello, el elemento esencial será poder demostrar que tanto él como sus dependientes o agentes adoptaron real y efectivamente todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Igual predicamento le cabrá al transportador para liberarse de responsabilidad en cuanto a culpa náutica causada ... en cualquier ... tipo de siniestro que acaezca durante la navegación*".

60. En relación con el contrato de seguro a que se hace referencia ya en los considerandos 41 a 43, y establecido que ciertamente fue celebrado entre la actora y Reifschneider Foto S.A.C.I., es necesario aclarar si el asegurador pagó alguna indemnización al asegurado y si éste le cedió sus derechos, circunstancias contempladas en la segunda parte del hecho substancial controvertido N° 5.

Al efecto, la demandante rindió, una vez más, prueba documental y testimonial. En cuanto a la primera, es de especial relevancia el recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos suscrito por Reifschneider Foto S.A.C.I., agregado a fojas 103, según el cual el beneficiario -o sea, el asegurado- recibió de Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. la suma de US\$ 16.084,44, como importe total de la indemnización correspondiente al siniestro ocurrido el 3 de agosto de 1995, haciéndose referencia al siniestro 254.402 y al informe de liquidación ST5/08-02282, es decir el siniestro con el que dice relación el informe de liquidación de fojas 104 y siguientes.

A idéntica conclusión, en orden a que se pagó una indemnización, cabe llegar considerando la respuesta dada por los testigos doña Eliana Walsen Manieu, don Carlos González, Pedro Becerra Bustamante y don Patricio Keith Gómez, todos en relación con el hecho controvertido N° 5. Así, la primera declara que "fuimos indemnizados por esta merma por un monto de dólares americanos US\$ 16.084,44 con fecha 20 de diciembre de 1995" y que "se cedieron los derechos al asegurador" (fs. 104). El segundo dice que le consta que se recibió el pago del siniestro de parte de los aseguradores, y aunque ignora si hubo una cesión de derechos, reconoció el recibo de indemnización y finiquito que se le exhibió en la audiencia de prueba (fs. 108). El tercero entiende que el siniestro fue indemnizado y cree que se cedieron los derechos al asegurador, aunque más adelante concreta sus dichos y reconoce el documento que contiene "la indemnización (pago) de la compañía de seguros a Reifschneider y a la vez, la cesión de derechos, a la compañía" (fs. 158 vta.). El último afirma también que "efectivamente Cruz del Sur indemnizó a los consignatarios las pérdidas registradas cediendo éstos sus derechos de reclamación a la compañía de seguros" (fs. 163 vta.).

61. Por lo que se refiere, ahora, a la suma demandada, a saber, US\$ 16.084,44, en el informe de liquidación tantas veces citado se indica que la indemnización es, precisamente, de US\$ 16.084,44, coincidiendo esta suma con aquélla que figura en el recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos de fojas 103.

62. En íntima relación con lo señalado en el considerando anterior debe analizarse el contenido del hecho substancial y controvertido N° 6 de la resolución de fojas 66, relativo a la naturaleza y monto de los perjuicios demandados, siendo posible concluir, atendiendo a los mismos elementos probatorios señalados precedentemente, que el monto de los perjuicios corresponde a la suma indemnizada por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. a Reifschneider Foto S.A.C.I., es decir, US\$ 16.084,44.
63. Aparte de las excepciones, alegaciones y defensas opuestas en su contestación, en lo principal de fojas 45, las que han sido analizadas en otros considerandos de esta sentencia, Seaboard Marine Ltd. sostiene que el actor deberá acreditar la efectividad de los supuestos daños y perjuicios que habría sufrido y que tales daños se produjeron durante el período de custodia del transportador. Empero, con los medios de prueba ya consignados se acredita que la suma pagada fue, precisamente, la que se demandó, es decir, US\$ 16.084,44; y que la persona que ha demandado dicha suma es quien pagó al asegurado tal cantidad, esto es, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A.. Así y de manera muy especial, en el recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos aparece un conjunto de datos que resultan inequívocos, como el número de siniestro y el número del informe de liquidación, que corresponden a los números que se mencionan en el informe de liquidación de fojas 104 y siguientes, el beneficiario o asegurado, que corresponde al que se indica en el mismo documento, el motivo de la indemnización y la cantidad pagada.
64. El fundamento legal de la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte marítimo se encuentra en la sección tercera del párrafo 3 del Título V del Libro III del Código de Comercio, cuyos tres primeros artículos -982, 983 y 984- son aquellos que principalmente deben considerarse atendida la cuestión controvertida, y así lo han entendido también las partes, desde el momento que ambas han invocado todas o algunas de sus normas.

De acuerdo con el artículo 982, la *responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte.*

Agrega el artículo 983 que, para los efectos del artículo precedente, *se considerará que las mercancías están bajo la custodia del transportador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas: a) Poniéndolas en poder del consignatario; b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del transportador, poniéndolas a disposición del consignatario en conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.*

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

65. En concordancia con los preceptos citados en el considerando anterior, conviene recordar las normas relativas al conocimiento de embarque, aparte de las que ya se han citado en el considerando 35, sobre todo en relación con su valor probatorio y las reservas. Aplicando estas disposiciones en el caso de autos, puede darse por establecido que el porteador -es decir, la demandada Seaboard Marine Ltd.- celebró un contrato de transporte marítimo y, en su virtud, tomó a su cargo y cargó 124 cartones con un peso de 1.412 kilos que contenían cámaras y accesorios fotográficos marca Minolta, mercancía que se obligó a entregar

contra la presentación del conocimiento a una persona determinada, a saber, Reifschneider Foto S.A.C.I.. De acuerdo con el artículo 1019 del Código de Comercio, debe entenderse que en el conocimiento de embarque se indicó que las mercancías estaban en buen estado y que su peso era de 1.412 kilos, hechos que no están desvirtuados con la prueba rendida en el juicio.

Por otra parte, tampoco aparece que se hayan estampado reservas en el conocimiento, con sujeción a las reglas de los artículos 1017 y 1018 del Código; y, siendo así, no cabe sino aplicar el artículo 1020, de conformidad con el cual el conocimiento de embarque hace presumir que el transportador ha tomado a su cargo y ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque, es decir, se trata de 124 cartones con un peso de 1.412 kilos.

La presunción a que se ha hecho referencia es simplemente legal, pues admite prueba en contrario; no obstante, en la presente causa no se ha acreditado que las mercancías no se encontraban en el estado que se infiere del conocimiento o que no tenían el peso que allí se consigna.

66. En relación con lo razonado en el considerando precedente, el artículo 1027 del Código de Comercio -precepto invocado por la demandada en su contestación- dispone que el hecho de poner las mercancías en poder del consignatario hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador las ha entregado tal como aparecen descritas en el documento de transporte o en buen estado. Sin embargo, aún cuando pudiere estimarse que dicha presunción efectivamente operó en este caso, lo cierto es que no se trata de una presunción de derecho, desde el momento que ella admite prueba en contrario, prueba que efectivamente se ha rendido en estos autos.
67. El artículo 553 del Código de Comercio, en su inciso 1º, dispone que por el hecho del pago del siniestro el asegurador se *subroga* al asegurado en los derechos y acciones que éste tenga contra terceros, en razón del siniestro. En este caso el asegurado, Reifschneider Foto S.A.C.I., como consignatario en el contrato de transporte celebrado por Seaboard Marine Ltd. y del que da cuenta el

conocimiento de embarque IQE001, tiene derecho a ser indemnizado por el porteador con motivo del siniestro sufrido por la mercancía que se le consignó; pero, dado que fue indemnizado por su asegurador, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., esta última, por el solo ministerio de la ley -por el hecho del pago del siniestro-, pasa a ocupar la misma calidad jurídica que tenía el asegurado, y de allí que esté legitimada para ejercer la acción indemnizatoria intentada en autos.

68. Teniendo presente el establecimiento de los hechos sobre que versa la cuestión que debe fallarse, los hechos que se encuentran justificados y los fundamentos que sirven para estimarlos comprobados, y teniendo presente, asimismo, las consideraciones de derecho aplicables al caso y que se han enunciado en esta sentencia, debe llegarse a la conclusión de que Seaboard Marine Ltd. incurrió en responsabilidad y, como consecuencia de ello, está obligada a indemnizar a la persona que, en definitiva, sufrió el perjuicio, la demandante Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A..
69. En lo relativo a los elementos de prueba que no se han analizado en esta sentencia, en concepto del tribunal no alteran ni modifican las conclusiones a que se ha llegado en estos autos.
70. La actora solicitó que a la suma a indemnizar debía agregarse el reajuste -en caso de corresponder- y los intereses, petición que debe acogerse, de acuerdo con las normas generales y principios de equidad según los cuales debe indemnizarse la totalidad de los perjuicios, con la aclaración de que, si se ordena el pago de la suma de US\$ 16.084,44 en moneda extranjera, la forma de reajuste será la que lleva implícita, por aplicación del artículo 24 de la Ley N° 18.010, de 27 de junio de 1981.

Por estas consideraciones y teniendo presente, además, lo dispuesto en los artículos 3°, 48, 144, 158, 160, 162, 169, 170, 173, 318, 341, 342, 346, 356, 358, 375, 379, 384, 428, 432 y 628 del Código de Procedimiento Civil, 222, 223 y 227 del Código Orgánico de Tribunales, 823, 824, 882, 917, 922, 923, 927, 929, 979, 980, 991, 1014, 1017, 1018, 1019, 1020, 1027, 1032, 1034, 1036, 1038, 1039, 1160, 1161, 1162, 1163, 1203, 1205 y

1206 del Código de Comercio y 1545, 1546, 1557, 1559 y 1698 del Código Civil, se declara:

- A. En cuanto a la tacha del testigo don Roberto Ampuero Brulé:**
1° Que se rechaza la tacha del testigo, formulada a fojas 97.
- B. En cuanto a la tacha del testigo don Jaime Espinoza Briceño:**
2° Que se rechaza la tacha del testigo, formulada a fojas 99.
- C. En cuanto a la tacha del testigo don Marcos Llanos Rojo:**
3° Que se rechaza la tacha del testigo, formulada a fojas 100 vuelta.
- D. En cuanto a la tacha de la testigo doña Eliana Walsen Manieu:**
4° Que se rechaza la tacha de la testigo, formulada a fojas 101 del exhorto tramitado en el Primer Juzgado de Letras de Iquique.
- E. En cuanto a la tacha del testigo don Carlos González:**
5° Que se rechaza la tacha del testigo, formulada a fojas 105 vuelta del mismo exhorto.
- F. En cuanto a la tacha del testigo don Pedro Becerra Bustamante:**
6° Que se rechaza la tacha del testigo, formulada a fojas 156 del exhorto.
- G. En cuanto a la objeción de documentos de lo principal de fojas 119:**
7° Que se acoge la objeción del instrumento de fojas 93.
- H. En cuanto a la objeción de documentos de fojas 125:**
8° Que se rechaza la objeción de los instrumentos de fojas 103, 104 a 107, 108 y 109, 110 a 113 y 114 a 117.
- I. En cuanto al fondo:**
9° Que se hace lugar a la demanda de lo principal de fojas 31.
10. Que, en consecuencia, Seaboard Marine Ltd. deberá pagar a Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. la suma de US\$ 16.084,44 (dieciséis mil ochenta y cuatro coma cuarenta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica).
11. Que la suma indicada en el N° 10 deberá pagarse con más intereses corrientes para operaciones reajustables en moneda extranjera desde el 24