

Santiago, a veinte de diciembre de dos mil dieciocho.

VISTOS:

Que, mediante resolución ejecutoriada de 27 de octubre de 2014, dictada en autos rol C-11.385-2013, caratulados "Chartis Chile Compañía de Seguros Generales con Schenker Chile S.A.", del Décimo Séptimo Juzgado Civil de Santiago, rolante a fojas 53 y siguientes de autos, y notificada y aceptado el cargo con fecha 2 de diciembre de 2014, rolante a fojas 65 de autos, fui designado en calidad de Juez Árbitro de Derecho para conocer de las acciones anunciadas por AIG Chile Compañía de Seguros Generales, ex Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A., ex La Interamericana Compañía de Seguros Generales, en contra de Schenker Chile S.A., partes representadas en autos, respectivamente, por el abogado don Sergio Eduardo Llopis Gundlach y el abogado don Juan Pablo Ríos Castellón, respectivamente.

A fojas 73 y siguientes rola el acta correspondiente al Primer Comparendo del presente juicio arbitral, al cual asistieron ambas partes, representada la demandante por el abogado don Alejandro Undargarin del Valle y la demandada por el abogado don Anthony Lynch Walbaum, a fin de establecer el objeto del arbitraje y las normas sobre el procedimiento aplicable al caso.

A fojas 85 y siguientes comparecieron los abogado don Alejandro Undargarin del Valle y Thomas Paul Denham Malicet, en representación de AIG Chile Compañía de Seguros Generales, ex Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A., deduciendo, en lo principal, demanda por responsabilidad contractual y, en el primer otrosí, en subsidio, demanda por responsabilidad extracontractual, en contra de Schenker Chile S.A., representada en autos por los abogados Guillermo Mackenna Echaurren, Juan Pablo Ríos Castellón y Gonzalo Javier Mondaca.

A fojas 156 y siguientes se contestaron las demandas principal y subsidiaria por parte de Schenker Chile S.A.

A fojas 177 se tuvo por evacuado la réplica en rebeldía de la demandante y, a fojas 186 y siguientes, la demandada evacuó el trámite de la dúplica.

A fojas 189 de autos se citó a las partes a una audiencia de conciliación cuya acta rola a fojas 192 y siguiente de autos.

A fojas 194 se recibió la causa a prueba fijándose como materia de ella los hechos pertinentes, substanciales y controvertidos que constan en la respectiva resolución, la cual fue complementada mediante resolución de fojas 213 y siguientes de autos.

Finalmente, a fojas 462 se citó a las partes para oír sentencia.

CONSIDERANDO:**En cuanto a las objeciones de documentos:**

Que, a fojas 341 y siguientes de autos, la parte demandada objetó los documentos acompañados por la actora a fojas en su escrito de fojas 296 y siguientes, documentos que rolan de fojas 220 a 295 según el detalle que indica en su presentación.

Que, para resolver la objeción documental planteada por la demandada, hay que estar a lo dispuesto en el artículo 1206 N° 4 del Código de Comercio, el cual dispone que: *"Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el tribunal arbitral u ordinario a quien corresponda conocer de los asuntos mencionados en el artículo 1203, tendrá las siguientes facultades: 4º. Tendrá la facultad de apreciar la prueba de acuerdo con las normas de la sana crítica, debiendo consignar en el fallo los fundamentos de dicha apreciación"*.

Que, en virtud de lo expuesto en el citado artículo, el legislador ha impuesto a este sentenciador un sistema de ponderación de la prueba de acuerdo a las reglas de la sana crítica, el cual otorga libertad probatoria para la apreciación y valoración de la prueba, fundando la decisión de acuerdo a las reglas de la lógica y máximas de experiencia, sistema de ponderación de la prueba el cual, se contrapone al denominado de la "prueba legal tasada", sistema donde se encuentran contempladas de las objeciones documentales. A mayor abundamiento, el sistema de objeción documental proviene de un sistema de valoración de la prueba conocido como sistema de prueba legal tasada, por lo que si este tribunal acogiera una objeción regulada para dicho sistema estaría vulnerando el sistema valorativo de la sana crítica, el cual impone apreciar la prueba de acuerdo a las reglas de la lógica, máximas de experiencias, tal como se ha indicado precedentemente, por lo que prueba documental debe ponderarse de acuerdo a su coincidencia, concordancia, entre otros elementos, es decir, de acuerdo a las reglas de la lógica y las máximas de experiencia, ya indicadas. Así las cosas, al tenor de lo expuesto, se rechazan las objeciones realizadas por la parte demandada según el detalle referido en el presente considerando, esto último sin perjuicio del valor o mérito probatorio que se le dará a cada documento, de acuerdo a las reglas provenientes del sistema de la valoración de sana crítica tal como se ha indicado.

II,- En cuanto al fondo:

PRIMERO: Que, a fojas 85 y siguientes comparecieron los abogados don Alejandro Undangarin del Valle y Thomas Paul Denham Malicet, en representación de AIG Chile Compañía de Seguros Generales, ex Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A., deduciendo, en lo principal, demanda por responsabilidad contractual y, en el primer otrosí, en subsidio, demanda por responsabilidad extracontractual, en contra de Schenker Chile S.A., representada en autos por los abogados Guillermo Mackenna Echaurren, Juan Pablo Ríos Castellón y Gonzalo Javier Mondaca. Solicita se le condene a la demandada a pagar a la suma total de US\$24.234,30 (veinticuatro mil doscientos treinta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica con treinta centavos de dólar) o su equivalente en moneda nacional o la suma que se estime conforme a derecho, que adeudan a su representada por los daños y perjuicios causados en el incumplimiento de sus obligaciones por parte de la sociedad demandada.

Desarrollando su pretensión, indica la actora que "Sea Wide Enterprises Ltd." y "Fanaloza S.A." celebraron un contrato de compraventa internacional de mercancías, por la cual esta última adquirió 444 sanitarios de una pieza, la cual fue asegurada por su representada AIG Chile Compañía de Seguros Generales S.A (ex Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A.). Agrega que la mercancía debía ser transportada vía marítima desde China hasta la ciudad de San Antonio, Chile y para estos efectos Fanaloza S.A. contrató los servicios de transporte, específicamente de flete marítimo, de Schenker Chile S.A., quien emitió la factura no afecta o exenta electrónica N° 27128; la que constituiría prueba suficiente para acreditar la relación contractual con la demandada. Indica que la carga se consolidó en el contenedor N° CMAU 5241495, emitiendo la compañía Schenkerocéan el conocimiento de embarque N° CNCSX0584100058, encontrándose la mercancía en óptimas condiciones, sin daños de ningún tipo y con la totalidad de la carga en buen estado, tal como aparecería en el conocimiento de embarque indicado, en el que no se daría cuenta de observación o reparo alguno, lo que se conoce en el comercio marítimo como un conocimiento de embarque o BL ("bill of lading") limpio. Seguidamente señala que, el 23 de abril de 2011 en el puerto de Changsha, China, la carga, consolidada en el contenedor N° CMAU 5241495, se embarcó a bordo de la motonave JI HAI BO, siendo transportada hasta el puerto de Shanghai, China, a fin de ser transbordada a la motonave CSAV Pirque para continuar su viaje hasta destino final en el Puerto de San Antonio, Chile, una vez efectuado el transbordo de la carga, ésta continuó con su tránsito hacia destino final.

La actora manifiesta que el día 13 de mayo de 2011, a unas 80 millas del puerto de Shanghai, la motonave CSAV Pirque colisionó con la motonave Genius I y como consecuencia de la colisión el contenedor N° CMAU 5241495, y la carga en él consolidada, resultaron con severos daños. Así, en razón de lo anterior y por motivos de seguridad la carga fue trasladada al puerto de Ningbo, China, siendo desembarcada de la motonave CSAV Pirque a fin de evaluar la posibilidad de ser consolidada en otro contenedor para retomar su trayecto a destino final. Indica que como consecuencia de los daños que presentaba el contenedor N° CMAU 5241495 se determinó desconsolidar la carga para consolidarla en otro contenedor y, finalmente, la mercancía fue consolidada en el contenedor N° CMAU 5255415, siendo embarcada a bordo de la motonave Rdo Concord para ser transportada a su destino final en la ciudad de San Antonio.

Respecto del arribo de la carga al puerto de destino, la demandante señala que, recién el 9 de septiembre de 2011, la carga arribó a destino, bajo manifiesto N°71576 y el día 12 de septiembre de 2011 la mercancía fue trasladada a bodegas de Fanaloza S.A., siendo recibida por ésta en dicha fecha, lo que evidenciaría el retraso excesivo en la entrega de la carga por parte de la demandada, incumpliendo con ello otra de sus obligaciones que tiene como porteadora, cual es, que se entregue la carga en el tiempo acordado o en un tiempo razonable.

Arribada la mercancía a bodegas de Fanaloza S.A., indica la actora, ésta solicitó su inspección a fin de constatar los daños que pudo experimentar como consecuencia de la colisión en la que participó la MN CSAV Pirque, estando la inspección a cargo de la compañía Crawford Liquidadores de Seguros, se llevó a cabo en el día 15 de septiembre de 2011 y de ella se levantó el acta número 300236, emitiéndose el informe de liquidación número 557407. Agrega que el acta e informe establecen que al momento de la apertura del contenedor N° CMAU 5255415 (al cual fuera "trasvasijada" la carga después de la colisión que ocasionará daños referidos) se pudo constatar en su interior y a simple vista un 60% de mercancía quebrada, cartones rotos y trozos de madera, y que el resto de la carga se encontraba en sus cajas y parecía estar en buen estado, sin embargo, en cuanto a la carga que aparentaba estar en buen estado, y que correspondía a un total de 267 cartones, se dispuso su revisión detallada por parte de Fanaloza S.A. Sin embargo, agrega, el examen de calidad respecto de la mercancía que aparentemente estaba en buen estado determinó que la gran mayoría de ella presentaba daños visibles, motivo por el cual se debió rechazar el total de la carga, ya que había un alto riesgo de que los sanitarios presentaran micro fisuras que posteriormente generarían fallas durante el uso y en razón del siniestro descrito, se procedió a emitir las respectivas cartas de protesta.

La actora manifiesta que como consecuencia del siniestro reportado, la carga sufrió daños irreparables, lo que derivó en su rechazo total por parte de Fanaloza S.A. De esta forma, indica que, realizando el cálculo que resulta de la pérdida del valor de las mercancías, sumado el transporte, seguros y flete, menos los deducibles aplicables según la póliza de seguro contratada, arrojan un valor indemnizatorio total de USD 24.234,30 (veinticuatro mil doscientos treinta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica con treinta centavos de dólar), suma que, tal como consta en el recibo de indemnización, finiquito y cesión de derechos, fue indemnizada por su representada.

Respecto al derecho y, precisamente, la legitimación activa, la demandante señala que en virtud de la documentación que acompañará en la etapa procesal pertinente, al haber sido indemnizado el perjuicio causado, su mandante se ha subrogado en todos los derechos, títulos e intereses respecto de cualquier reembolso por parte de terceros, que puedan nacer por la pérdida o daños que sufra la mercancía, pasando a ocupar la misma calidad jurídica que tenía el afectado, y de allí que estaría legitimada para ejercer la acción indemnizatoria intentada en autos. Cita el artículo 534 inciso del Código de Comercio, el cual hace expresa referencia a lo anterior, al señalar: "*Subrogación. Por el pago de la indemnización, el asegurador se subroga en los derechos y acciones que el asegurado tenga en contra de terceros en razón del siniestro*".

La actora invoca la responsabilidad proveniente del incumplimiento del contrato de transporte marítimo por parte de la demandada, que genera en ella la obligación de indemnizar a su representada, AIG Chile Compañía de Seguros Generales S.A. (ex Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A.), de los perjuicios causados por el incumplimiento de dicho contrato, ya que de acuerdo a lo que prescribe el artículo 1545 del Código Civil todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes y necesario es que, quien no cumplió las obligaciones impuestas por el mismo sufra las consecuencias de su inobservancia y repare los daños causados al tenor de lo dispuesto en el artículo 1556 del mismo cuerpo legal y habiéndose producido los daños mencionados durante el periodo de custodia de la carga que correspondía a la demandada y a la luz de la legislación mencionada en los autos, ella debe responder por dichos perjuicios, indicando con relación a este punto, en debido cumplimiento con lo prescrito en la normativa aplicable y tratados internacionales vigentes, se debe tener presente que el mero hecho de no entregar la carga en idéntica calidad y condiciones en la que fue entregada por el embarcador para su porteo, acredita el incumplimiento objetivo de las obligaciones emanadas del contrato de transporte marítimo existente.

En cuanto a la existencia del contrato de transporte, la demandante indica que, según los términos del artículo 974 del Código de Comercio, *"se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro"*. De la definición legal y de acuerdo a los términos del artículo 1439 del Código Civil, señala que se desprende que el contrato de transporte marítimo es un contrato bilateral, pues las partes se obligan recíprocamente, siendo la obligación principal del porteador conducir la mercancía a destino y entregarla en el mismo estado en que la recibió. Así, tal como lo señalan los artículos 982, 983 y 984 del Código de Comercio y los artículos 4 y 5 de las Reglas de Hamburgo, indica la demandante, el transportador responde de la pérdida, del daño a las mercancías y del retraso en su entrega, esto es, del incumplimiento total o parcial y cumplimiento tardío en su obligación de transportarlas y custodiarlas bajo los términos y condiciones razonables y comúnmente aceptadas para este tipo de contratos. Agrega que Schenker Chile S.A. se obligó a transportar mercancías ajenas desde un puerto determinado, conducir las por mar y entregarlas a Fanaloza S.A. en las mismas condiciones que fueran recibidas y que se encontraban en origen, siendo esta una obligación de cumplimiento esencial por parte del transportista; la obligación esencial de transportar una carga es una obligación de resultado.

Así las cosas, manifiesta la demandante, que en el caso de autos, Schenker Chile S.A. incumplió el contrato de transporte marítimo, toda vez que la carga fue entregada con los deterioros indicados, siendo el incumplimiento contractual claro y absoluto, y pudiéndose concluir que el porteador entregó la carga en mal estado, lo que claramente importa una violación e incumplimiento a la normativa aplicable y a los términos y condiciones requeridos para el transporte marítimo de mercancías similares a la carga. Señala que el hecho anteriormente consignado, más la normativa comercial (artículo 974 y siguientes del Código de Comercio) y los principios generales que reglan la responsabilidad contractual, llevan irremediablemente a la conclusión de que la demandada es responsable de los perjuicios causados a su representada, en virtud de lo señalado en los artículos 983, 984, 1006 del Código de Comercio y artículos 4 y 5 de las llamadas Reglas de Hamburgo.

A mayor abundamiento, la actora indica que desde el instante en que se celebró el contrato de transporte marítimo, el porteador o transportador asumió una serie de obligaciones, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 974 y siguientes del Código de Comercio, en relación al artículo 982 del mismo cuerpo legal, y otras normas procedentes, asumiendo las siguientes obligaciones: a) Custodiar y cuidar las mercancías desde que las recibe el transportista de manos

del cargador o de la persona que actúe en su nombre; b) Una vez recibida la carga, trasladarla al puerto de destino, obligándose a la conservación y seguridad de la mercancía; c) Custodiar y cuidar las mercancías mientras estén embarcadas; d) Custodiar y cuidar las mercancías hasta la entrega al consignatario; e) Que el tiempo de traslado sea el acordado y/o razonable; f) Entregar la mercancía al consignatario en el lugar de destino en la misma cantidad y condiciones en que las recibió; y g) Cumplir con todas las obligaciones que el contrato y la ley le imponen. De esta manera, agrega, la responsabilidad de custodia y cuidado de las mercancías, que implica su conservación y seguridad, se mantiene hasta el instante en que hace entrega de las mismas, en el lugar señalado por la convención y en forma legal al consignatario, siendo la obligación del porteador derechamente una obligación objetiva de resultado, pues el transportista debe entregar la mercancía en destino en el mismo estado y cantidad y como las mercancías llegaron deterioradas y con daños, se incumplió claramente tal obligación, además de otras como la obligación de custodia, conservación de la carga, que el tiempo de transporte sea el acordado o bien, en un tiempo razonable.

Respecto de la normativa aplicable, la demandante señala que de conformidad a lo dispuesto en los artículos 979 y siguientes de nuestro Código de Comercio, las disposiciones de su párrafo 3o, Título V, Libro III, relativas al contrato de transporte marítimo, como así también lo dispuesto en el artículo 2 número 1 letra "a" de las llamadas Reglas de Hamburgo, se aplican a todos los contratos de esta especie. Se complementa lo anterior con el artículo 980 y siguientes, el cual indica que se aplican las disposiciones señaladas sea cual fuere la nacionalidad de la Nave, así como la del transportador, consignatarios o de cualquier otra persona interesada. Manifiesta la actora que la responsabilidad de la demandada por los daños a la carga comprende el período durante el cual ellas estuvieron bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte marítimo (según lo estipulado en el artículo 982 del Código de Comercio).

Finalmente, indica que forman parte además del Derecho aplicable, todas las normas jurídicas precedentemente citadas en el cuerpo del libelo, los artículos 534, 886, 905 y siguientes, 915, 907, 917, 922, 974, 975, 977, 982, 983, 984, 1032, 1033, 1034 y 1035 del Código de Comercio, de la misma manera y supletoriamente reciben aplicación los artículos 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1553, 1556, 1557, 1558, y demás pertinentes del Código Civil y, por otra parte, es necesario hacer presente que se aplican en la especie las normas contenidas en el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías" del año 1978, conocido como Reglas de Hamburgo, que fuera ratificado por nuestro país con fecha 9 de julio de 1982, dándole de esta manera el carácter de

Ley de la República, el cual entró en vigor el 10 de noviembre de 1992. Especialmente los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 21 y 23 del precitado Convenio.

En subsidio, y para el evento en que no sea acogida en todo o parte la acción contractual de indemnización de perjuicios deducida en lo principal, interponen demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de Schenker Chile S.A. La actora, por brevedad, en la explicación de los hechos y consecuentemente de los daños y perjuicios causados a la sociedad demandante y que son de responsabilidad de la demandada, se remite expresamente a los hechos descritos en la demanda de lo principal, al igual que las normas citadas en el derecho, los cuales da por íntegramente reproducidos, para todos los efectos legales. Complementando lo expuesto en lo principal de la demanda, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 2314 del Código Civil, la actora indica que la demandada es responsable de los daños a la carga y de los consiguientes perjuicios causados a su mandante, ya que tenía la obligación de transportar la carga en el tiempo acordado y/o razonable y entregarla en la misma condición que se encontraban en origen, y como consecuencia de los daños ya expuestos, cometió un cuasidelito civil que infirió daños y perjuicios a su parte. Agrega que se debe pagar a su mandante una indemnización total por la suma USD 24.234,30 (veinticuatro mil doscientos treinta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica con treinta centavos de dólar) o su equivalente en moneda nacional o la suma que se estime conforme a derecho y a la suma señalada se debe agregarse reajustes en su caso, intereses desde la fecha del incumplimiento hasta la fecha del pago íntegro, más las costas de la causa, pues todos estos daños son indemnizables íntegramente en conformidad a lo establecido por el artículo 2329 del Código Civil.

Manifiesta que resultaría evidente que hay una relación de causalidad entre la culpa del transportista o porteador demandado y el daño sufrido en su patrimonio por su representada, por cuanto, de mediar precaución en el transporte, conducción, cuidado y conservación de la carga, es decir, de haberse observado una debida diligencia en la custodia, conservación y transporte expedito de la misma, su parte no habría sufrido los perjuicios que ya se han indicado, siendo la demandada responsable del mero hecho de la falta de diligencia y que implicó un serio perjuicio, y aún de la culpa de sus dependientes y agentes, y debe responder por los perjuicios causados. Indica que para que exista responsabilidad aquiliana o extracontractual es menester que el hecho ilícito se pueda imputar a su autor, no discutiéndose la responsabilidad de las personas jurídicas en nuestro derecho, la cual emana del artículo 39 del Código de

Procedimiento Penal, artículo 58 del Código Procesal Penal y artículo 545 del Código Civil.

Señala que el artículo 886 del Código de Comercio obliga a la transportista a responder también civilmente por los hechos del capitán, oficiales y tripulación, sin distinguir si tales hechos deben constituir un delito o cuasidelito o bien importar una mera culpa, lo mismo se aplicaría a cualquier otro dependiente o agente según se desprende del artículo 984 del mismo Código. Indica además, que en la legislación comercial vigente, basta el mero hecho de probar entrega de las mercaderías con daños a los efectos de imputar al transportista la infracción a las obligaciones legales a su cargo, ello independientemente del factor de atribución de dicha responsabilidad, es decir, el mero hecho de recepcionar la carga y de no entregarla en el mismo estado, cantidad y condiciones en que fueron recibidas, constituye elemento suficiente para atribuir responsabilidad y disponer la consecuente indemnización de perjuicios.

De esta manera, señala la actora, la responsabilidad extracontractual de la demandada es indiscutida, por la aplicación de los siguientes argumentos en forma subsidiaria, o en último caso, en forma copulativa:

- a) Infracción a las obligaciones impuestas por la ley. El mero hecho que los dependientes o agentes de la demandada hayan ejecutado actos prohibidos o no hayan realizado lo que ordena el Código de Comercio, Código Civil y otros estatutos legales, al entregar la carga en malas condiciones, y por la sola infracción a las obligaciones que le imponen los cuerpos legales citados, hace responsable a la demandada de todos los perjuicios ocasionados a la demandante de autos.
- b) La apreciación de la conducta del autor del daño es innecesaria y no se requiere prueba alguna, ya que el perjuicio proviene de la violación de las obligaciones comentadas.
- c) Aplicación subsidiaria de toda la normativa del Código Civil, especialmente artículos 2314 y siguientes. La demandada responde por sí y por los hechos de sus dependientes y agentes por todas sus negligencias, imprudencias, impericias, faltas de cuidado, defectos de atención, culpas presumidas, culpas por el hecho propio y por el hecho ajeno, inconsideraciones, actividad temeraria, etc. Estas diversas faltas denotan por el simple hecho de que las mercancías llegaron a destino en las condiciones descritas en autos. El menoscabo sufrido por la demandante, de acuerdo a lo explicado en el cuerpo de la demanda, evidentemente es consecuencia o efecto de la ley y la responsabilidad que ésta le impone y/o del hecho y/o culpa del sujeto pasivo de la acción. Se cumple este requisito contenido en los artículos 2314 y 2329 del Código Civil.

Finalmente, la demandante cita diversas normas que constituyen la base legal de la demanda: artículo 39 del Código de Procedimiento Penal, artículo 58 del Código Procesal Penal, artículos 545, 2314, 2316 y 2329 del Código Civil, artículo 534, 886, 915, 977, 984, 1042 y 1043 del Código de Comercio, especialmente, los artículos 2314 y 2329 del Código Civil contemplan la acción de indemnización de perjuicios proveniente de un delito o cuasidelito, sus fundamentos jurídicos, objeto y su extensión, invocando en forma principal toda la normativa aplicable del Libro III del Código de Comercio, las normas contenidas en el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías" del año 1978, conocido como Reglas de Hamburgo, específicamente los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 21 y 23 y los artículos del título XXXV del Libro IV del Código Civil.

SEGUNDO: Que, a fojas 166 y siguientes, contesta las demandas, el abogado don Juan Pablo Ríos Castellón, por Schenker Chile S.A., solicitando el rechazo de las demandas de autos. Señala en su contestación que su parte, como primera cuestión previa, niega, controvierte y discute todas y cada una de las aseveraciones contenidas en la demanda, salvo aquellas que expresamente reconozca en su presentación.

La demandada señala que por tratarse de situaciones emanadas de un contrato de seguro es necesario, avocarse al tema de la subrogación, con el objeto de acreditar que al demandante le falta legitimación activa para demandar, manifestando que el artículo 534 del Código de Comercio dice en lo pertinente. "*Subrogación. Por el pago de la indemnización, el asegurador se subroga en los derechos y acciones que el asegurado tenga contra terceros en relación con el siniestro...*" y resulta de primordial importancia para este juicio, respecto de la indemnización de perjuicios solicitada por responsabilidad contractual, ascendente a la suma de USD 24.234,30, más intereses y costas, dinero que adeudaría su representada a la compañía de seguros demandante, exponer los hechos relacionados con el contrato de seguro y especialmente, los relativos a la subrogación, la que habría tenido lugar en virtud del pago de una indemnización de perjuicios por el señalado valor, por lo que el libelo debió expresar, de conformidad con lo establecido por el artículo 254 del Código de Procedimiento Civil, que dice: "La demanda debe contener:... 4° La exposición clara de los hechos y fundamentos de derecho en que se apoya", los hechos fundantes de la subrogación alegada. Agrega que los hechos faltantes de la demanda serían los siguientes: Fecha en que el asegurado denuncia el siniestro al asegurador, importante de conocer para el estudio de la caducidad del plazo para denunciar, tampoco señalaría la fecha en que el asegurador habría pagado al asegurado los

USD 24.234, lo que no permite hacer un estudio correcto sobre el cálculo de los intereses. Así, indica la demandada, la ausencia de los mencionados requisitos, no constituyen detalles ignorados por la demanda, ya que ellos están estrictamente vinculados con el contrato de seguro, y especialmente, con la subrogación que invoca la demandante, por lo que la actora no ha acreditado tener legitimación activa para demandar. Manifiesta que es indiscutible que, tratándose del pago con subrogación, tienen que estar expuestos en la demanda los hechos que dan lugar a ese modo de extinguir obligaciones, con el objeto que su representada, como se ha dicho, pueda examinar el libelo de demanda, a la luz de ellos, debiendo tenerse presente que la subrogación es el motivo principal del juicio, de tal modo, que es imprescindible conocer las fechas en que habrían ocurrido los hechos recientemente singularizados, con el objeto de poder estudiar y alegar, de ser procedente, la caducidad del plazo y el pago de los verdaderos intereses. Agrega respecto a la caducidad que ésta puede ser convencional y de hecho en los contratos de seguro se pacta un plazo para denunciar el siniestro y si dentro de ese término no ejercita el asegurado su derecho en tal sentido, éste se extingue, de pleno derecho, por la caducidad del plazo. Opone la excepción como perentoria, ya que el problema de la demanda, no es de claridad, sino de falta de hechos, de ausencia de éstos, cuya carencia impide tomar el debido conocimiento de ella, que permita examinar su procedencia, habiendo falta de legitimación activa para demandar por falta de acreditación de la subrogación invocada por el actor. Indica que tal, como ha señalado, el tema de la subrogación ocupa un lugar preponderante en el juicio, siendo por ello fundamental, que el petitorio de la demanda, hubiera solicitado que declare la concurrencia de los requisitos necesarios para la procedencia de la subrogación del asegurador en los derechos y acciones que tenga el asegurado contra terceros, en razón del siniestro, por haberse dado los requisitos necesarios para que ella opere, y el hecho de tener por interpuesta demanda de cobro de pesos en lugar de indemnización de perjuicios. Así, corresponderá al Juez determinar si opera la subrogación, él tiene que analizar si se dan los requisitos legales para que el pago extinga la obligación, el Magistrado, por el hecho de existir un pago no puede decretar la subrogación, sin antes revisar, si está ajustada a derecho, o si el plazo para el ejercicio de éste, en orden a denunciar, se encontraba caducado. Vale decir, que de ninguna manera, el Juez de la causa desaparece de la escena, por haber el asegurador pagado al asegurado, dicho pago hay que calificarlo y quien hace la calificación es el Juez, en sentencia, no la actora, si ésta debe hacer la petición en tal sentido.

La demandada indica que otra excepción perentoria que se opone apunta a que en el petitorio de la demanda es errado al solicitar a "se sirva tener por

interpuesta demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil contractual en contra de Schenker Chile S.A ...", cuando lo correcto habría sido, que en lugar de lo expuesto, se hubiera solicitado a SS, tener por interpuesta demanda ordinaria por cobro de USD 24.234,30, más intereses calculados, no a partir de la fecha del siniestro, sino que desde que la sentencia esté ejecutoriada o bien desde que la aseguradora, hubiere pagado a la asegurada dicha cantidad de dinero, fecha fundamental, que como indicó, no contempla la demanda. Agrega que en la especie se trataría de un cobro de dólares o su equivalente pesos y la indemnización de perjuicios que se nombra sería por esencia moratoria, toda vez que la indemnización en las obligaciones cuyo objeto es el pago de una suma de dinero, es necesariamente indemnización moratoria, artículo 1559 del Código Civil y se traduce en el pago de intereses, calculados en la forma expuesta, indicando que, como se ha dicho, también funda la excepción perentoria el hecho de que el petitorio de la demanda, no solicita que se declare la concurrencia de los requisitos necesarios para la procedencia del asegurador en los derechos y acciones que tenga el asegurado contra terceros en razón del siniestro, agregando que, la demanda pide mal, no conforme a derecho, no se pudo solicitar en este juicio, como se hizo, por vía de indemnización de perjuicios, que se pague la suma de USD 24.234,30, sino que por dicha vía, sólo haber pedido el pago intereses moratorios, en eso consiste, en la especie, la indemnización que figura en la demanda.

La demandada indica que la actora demanda en forma indistinta refiriéndose a su representada como Schenker Chile S.A. o SchenkerOcean, señalando al respecto que Schenker Chile S.A. es una sociedad anónima cerrada, constituida de conformidad al ordenamiento jurídico chileno y no tiene la calidad de agencia de sociedad anónima extranjera, al tenor de lo estipulado en el artículo 121 y siguientes de la ley de Sociedades Anónimas o filial de alguna sociedad extranjera, Schenker Chile S.A. no representa a SchenkerOcean bajo ningún supuesto, ni para efectos voluntarios, ni judiciales, ni es la misma empresa por lo que si la demandante busca algún tipo de responsabilidad de ésta última deberá notificar válidamente su demanda a quien corresponda, y no a Schenker Chile S.A., ni a sus representantes legales, no siendo efectivo que Schenker Chile S.A. y Schenker Ocean sean una misma empresa o que la primera detente la facultad de representar judicialmente a la otra, siendo personas jurídicas enteramente distintas y sin ninguna relación societaria y la única relación entre ambas empresas es de orden comercial y consiste en que ambas tienen en parte de su razón social la expresión "Schenker".

La demandada señala que las partes al suscribir el conocimiento de embarque, documento que fija los términos convenidos por éstas, y que de

conformidad al artículo 1545 del Código Civil es ley para las partes, establecieron un plazo de prescripción de 9 meses, agregando que en el acápite número 6 del BL, sobre responsabilidad del transportista, número 4 (F) se establece claramente un plazo de prescripción de 9 meses desde que las mercancías son entregadas o desde la fecha en que deberían haber sido entregadas, por lo que la demanda habría sido notificada una vez que se había cumplido con creces la prescripción. A su vez el BL hace referencia a las reglas de la Haya, las cuales establecen que el plazo de prescripción es de un año.

En subsidio y para el evento improbable que no se de lugar a lo señalado en el párrafo anterior, la demandada opone, de acuerdo al artículo 310 del Código de Procedimiento Civil, en relación a los artículos 1248 y 1249 N°2 del Código de Comercio, la excepción de prescripción de la acción de responsabilidad contractual entablada por la demandante. Manifiesta que el plazo de prescripción de dicha acción es de 2 años, contados desde el día en que termina la entrega de las mercancías por parte del porteador, o de parte de ellas, o cuando no hubo entrega, desde el término del último día en que debieron haberse entregado. Dicho plazo de prescripción de dos años se encuentra establecido también en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, de 1978, conocido también como las Reglas de Hamburgo, señalando que "Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado." Este plazo de dos años se confirma en las Reglas de Rotterdam, las que en su artículo 62 establecen: "1. No se podrá entablar procedimiento judicial o arbitral alguno respecto de reclamaciones o controversias derivadas del incumplimiento de obligaciones establecidas en el presente Convenio una vez transcurrido el plazo de dos años. 2. El plazo indicado en el párrafo 1 del presente artículo empezará a correr el día en que el porteador haya entregado las mercancías o, en el caso de que las mercancías no se hayan entregado o de que se entregue sólo una parte de las mismas, el último día en el que debiera haberse efectuado su entrega."

La demandada indica que el día en que terminó la entrega de las mercancías -respecto de las cuales la demandante señala que existían faltantes- es la fecha del accidente 13 de mayo de 2011 o bien el 9 de septiembre de 2011 y, de esta manera, a la fecha de la notificación de la demanda de autos han pasado con creces los dos años, transcurriendo holgadamente el plazo de prescripción establecido en los citados artículos del Código de Comercio y Reglas de Hamburgo. Agrega la citada parte que el procedimiento de designación de

árbitro a que dio lugar el requerimiento de la demandada de fecha 9 de agosto de 2013, ante el 17° Juzgado de Letras en lo Civil, no tiene el mérito de interrumpir la acción entablada en autos, toda vez que ésta ya se encontraba prescrita. Dicha solicitud fue notificada a su representada el día 9 de septiembre de 2013, fecha en que además se cumplieron los dos años de la prescripción. De lo anterior se sigue que, si dicho requerimiento de designación de árbitro se pudiera considerar como una demanda judicial capaz de interrumpir civilmente la prescripción de la acción en autos de conformidad al artículo 2518 del Código Civil, ésta fue interpuesta fuera del plazo exigido por la ley para que la obligación conserve su carácter de civil.

La demandada opone la excepción de fuerza mayor, consagrada por el artículo 17 N°3 letras A, de Las Reglas de Hamburgo, las normas comunes y en el Bill of Lading. Hace presente que se aplicarían en autos las normas contenidas en el Convenio de Las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías del año 1978, conocido como Reglas de Hamburgo, que fuera ratificado por Chile, aplicándose además las Reglas de Rotterdam y las normas comunes de la fuerza mayor y las señaladas en el Bill of Lading de su representada. Así las cosas, la demandada se remite a la demanda donde se observa que en el mar de China colisionaron dos barcos entre sí, el Genius I y el CSAV Pirque, éste portador del contenedor, mercancía que por el impacto resultó destruida, indicando que su representada que era transportista documental de la carga, no tenía ningún control ni ascendencia sobre el capitán y tripulación de las naves colisionadas, que permitiera evitar la tragedia producida, por fuerza mayor, respecto de su persona, siendo la situación absolutamente imprevisible e irresistible, lo que es explicable puesto que su representada no es ni era un transportista efectivo. De esta forma, señala la demandada, la acción resulta inoponible a su representada, quien no disponía de los medios para impedir el hecho, ni siquiera tuvo conocimiento de ellos en el momento en que ocurrieron, por lo que la demanda se debió dirigir contra los verdaderos participantes del accidente o contra uno de ellos, esto es, el transportista efectivo, que es la Compañía Sudamericana de Vapores S.A., a quien no se demanda, pese a haber sido protagonistas directo de la situación.

La demandada manifiesta que para el caso que se dio lugar a la solicitud de la actora de condenar a su representada al pago de perjuicios, se limite su responsabilidad. Indica que en el Bill of Lading que liga a ambas partes, y que la actora ha citado como fundamento de su demanda, también se establece un límite de responsabilidad en la cláusula 6, número 3 letra A, números I, II y III, estableciéndose una limitación a la responsabilidad, la cual no excederá el valor de 666,67 Derechos Especiales de Giro por bulto o unidad de embarque o 2,00 Derechos Especiales de Giro por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas,

resultando plenamente aplicable esta limitación convencional establecida en el número (3), párrafo (iii) del conocimiento de embarque, toda vez que de conformidad al artículo 1545 del Código Civil, "Todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes...", considerando que a la fecha el valor del 1 DEG es de 1,354 Dólares de los Estados Unidos de Norte América, según la tasa establecida por el Fondo Monetario Internacional, la responsabilidad estaría limitada a USD 902,67.

La demandada señala que para el evento improbable que se estime que no corresponde aplicar el límite de responsabilidad establecido en el conocimiento de embarque invocado por la demandante, invoca lo establecido en los artículos 992 y siguientes, establecidos en la Sección Cuarta, del Párrafo 3°, del Título V, del Libro Tercero del Código de Comercio, que establecen el límite de responsabilidad, señalando que queda limitada a un máximo equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportadas o a dos y media unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor, pero nunca excederá el monto señalado en el artículo 992 para la pérdida total de las mercaderías y considerando que a la fecha el valor del 1 DEG es de 1,354 Dólares de los Estados Unidos de Norte América, según la tasa establecida por el Fondo Monetario Internacional, la responsabilidad estaría limitada a USD 1.130,59.

Finalmente, señala la demandada, que el evento que se estime que no es aplicable el límite de responsabilidad establecido en el Código de Comercio, cabe hacer referencia a las Reglas de Hamburgo, que en su artículo 59, dispone que "La responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga..." y considerando que a la fecha el valor del 1 DEG es de 1,354 Dólares de los Estados Unidos de Norte América, según la tasa establecida por el Fondo Monetario Internacional, la responsabilidad estaría limitada a USD 1.184,75. Agrega la demandada, que no son aplicables a su representadas las excepciones al límite de responsabilidad establecida en los artículos 1001 y 1002 del Código de Comercio, por cuanto su representada fue el transportista documental y no el efectivo, como antes señaló, por lo que no tuvo ninguna acción u omisión que se le pueda responsabilizar en la colisión de los barcos.

Que, contestando la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios en sede contractual, la demandada solicita su rechazo, con expresa condenación en costas. Agrega la demandada como cuestión previa que niega, controvierte y discute todas y cada una de las aseveraciones contenidas en la demanda, salvo aquellas que expresamente reconozca en dicha presentación.

La demandada opone a la demanda extracontractual las mismas excepciones perentorias opuestas a la acción principal, invocando los mismos argumentos, con los mismos fundamentos y citas legales, que ha dado en relación con las excepciones perentorias opuestas a la demanda de indemnización de perjuicios contractual. Manifiesta que se debe agregar al libelo de la demanda extracontractual, en relación con su petitorio, además de la excepción perentoria opuesta en lo principal, de no haberse pedido que se declare que se dan los requisitos necesarios para que opere la subrogación, y del hecho de no haber solicitado tener por interpuesta demanda de cobro de pesos, en lugar de indemnización de perjuicios, que se declare la nulidad absoluta del contrato de transporte, puesto que, quedando subsistente éste, pese a poderse haber extinguido alguna de sus obligaciones, no puede haber responsabilidad extracontractual, ya que el contrato, por generar vinculo, siempre dará origen a una responsabilidad contractual.

TERCERO: Que, la demandante no evacuó en tiempo y forma el trámite de la réplica, según consta de resolución de fojas 177 de autos.

CUARTO: A fojas 186 y siguientes, la demandada evacua la dúplica en los términos que se señalan.

En primer lugar, señalo que todas las excepciones deducidas en la contestación de la demanda, han sido opuestas en forma subsidiaria, además ratifica en todas sus partes los hechos y disposiciones legales que les sirven, de fundamento.

La demandada señala que en estos autos la demanda no proporcionaría algunos hechos importantes, no tratándose que ellos no sean claros, sino que lisa y llanamente los ignoraría y éstos serían: 1- Fecha en que el asegurado habría denunciado el siniestro al asegurador, resultando su conocimiento importante para la parte demandada con el objeto que ésta pueda estudiar si la denuncia está dentro de plazo y en caso de no estarlo deduzca la excepción de caducidad del plazo; 2- Fecha en que el asegurador habría pagado al asegurado los USD 24.234, hecho que si estuviera expuesto permitiría a su representada estudiar los intereses y calcularlos conforme a derecho. Así, agrega, las referidas fechas, que serían hechos de la demanda, son inexistentes, no están presentados, en el libelo, luego ellos no pueden surgir cuando se prueben y a través del escrito de contestación se exige que la demanda exponga un hecho determinado, pero no se pide que se acompañe a ella el documento en que constaría ese hecho, ni siquiera que se singularice, por ser ello materia del término probatorio. Agrega que desconociéndose el hecho de la fecha en que se hizo la denuncia no se sabe si

operó la subrogación y, en consecuencia, no se puede pretender, en esas condiciones, una legitimación activa para demandar.

La demandada insiste que tratándose de procedimientos declarativos es esencial pedir al Juez que declare en sentencia que se dan todos los requisitos legales para que proceda la subrogación, la evaluación y aprobación de esos requisitos es un examen que realiza el Tribunal, no las partes.

En cuanto a la prescripción la demandada manifiesta que el conocimiento de embarque se vincula con todas las personas que figuran en él, que aprobaron en su integridad el conocimiento de embarque, por tanto, también las normas sobre prescripción de la acción, que se leen al dorso, no resultando lógico que la aceptación del documento fuera parcial, excluyéndose de éste la normativa relativa a la prescripción de la acción. Agrega que el conocimiento de embarque tiene una función probatoria, especialmente respecto de las mercancías transportadas y de su entrega, debido a que representa las mercaderías embarcadas y se puede observar como la actora da valor al conocimiento de embarque, pero ello en la medida que su utilización convenga a sus intereses. Sin embargo, no sucedería lo mismo cuando dicho documento, que fue aceptado por Schenker Ocean y por Schenker Chile S.A., y otros, sirve de fundamento a su representada para alegar la prescripción de la acción, ante esta situación, incómoda, se desentendería del conocimiento de embarque. Finalmente, respecto de este punto, la demandada, indica que se mantienen, en subsidio, también, las otras excepciones de prescripción de uno y de dos años.

Respecto de la fuerza mayor, señala la demandada que, el accidente ocurrió por una circunstancia que fue imprevista para su representada e imposible de resistir, no obstante, las medidas de prevención y seguridad desplegadas por ella, por cuanto, el accidente ocurrido en la China fue absolutamente imprevisible para su representada y no estaba a su alcance impedir la colisión de las dos naves comprometidas, en consecuencia, en lo que respecta a su parte se ha opuesto la fuerza mayor debido a que el hecho ocurrido es un imprevisto imposible de resistir, no siendo imputable, bajo ningún punto de vista.

QUINTO: Agotada la etapa de discusión, la causa fue recibida a prueba mediante resolución de fojas 194 de autos, complementada con la resolución de fojas 213 y siguientes de autos.

SEXO: Que para acreditar los fundamentos de su pretensión, la actora rindió prueba documental a fojas 296 y siguientes de autos, consistente en:

1. Recibo de indemnización, finiquito y cesión de derechos, de Fanaloza S.A. en favor de Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A. (actualmente AIG Chile Compañía de Seguros Generales S.A. -en adelante AIG-, según se acreditará).
2. Póliza N°102207, emitida por Chartis al asegurado "Cerámicas Industriales S.A."
3. Condiciones particulares de Póliza N°102207.
4. Certificado de Seguro N°102, emitido por Chartis en razón de la Póliza N°102207 a favor de Fanaloza S.A.
5. Copia autorizada de escritura pública de fecha 12 de octubre de 2012, otorgada ante el Notario Público Jaime Morandé Orrego, Titular de la Séptima Notaría de Santiago, a la que fue reducida la acta de la junta general extraordinaria de accionistas de Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A., celebrada el 28 de septiembre de 2012, por el cual se acordó la reforma de los estatutos respecto al cambio del nombre de la sociedad, pasando a llamarse AIG Chile Compañía de Seguros Generales S.A., así como también modificar la sigla "Chartis Chile" y "Chartis" por las de "AIG Chile" y "AIG".
6. Copia autorizada de Protocolización N°7-2013, anotada bajo el número 18-2013 en el Libro Repertorio del Notario Público Jaime Morandé Orrego, Titular de la Séptima Notaría de Santiago, por el que se agregaron al final del registro siguientes documentos: a) Certificado emitido por la Superintendencia de Valores y Seguros, relativo a la Resolución Exenta N°457 de 12 de diciembre de 2012 de la misma institución, por la cual se aprobó la reforma de estatutos de la sociedad Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A. respecto a su cambio de nombre a AIG Chile Compañía de Seguros Generales S.A.; b) Certificado de inscripción del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, que da cuenta de la inscripción la Resolución Exenta N°457 de la Superintendencia de Valores y Seguros relativa a la reforma de estatutos referida; c) Copia de inscripción de la Resolución Exenta N°457 de la Superintendencia de Valores y Seguros relativa a la reforma de estatutos referida en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces; d) Publicación de Resolución Exenta N°457 de la Superintendencia de Valores y Seguros relativa a la reforma de estatutos referida en la página web del Diario Oficial de fecha 29 de diciembre de 2012.
7. Factura N° C-11042301, emitida por la sociedad Seawide Enterprises Ltd. a Fanaloza S.A.

8. Lista de Empaque, emitida por la sociedad Seawide Enterprises Ltd., que contiene un detalle de la mercancía adquirida por Fanaloza S.A. conforme a Factura N° C- 11042301 (total de 444 sanitarios).
9. Factura N° 27128, emitida por Schenker Chile S.A. a Fanaloza S.A., por los servicios prestados de "Transporte/Flete Marítimo" y en el cual se indica que el Conocimiento de Embarque que finalmente amparará el transporte de la carga será el N° CNCSX0584100058.
10. Conocimiento de embarque N°CNCSX0584100058, emitido por SchenkerOcean, a través de su agente Schenker China Ltd.
11. Declaración de Ingreso N°3170056843-4 del Servicio Nacional de Aduanas de Chile (San Antonio).
12. Informe N° MAO-2011293, elaborado por la firma McLarens Young International (Shanghái), emitido en Terminal Internacional de Contenedores ubicado en Ningbo, China, en el distrito de Beilun.
13. Acta de Inspección N°300236, confeccionada por la firma Crawford Liquidadores de Seguros.
14. Informe de Liquidación N° ST1107-18096, emitida por la firma Crawford Liquidadores de Seguros.
15. Carta de protesto (con impresión de correo electrónico), emitida por Fanaloza S.A. a Schenker Chile S.A. de fecha 25 de julio de 2011.
16. Carta de protesto (con impresión de correo electrónico), emitida por Crawford Liquidadores de Seguros Ltda. en representación del interés de la carga y dirigida a la motonave CSAV Pirqué y a SchenkerOcean (notificada a Schenker Chile S.A.).
17. Sentencia definitiva pronunciada por el 10° Juzgado Civil de Santiago, en causa rol C-21726-2014.
18. Situación Tributaria de Terceros, emitida por el Servicio de Impuestos Internos. Da cuenta que la demandada tiene dentro de sus actividades la de prestar servicios de transporte.

SÉPTIMO: Que, a fojas 318 de autos, la demandada acompañó los siguientes documentos:

1. Conocimiento de embarque, emitido por Schenker Ocean, Ocean or Combined Bill of Lading.(BL)
2. Informe de liquidación, de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, N°ST1107- 18096. ramo marítimo. siniestro. 557407. Suscrito en representación de Crawford Liquidadores De Seguro Limitada, por los

señores: Jorge Montt González, Sub Gerente de Importaciones y Arnaldo Botella Macciavello, Gerente.

3. Copia del Decreto 1055, publicado el 29 de diciembre de 2012 y promulgado el 17 de agosto de 2012, del Ministerio de Hacienda, Inicio de Vigencia, 30 de noviembre de 2013. Título: Aprueba nuevo reglamento de los auxiliares del comercio de seguros y procedimiento de liquidación de siniestros.
4. Carta S.J.E.M.G.A. Ord.N°6800/2444. de Valparaíso. de fecha 15 de junio de 2017, dirigida a mi nombre, con cargo de la Armada de Chile y suscrita por Guillermo Lüttges Mathieu, Contraalmirante, Subjefe Estado Mayor General.

OCTAVO: Que, en el otrosí del escrito de fojas 296 y siguientes de autos, la demandada solicitó se designe perito para efectos de traducir del idioma inglés al español los documentos acompañados en lo principal de su presentación y que estén extendidos en dicha lengua extranjera.

Que, a fojas 324 y siguiente de autos, las partes de común acuerdo designaron como perito traductor a doña Carolina Salcedo Elzo.

Que, a fojas 416 de autos, la perito mencionada precedente evacuó el respectivo peritaje, el cual rola de fojas 378 a 415 de autos.

NOVENO: Que, en el primer otrosí de su escrito de fojas 318 de autos, la demandada solicitó la exhibición de una serie de documentos que se encontrarían en poder de los terceros Crawford Liquidadores de Seguros Limitada y a fojas 326 y siguiente de autos, los siguientes documentos fueron exhibidos: 1) Conocimiento de embarque, emitido por Schenker Ocean, Ocean or Combined Bill of Lading (BL); 2) Informe de Liquidación, de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada N° ST 1107-18096. Ramo Marítimo. Siniestro 557407. Suscrito en representación de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, por los señores Jorge Montt González, sub gerente de importaciones y Arnaldo Rotella Macchiavello, Gerente.

DÉCIMO: Que, en el segundo otrosí de su escrito de fojas 318 de autos, la demandada solicitó se citara a absolver posiciones a doña Fabiana Inés Nicolo, representante legal de la actora. Que, a fojas 430 de autos, se tuvo por confesa a la citada representante de los hechos que estén categóricamente afirmados en el pliego de posiciones que rola a fojas 429 de autos.

DÉCIMO PRIMERO: Que, habiéndose concluido con la exposición y análisis de la etapa de discusión y de la etapa probatoria desarrollada por las partes en autos y con la finalidad de proceder a resolver la controversia materia de autos, este sentenciador –en primer término- de acuerdo a la interlocutoria de prueba que rola a fojas 194 de autos, complementada mediante resolución de fojas 213 y siguientes de autos, le corresponde pronunciarse sobre el primer punto sustancial y controvertido de autos, esto es, antecedentes de hecho que determinen la legitimación activa de AIG Chile Compañía de Seguros S.A., o su falta de legitimación para demandar en estos autos.

En efecto, la demandada en su escrito de contestación opuso la excepción de falta de legitimación activa de la demandante AIG Chile Compañía de Seguros Generales S.A., fundando su excepción en la circunstancia que dicha parte habría comparecido en autos, en calidad de subrogatario, por haber pagado una indemnización al amparo de un contrato de seguro, de acuerdo a lo establecido en el artículo 534 del Código de Comercio. Sin embargo, a dicha parte no le constaría si en el caso de autos, han operado los requisitos legales para la procedencia de la subrogación invocada.

Que, corresponde para este punto analizar lo dispuesto en el artículo 534 del Código de Comercio el cual establece 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*". Así las cosas, la subrogación por mandato legal opera ipso iure, es decir, por el sólo ministerio de la ley, por cuanto como establece el legislador "por el hecho del pago" el asegurador se subroga en los derechos del asegurado y, como consecuencia de ello, no corresponde a terceros ajenos al contrato de seguro discutir la procedencia del pago, ya que a su respecto opera el principio *res inter alios actae*, por lo que acreditado el pago del siniestro opera la subrogación.

Precisamente, según lo dispuesto en la citada norma jurídica y lo indicado precedentemente, este hecho de prueba se ha acreditado, mediante los documentos acompañados por la actora en su escrito de fojas 296 y siguientes de autos, con los números 1° al 7°, en especial, el documento consistente en "Recibo de indemnización, finiquito y cesión de derechos de Fenaloza S.A. en favor de Chartis Chile Compañía de Seguros Generales S.A.", donde se da cuenta que la compañía de seguros demandante pagó a Fenaloza la suma de USD 24.234,30 (veinticuatro mil doscientos treinta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica con treinta centavos de dólar). A la misma conclusión se arriba al analizar los documentos consistentes en "Póliza N° 102207, emitida por Chartis al asegurado Cerámicas Industriales S.A", el documento consistente en "Condiciones particulares de Póliza N° 102207", y finalmente, "Certificado de seguro N° 102".

Los referidos documentos hacen concluir a este sentenciador que, efectivamente, la demandante pagó por concepto del seguro tomado con ocasión del transporte marítimo de autos, la cual tiene como antecedente el siniestro alegado como fundamento de las acciones indemnizatorias deducida por la actora, no existiendo prueba de contrario que desvirtúe este hecho.

Así las cosas y en virtud de haberse acreditado el pago de la indemnización alegada por la actora y según lo establecido en el artículo 534 ya citado, el asegurador se ha subrogado en los derechos y acciones que el asegurado pudiere haber tenido en contra de terceros con relación al siniestro que justificó el pago de la indemnización de modo tal que la actora goza, por esta vía, de legitimación activa para actuar en estos autos y dirigirse en contra de la demandada.

DÉCIMO SEGUNDO: Que, en un correcto orden de ideas, corresponde pronunciarse en este considerando sobre el octavo punto de prueba, agregado mediante resolución de fojas 213 y siguientes a la interlocutoria de prueba, esto es, "La existencia de un contrato celebrado entre Fenalozza S.A. y Schenker Chile S.A.".

Que, la demandante en sus escritos de discusión alega la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías entre Fenalozza S.A. y Schenker Chile S.A., por el cual la demandada se obligó a transportar por mar una mercancía de propiedad de la primera, desde China hasta Chile, relación contractual la cual se habría materializado mediante una factura electrónica que Schenker Chile S.A. emitió a favor de Fenalozza S.A. y en virtud de dicha relación contractual la demandada habría adquirido la calidad de transportador marítimo contractual.

Que, el artículo 974 del Código de Comercio establece en su inciso primero que: "*Se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro*". Que, una de las características del contrato de transporte marítimo es que, en cuanto a su perfeccionamiento, se perfecciona con el sólo acuerdo de las partes, es decir, es consensual, pudiendo ser acreditado por cualquier medio probatorio.

Que, sin perjuicio que la parte demandada en sus escritos de discusión no negó la existencia de un vínculo contractual entre la parte demandante y la parte demandada en juicio, este hecho de prueba, resulta plenamente acreditado con la factura N° 27128 en el cual se da cuenta del transporte de autos, indicándose en dicha factura el conocimiento de embarque que amparará el transporte de autos, se indica los puertos de origen y destino y se indica el remitente y consignatario de la carga. Conteste con la factura anteriormente indicada, se encuentra la

Declaración de Ingreso N°3170056843-4, documento en el cual se da cuenta de la mercancía porteada, el conocimiento que amparó el transporte, el consignatario y el emisor del documento de transporte que corresponde precisamente a la demandada de autos, por lo que resulta plenamente acreditada la circunstancia de la celebración de un contrato de transporte marítimo de mercancías entre la demandante y la demanda de autos.

DÉCIMO TERCERO: Que, establecida la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías entre las partes de autos y en un correcto orden de ideas corresponde pronunciarse primeramente respecto del tercer hecho de prueba de la interlocutoria de prueba, esto es, la existencia, causas, naturaleza y cuantía de los daños cuya indemnización se pretende y, posteriormente, corresponde pronunciarse si dichos daños ocurrieron mientras la respectiva carga se encontraba bajo la custodia de la demandante, al tenor del segundo punto de prueba, porque sólo en este último escenario la demandada es responsable de los perjuicios al tenor de lo establecido en los artículos 982 y 983 del Código de Comercio.

DÉCIMO CUARTO: Así las cosas, corresponde a este sentenciador analizar el tercer punto de prueba de la interlocutoria de prueba que rola a fojas 194 de autos, complementada por la resolución de fojas 213 y siguientes, esto es, la existencia, causas, naturaleza y cuantía de los perjuicios cuya indemnización se reclama por la demandante.

Que, la demandante alega que con ocasión del transporte marítimo de autos, se originaron los perjuicios que demanda. Indica que al arribar las mercancías al puerto de destino se constataron los daños en la misma, daños que consistieron en que la mercancía se encontraba quebrada, con cartones rotos y trozos de madera, lo que derivó en una pérdida total irreparable de la carga transportada. Los daños reclamados por la demandante ascienden a la suma de USD 24.234,30.- (veinticuatro mil doscientos treinta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica con treinta centavos de dólar).

Que, en primer lugar y para un correcto análisis, corresponde determinar si existieron o no los daños que alega la demandante, posteriormente corresponde analizar la naturaleza y causa de dichos daños y finalmente su cuantía.

Así las cosas, en virtud del análisis de los documentos consistentes en Factura N°27128, Factura N° C-11042301, Lista de Empaque emitida por la sociedad Seawide Enterprises Ltd, la Declaración de Ingreso N° 3170056843-4 y el Conocimiento de Embarque N° CNCSX0584100058 se puede dar por acreditado, que efectivamente, en el puerto de Changsha, China, se embarcó una carga

consistente en 444 sanitarios, en el contenedor N° CMAU5241495 para su debido transporte hasta el puerto de San Antonio, Chile.

Ahora bien, corresponde determinar la existencia de los perjuicios reclamados, esto es, si la carga transportada fue recibida en el puerto de destino, con los daños que la demandante reclama. La actora indica que al arribar las mercaderías al puerto destino, éstas arribó quebrada, dañada lo que la volvía totalmente inútil para sus fines. Sobre este punto este sentenciador tendrá por acreditado que efectivamente las mercancías arribaron con los daños indicados, y dicha circunstancia se tiene por acreditada sobre la base de la prueba documental aportada por la actora. En efecto, cotejados los documentos que dan cuenta de la mercancía porteada con los documentos extendidos en el puerto de destino, se concluye que la carga reclamada efectivamente arribó al puerto de San Antonio con los daños señalados por la demandante. A mayor abundamiento, el documento acompañado por la actora correspondiente a Acta de Inspección N°300236 en bodegas del consignatario emitidos por Crawford Liquidadores de Seguros, se consigna en el acápite de observaciones, que al momento de la apertura del contenedor arribado: "se observa un 60% de capacidad física con productos quebrados, cartones rotos y trozo de madera (escombros)". Dicho documento se encuentra conteste con el Informe de Liquidación, emitido por Crawford Liquidadores de Seguros N° ST1107-18096, en el cual en su acápite XI se pueden observar fotografías de la mercancía porteada con los daños indicados y en su acápite XII se indica el rechazo total de la mercancía debido a los daños visibles que se observan y a la misma conclusión se puede arribar analizando el documento consistente en Informe N° MAO-2011293, en donde se da cuenta de los daños sufridos en la mercadería porteada.

DÉCIMO QUINTO: Que, así las cosas, determinada la existencia de los daños reclamados, corresponde determinar la naturaleza y causa de los perjuicios demandados y, de los documentos señalados en el considerando precedente, especialmente el Informe N° MAO-2011293, también se puede determinar que dichos daños consistieron en que la mercadería llegó al puerto de destino quebrada y dichos daños tuvieron como causa la colisión de la nave que transportaba la mercadería. En efecto, en el citado informe en su acápite sobre la causa de la pérdida se indica que la nave de transporte participó en una colisión y como consecuencia de dicha colisión el contenedor N° CMAU5241495 y la carga estibada en el sufrieron daños físicos graves.

DÉCIMO SEXTO: Finalmente, habiéndose consignado la existencia, naturaleza y causas de los daños, corresponde determinar la cuantía de los mismos. La actora

alega que producto de la pérdida de la carga transportada sufrió un perjuicio total ascendiente a USD 24.234,30.- (veinticuatro mil doscientos treinta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica con treinta centavos de dólar). Dicha pérdida resulta plenamente acreditada con los documentos consistentes en Informe de Liquidación N°ST1107-18096, donde se indica en sus conclusiones el valor a indemnizar al asegurado por la suma indicada de USD 24.234,30.- (veinticuatro mil doscientos treinta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica con treinta centavos de dólar) y el documento consistente en Recibo de Indemnización, Finiquito y Cesión de Derechos de Fanaloza en favor de Chartis Chile Compañía de Seguros Generales, donde se indica que Fanaloza declara haber recibido de la demandante la suma ya indicada, la cual representa el importe total de la indemnización al siniestro que fue objeto del informe indicado precedentemente.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, establecida la existencia, naturaleza, causas y cuantía de los daños demandados, se hace necesario determinar si los mismos se produjeron mientras la carga estuvo bajo la custodia de los transportistas demandados, al tenor de lo establecido en el segundo punto de la interlocutoria de prueba de fojas 194 de autos, es decir, si ello se produjo dentro del período determinado como tal por los artículos 982 y 983 del Código de Comercio, pues sólo en ese evento, en principio, el demandado podrá ser estimado como responsable de los perjuicios que produjo, aplicándose al caso la presunción legal de responsabilidad establecida a su respecto por el artículo 984 del mismo Código.

Que, nuestro Código de Comercio establece un régimen de responsabilidad consagrado para los transportistas, el cual se sustenta sobre la base de una serie de presunciones legales a favor de los intereses de la carga. A través de este sistema se establece un sistema de custodia, el cual empieza con la entrega de la carga al porteador, según lo dispone el artículo 1019 del citado cuerpo normativo, el cual establece que: "*si el transportador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado*". Por tanto, para que el transportador pueda evitar tal responsabilidad debe producir la prueba a que se refiere el artículo 984 del Código de Comercio, lo que significa que debe acreditar que adoptó todas las medidas razonables para evitar el hecho y sus consecuencias, es decir, al transportista marítimo le corresponde probar la falta de responsabilidad y no a la inversa, desde que el señalado cuerpo normativo ha

invertido la carga de la prueba con el establecimiento de las presunciones en éste consagradas.

Que, así las cosas, en base al estudio y análisis del conocimiento de embarque N° CNCSX0584100058 que amparó el transporte de las mercancías de autos, se concluye que éste se encontraba limpio y sin reservas. Que, en base a lo recientemente expuesto, esto es, la acreditación que las mercancías se recibieron en buen estado y llegaron al puerto de destino con los daños reclamados, corresponde entonces al transportista acreditar que adoptó todas las medidas razonables para evitar el hecho y sus consecuencias, al tenor de lo dispuesto en el artículo 984 del Código de Comercio y de la actividad probatoria rendida por la demandada queda establecido que dicha circunstancia no fue acreditada, por lo que en caso alguno se puede sostener que la demandada haya adoptado las medidas necesarias para evitar el hecho que origina los daños demandados, y, por lo tanto, no logró desvirtuar las presunciones establecidas por el legislador en favor de la carga. Así las cosas, y no habiendo la demandada logrado desvirtuar la presunción legal establecida en el Código de Comercio se tendrá por acreditado que los perjuicios fueron sufridos durante el período de custodia de los transportistas. Es necesario precisar, además, que en sede contractual, el acreedor debe probar la existencia de la obligación y no necesita acreditar que su incumplimiento proviene de la culpa del deudor, pues ésta queda demostrada por el solo hecho del incumplimiento y, en el caso del contrato de transporte marítimo de mercancías, el transportista se obligó a transportar las mercancías y entregar en el puerto de destino en las mismas condiciones en que las recibió en el puerto de origen, obligación que incumplió cuando entregó la mercancía con los daños denunciados en el puerto de descarga. Sin perjuicio de lo expuesto precedentemente, asimismo, resulta acreditado el segundo punto de prueba con el documento consistente en Informe N° MAO 2011293 donde se da cuenta de las causas de los daños a la mercancía porteada y que estos daños ocurrieron durante la travesía marítima, en circunstancias que se produjo una colisión que dañó irreparablemente el contenedor en el cual se encontraba las mercancías y, consecuentemente, a éstas.

DÉCIMO OCTAVO: Ahora bien, corresponde pronunciarse sobre la excepción de fuerza mayor interpuesta por la demandada en su escrito de contestación, excepción la cual quedó plasmada en el 4° punto de la respectiva interlocutoria de prueba. Ahora bien, como ya se indicó en el considerando precedente, en sede contractual, el acreedor debe probar la existencia de la obligación y no necesita acreditar que su incumplimiento proviene de la culpa del deudor pues ésta queda demostrada por el solo hecho de ese incumplimiento, por lo que si el deudor

pretende liberarse de responsabilidad es quien deberá probar que el incumplimiento de la obligación no le es imputable, sea acreditando el caso fortuito o la fuerza mayor que hizo imposible su ejecución, o que empleó en ella la debida diligencia o cuidado. Así las cosas, el deudor debió acreditar en autos que existió un imprevisto que no fue posible resistir y que para producir efectos liberatorios debe reunir copulativamente los requisitos de tratarse de un inconveniente imprevisto que, además, sea imposible resistir, constituyendo un impedimento insuperable e invencible y de la actividad probatoria rendida en autos, en caso alguno, se puede concluir que la parte demandada logró demostrar dichos requisitos para la procedencia de la exoneración de responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor. Del mismo modo se desecharán las alegaciones de la demandada en el sentido de que las circunstancias que dieron lugar a los daños a la carga constituyeron a su respecto una situación de caso fortuito o fuerza mayor, puesto que las alegaciones en que basa su excepción de caso fortuito o fuerza mayor en caso alguno obedecen a causas irresistibles o imprevisibles, más aún si no fueron objeto de actividad probatoria alguna.

DÉCIMO NOVENO: Ahora bien, corresponde pronunciarse sobre el sexto hecho de prueba, esto es, la efectividad de encontrarse prescrita la acción interpuesta por la demandante.

Respecto de este punto, este Juez Árbitro no acogerá dicha excepción, por estimar que por el hecho de la notificación de la demanda de designación de árbitro de fecha 9 de septiembre de 2013, se produjo la interrupción de la prescripción, según lo razonado uniformemente por nuestra Excelentísima Corte Suprema. Dicha interrupción consta en causa rol N° 11.385-13-2015, del Décimo Séptimo Juzgado Civil de Santiago y a fojas 19 de los presentes autos, aplicándose en la especie el plazo de dos años previsto por el artículo 1248 del Código de Comercio, norma imperativa que establece un plazo de prescripción de dos años de las acciones que trata el Libro III del Código de Comercio. Ahora bien, el plazo de prescripción recientemente indicado, se cuenta, desde el día en que termina la entrega de las mercancías por el porteador, según lo señala el artículo 1249 N° 2 del citado cuerpo normativo, esto es, el 12 de septiembre de 2011, cuando las mercancías fueron entregadas en las bodegas del consignatario, lo que consta del Informe de Liquidación N° ST1107-18096, por lo que resulta del todo evidente que la excepción de prescripción alegada por la demandada no puede prosperar. Finalmente, la demandada no aportó prueba alguna en lo relativo a los presupuestos fácticos de la excepción alegada.

VIGÉSIMO: Que, habiéndose establecido que la demandada debe responder por los daños cuya indemnización se pretende por la demandante en estos autos, es necesario pronunciarse respecto a la excepción de limitación de responsabilidad opuesta por la demandada, la cual quedó plasmada en el 7° punto de prueba de la interlocutoria de prueba de fojas 194 de autos.

Que, en primer lugar es necesario hacer presente que en el caso de autos, el límite de responsabilidad que se aplica es aquel establecido en la sección cuarta, párrafo tercero del título V del Libro III del Código de Comercio, por cuanto, las normas ahí establecidas tienen el carácter de imperativas, según fluye de diversas normas relativas a la regulación legal del contrato de transporte marítimo de mercancías. Así las cosas, corresponde pronunciarse sobre la procedencia y/o aplicación de la limitación de responsabilidad, la cual se encuentra consagrada en el artículo 992 del Código de Comercio, norma la cual dispone que: "*La responsabilidad del transportador por los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, de acuerdo con lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a un máximo equivalente a ochocientas treinta y cinco unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a dos y media unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor*", existiendo en estos autos los antecedentes de hecho necesarios para la determinación de dicho límite de responsabilidad que, eventualmente, pudiere favorecerle, incorporando la tasa de cambio de la unidad de cuenta o derecho especial de giro, del Fondo Monetario Internacional, se puede arribar al valor que tendría dicha limitación de responsabilidad.

Se debe considerar para la determinación de esta limitación especial del derecho marítimo que, de conformidad con el artículo 992 del Código de Comercio invocado por la demandada, la responsabilidad del transportista, en caso de pérdida o daño de la mercancía, se encuentra limitada a un máximo equivalente a 835 Unidades de Cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o bien, a dos y media Unidades de Cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad fuese mayor.

Al respecto, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1244 del mismo Código, la denominada Unidad de Cuenta corresponde al Derecho Especial de Giro, conocido por su sigla DEG, cuyo valor se calcula por el Fondo Monetario Internacional y que, habiéndose realizado por este Juez Árbitro los cálculos correspondientes al caso de autos, esto es, el ejercicio aritmético de multiplicar las Unidades de Cuenta (Derechos Especiales de Giro) que indica la norma, por bulto u otra unidad de carga transportada, los cuales asciende a 444 bultos, suma que multiplicada por 835 unidades de cuenta, da un total de 370.740 (trescientos setenta mil setecientos cuarenta unidades de cuenta), que llevadas al valor que

dicha Unidad tenía al 15 de diciembre de 2016, fecha en la cual se alegó la limitación que era de USD 1.339780.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, se alcanza la suma de USD 496.710.- (cuatrocientos noventa y seis mil setecientos diez dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), por lo que se ha podido establecer que el monto determinado en esta causa, por este sentenciador, por concepto de indemnización de perjuicios, es inferior a aquel que beneficiaría a la demandada en caso de aplicarse la limitación de responsabilidad indicada, por lo que en definitiva, resulta inoficiosa dicha excepción para el caso materia de autos.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que, en cuanto a la demanda subsidiaria deducida por la demandante en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual, no se dará lugar a la misma en atención a que la demanda principal ha sido acogida en esta sentencia y se tuvo por acreditada la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías entre las partes de autos, lo que, sumado a la existencia del régimen legal de responsabilidad establecido en los artículos 984 y siguientes del Código de Comercio, excluye la posibilidad de resolver la controversia materia de autos recurriendo – en forma subsidiaria- a la normativa que constituye el estatuto general de la responsabilidad civil extracontractual en nuestro ordenamiento jurídico.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, por último, siendo procedente el pago de intereses a favor de la parte demandante, éstos le beneficiarán a partir de la fecha en que la presente sentencia quede ejecutoriada y deberán corresponder a los intereses corrientes para operaciones reajustables en moneda extranjera.

VIGÉSIMO TERCERO: Que, la demás prueba rendida, que no se pondera constituye reiteración de la ya expresada y en nada altera las conclusiones a las que se ha arribado en la presente sentencia y la convicción que este sentenciador se ha formado.

Por tanto, de conformidad con lo expuesto en los considerandos anteriores y el mérito de lo dispuesto por los artículos 628 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; 22 y siguientes del Código Orgánico de Tribunales; 974 y siguientes del Código de Comercio y, especialmente, el artículo 1.206 de este último cuerpo legal en cuanto, en su numeral cuarto, otorga a este sentenciador la facultad de apreciar la prueba de acuerdo con las normas de la sana crítica, resuelvo:

1°) Que, no ha lugar a las objeciones formuladas por la parte demandada respecto de los documentos individualizados en el cuerpo de esta sentencia.

2°) Que, se hace lugar a la demanda civil de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual deducida por la demandante en cuanto se condena a la demandada al pago de la suma de USD 24.234,30.- (veinticuatro mil doscientos treinta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica con treinta centavos de dólar), o su equivalente en moneda nacional, de conformidad con lo establecido en la presente sentencia. Dicha suma estará sujeta a los intereses corrientes para operaciones reajustables en moneda extranjera para el periodo que medie entre la fecha en que la presente sentencia quede ejecutoriada y aquella en que se produzca el pago efectivo.

3°) Que, habiéndose acogido la demanda principal y de conformidad con lo razonado en el considerando vigésimo primero de esta sentencia, no se da lugar a la demanda civil de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual deducida, con el carácter de subsidiaria, en el primer otrosí de su escrito de fojas 85 y siguientes.

4°) Que, por último, no se condena en costas a la parte demandada por haber contado con motivos plausibles para litigar.



Ricardo Alfredo Abuauad Dagach

Abogado

Juez Árbitro



María Isabel Reyes Kokisch

Actuaria

Dictada en Santiago, Chile, a 20 de diciembre de 2018.