

SENTENCIA DE 30.03.01

JUICIO ARBITRAL : "COMPAÑIA DE SEGUROS GENERALES CRUZ DEL SUR S.A. con COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A."

ARBITRO : Sr. GONZALO MAHAN.

TEMA : Transporte de equipos fotográficos y accesorios desde Miami a Iquique. 3 pallets "said to contain" 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios. Sentencia acoge la demanda en contra de CSAV, haciendo responsable al transportista del faltante de mercancía.

Este caso es interesante, porque se discutió la limitación de responsabilidad por bulto. El tema central consistió en establecer si los bultos eran los 3 pallets o por el contrario, cada una de esas 1.374 piezas constituían un bulto. Además, se planteó si las expresiones "bulto y unidad de carga" son equivalentes o bien conceptos distintos.

Si bien es cierto que la norma del artículo 992 establece que en los casos en que, para agrupar mercancías, se use un contenedor, una paleta, o un elemento de transporte análogo, se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada cada uno de los elementos que aparezcan como contenidos en ese elemento de transporte en el B/L, el tema se llevó a la discusión, por las siguientes razones:

- a) Toda la documentación de pre-embarque da cuenta de 3 pallets y no de 1.374 piezas.
- b) Factibilidad de considerar bulto / unidad de carga, elementos tan distintos como "accesorios".

La sentencia estableció:

- a) La palabra "packages" se puede traducir como bultos, de manera que, cuando en el B/L y en el casillero respecto a "Nº of Pkgs" se consigna un Nº 3, debe entenderse que se trata al menos de 3 bultos.

Sin embargo, con la prueba rendida, se ha acreditado que esos 3 bultos corresponden a 3 pallets.

b) Si bien es efectivo que la expresión "bulto" significa, en su sentido natural y obvio "fardo - baúl - maleta - caja - etc." y en tal sentido "determinadas piezas de equipos fotográficos y accesorios" no podrían ser consideradas como bultos, debe considerarse que el artículo 992 al establecer la limitación de responsabilidad, no sólo se refiere a "bultos", sino que también a "u otra unidad de carga transportada".

c) La expresión "u" está tomada en un sentido de equivalencia entre bulto y unidad de carga.

d) Una pieza no es un bulto, pero sí constituye una unidad.

e) No puede afirmarse que una pieza sea un bulto, pero resulta difícil negar que una pieza sí constituye una "unidad de carga".

b) CSAV alega que "unidad de carga" subsume la idea de homogeneidad del conjunto y no cosas tan variadas como correas, lentes, flashes, etc., pues para el Diccionario de la Lengua "unidad" es "singularidad en número o calidad" y "singular" es "sólo sin otro de su especie", de modo que, en opinión de la demandada "unidad de carga" debe ser necesariamente de "objetos singulares en calidad" y no un conjunto heterogéneo como el que existía en el contenido de los pallets.

Al margen de cuál pueda ser el correcto sentido de la palabra "unidad", en el artículo 992 - y en verdad, probablemente debiera entenderse en otra de sus acepciones, a saber, como cantidad que se toma por medida de las demás de su especie, como se advierte en los artículos 1015 N° 1 y 1017 N° 1, que aluden a la cantidad de las mercancías - e incluso aunque su significado fuese el que propone la demandada, igualmente podría estimarse que entre las diversas piezas amparadas por el B/L, existe unidad, dado que, aunque se trate de correas, lentes, flashes, cámaras fotográficas, estuches para cámaras, cámaras de video, etc., corresponden, en todo caso, a equipos fotográficos y sus accesorios.

**COMENTARIOS** : Este es un caso interesante y no quedó claro el tema de bulto u otra unidad de carga. La sentencia está firme y ejecutoriada. Se apeló ante la Corte de Apelaciones de Valparaíso, confirmándose la sentencia de primera instancia, con declaración que los intereses corren no desde la fecha de notificación de la demanda, sino desde el momento en que la Compañía de seguros pagó la indemnización al asegurado. Se interpuso recurso de casación en la forma y en el fondo. El caso se negoció a objeto de evitar el precedente judicial, en lo relativo al tema de los intereses.

En doctrina extranjera, especialmente Española, está conteste enseñar que el tema de la expresión "bulto", no es pacífico.

(2)

Valparaíso, treinta de marzo de dos mil uno.

**Vistos:**

En lo principal de fojas 21 comparecen don Vicente Acosta Ramírez y don Claudio Meneses Pacheco, abogados, domiciliados en Valparaíso, calle Condell 1231, tercer piso, en representación de Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., persona jurídica del giro de su denominación, para estos efectos también con domicilio en Valparaíso, calle Condell 1231, tercer piso, y deducen demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad derivada de transporte marítimo en contra de Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV), empresa del giro de su denominación, domiciliada en Valparaíso, Plaza Sotomayor 50, representada en este juicio por la abogado doña Susana Bontá Medina, domiciliada en Valparaíso, calle Prat 827, oficina 802.

Fundamentando en los hechos la acción ejercida, expresan que en 1996 CSAV se obligó a efectuar el transporte marítimo de mercancías consistentes en 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios, empacadas en tres pallets, con un peso de 908 kilos brutos, desde Miami, Estados Unidos de Norteamérica, hasta Iquique, Chile. Dichas mercancías -cuyo consignatario era Reifschneider Foto S.A.C.I.- fueron embarcadas en perfecto estado y sin faltantes en Miami, a bordo de la MN CSAV *Rungue*, y así lo demuestra el conocimiento de embarque (bill of lading) N° 0001, emitido por CSAV el 1° de septiembre de 1996.

No obstante haber recibido las mercancías en perfecto estado y sin faltantes, CSAV entregó la carga en Iquique con faltantes, originando perjuicios al consignatario por la suma de US\$ 13.334,08 y, en virtud del seguro existente, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. pagó al consignatario-asegurado (Reifschneider Foto S.A.C.I.) los perjuicios sufridos, teniendo lugar, de esta forma, la subrogación de derechos y acciones indicada por la ley.

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 impuestos a la demandada en razón del mencionado transporte marítimo, originando la subsecuente responsabilidad de CSAV, en su calidad de transportador; y como fundamento en derecho de su acción invoca los artículos 982, 983, 915, 914, 886 y 984 del Código de Comercio y 90 de la Ley de Navegación, explicando que la demandada quedó responsabilizada de custodiar las mercancías embarcadas en la nave CSAV *Rungue* y que en mérito de las obligaciones establecidas en los artículos 982 y 983, impuestas a la demandada en virtud del transporte marítimo, esa parte tenía el deber de

velar que las mercancías porteadas se mantuvieran en todo momento en las mismas buenas condiciones y con idéntico pesaje con que fueron recibidas en el puerto de origen, para que, de tal modo, fueran entregadas a su consignatario, 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 reitera 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 *CSAV Rungue* 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 se entregaron dos de los tres pallets en regulares condiciones, con un peso verificado de 900 kilos brutos.

Continúa su exposición la demandante señalando que en igual sentido se pronuncia el artículo 914, especialmente en lo que dice relación con las obligaciones del capitán establecidas en sus N°s. 3º y 7º; y luego relaciona estos preceptos con el artículo 90 de la Ley de Navegación, que refuerza la aplicación de los deberes imperativos que corresponden al capitán, en representación del transportador, así como del propietario, armador y operador de la nave.

Siempre en cuanto a los fundamentos de derecho, afirma que corresponde condenar a la demandada por existir responsabilidad objetiva, para cuyo efecto invoca el artículo 886, tras lo cual añade que, de estimarse que no tiene lugar la responsabilidad objetiva, debe igualmente condenarse en virtud de la presunción de culpabilidad 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 en perfecto estado y sin faltantes, siendo entregadas a su consignatario con los faltantes ya señalados.

Aludiendo a los perjuicios demandados, expresa que solicita la condena de CSAV por ser responsable de los perjuicios originados a raíz del señalado transporte, precisando que Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. ha accionado en su carácter de subrogataria de los derechos y acciones del consignatario-asegurado, Reifschneider Foto S.A.C.I., al haber pagado el seguro existente y de acuerdo con lo señalado por el artículo 553

del Código de Comercio. Los perjuicios, de responsabilidad de la demandada, alcanzan la suma de US\$ 13.334,08.

Afirma la actora, además, en cuanto a la legislación aplicable, que el proceso se rige por la legislación nacional, 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, pide que se tenga por interpuesta la demanda y, en definitiva, se resuelva que se acoge la acción indemnizatoria deducida por US\$ 13.334,08, o la suma que el tribunal fije en atención al mérito del proceso, condenando a la demandada. Agrega 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. Solicita, asimismo, que a la suma indemnizatoria antes referida se agreguen los intereses corrientes, o los que fije el tribunal, y los reajustes en su caso, ambos calculados desde el momento en que ocurrieron los hechos materia de la demanda, hasta la fecha del pago efectivo, o desde y hasta la época que fije el tribunal. Por último, pide también que se condene a la demandada al pago de las costas.

En el otrosí del mismo escrito de fojas 21, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., en subsidio y para el evento que no se acoja en todo o en parte la acción de lo principal, de acuerdo con el artículo 17, inciso 2°, del Código de Procedimiento Civil, demanda indemnización de perjuicios en sede extracontractual, de acuerdo con el derecho común, en contra de CSAV, ya individualizada. En lo concerniente a los fundamentos de esta demanda subsidiaria, se expresa que los hechos reseñados en la demanda principal, que se dan por expresa e íntegramente reproducidos, indican que, en la especie, existen hechos ilícitos y dañosos imputables a la demandada. Agrega que, en virtud del seguro existente, pagó al consignatario-asegurado los perjuicios sufridos con motivo de los precitados hechos, subrogándose en sus derechos y acciones de acuerdo con el artículo 553 del Código de Comercio; estos hechos conducen a la responsabilidad extracontractual regulada en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, invocándose, específicamente, los artículos 2314 y 2320. Explica que durante la travesía marítima existieron descuidos culpables por parte de la demandada y de sus

dependientes, toda vez que las mercancías recibidas a bordo de la nave *CSAV Rungue*, en perfecto estado, fueron entregadas en destino con faltantes, ocasionando los perjuicios que se demandan en autos y surgiendo así la responsabilidad extracontractual de la demandada, por sí y/o por los hechos de sus dependientes. En cuanto a los perjuicios cuya indemnización solicita, son los mismos a que se refiere la pretensión principal. Por último, las peticiones que se someten al fallo del tribunal, consignadas en la conclusión, son idénticas a las peticiones hechas valer en la acción principal.

Contestando la demanda deducida en lo principal de fojas 21, doña Susana Bontá Medina, abogado, domiciliada en Valparaíso, calle Prat 827, oficina 802, en representación de Compañía Sudamericana de Vapores S.A., en lo principal de fojas 54 solicita que se le rechace en todas sus partes, con costas; en su defecto, para el improbable evento que se llegase a estimar que existe responsabilidad de la demandada, invoca la limitación de la responsabilidad.

Después de resumir la pretensión de la actora y sus fundamentos de hecho y de derecho, aclara, como cuestión previa, el régimen jurídico aplicable a la controversia, señalando que se trata del régimen jurídico aplicable al transportador marítimo, establecido en el Libro III del Código de Comercio y, dentro de éste, las disposiciones relativas al contrato de transporte marítimo, artículos 974 a 1040, inclusive, citando a continuación los artículos 929, en concordancia los artículos 824, 1015 N° 12 y 1039 del mismo Código; 974, en relación con el artículo 927, inciso 3°; y 998. Concluye que la responsabilidad del transportador, cualquiera que sea la acción deducida en su contra y cualquiera que sea su fundamento, queda regulada por el régimen imperativo del contrato de transporte marítimo de mercancías, incluidas las exoneraciones y los límites de responsabilidad que la ley establece, y ello dado que lo que se le imputa, en su calidad de transportador, es el supuesto incumplimiento de obligaciones emergentes del mencionado contrato y pretendidos perjuicios resultantes de ese incumplimiento.

A continuación la demandada alega falta de legitimación activa, a saber, falta de titularidad, pues quien exhibe un ejemplar original del conocimiento de embarque está habilitado para exigir la entrega de la carga y negociar con este documento, pero en autos no se ha acompañado tal ejemplar, por lo que mal puede aceptarse que la actora sea titular de la o las acciones que está ejerciendo; y falta de titularidad por no haberse acreditado el pago que dá origen a la

subrogación, apuntando que en la demanda no hay ningún documento que acredite que el consignatario de la carga tenía un seguro contratado con la demandante y menos que se haya producido efectivamente el pago, citando, acto seguido, el artículo 553 del Código de Comercio y a don Félix García Infante en su libro "*Derecho del Transporte Marítimo*", por referencia a los seguros marítimos en la legislación chilena.

Más adelante la demandada hace presente que ella se obligó a transportar tres pallets con un peso de 908 kilos, pallets que decían contener 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios, afirmando que no es efectivo lo que se expresa en la demanda, en el sentido que el porteador se habría obligado a transportar 1.374 piezas, pues la obligación asumida por aquél fue la de transportar tres pallets que "decían contener" 1.374 piezas. Agrega, al respecto, que el porteador en ningún momento pudo contar o verificar que efectivamente en esos tres pallets se contuviesen 1.374 piezas, porque la obligación asumida fue el transporte de tres pallets; y tan efectivo es lo expuesto, que toda la documentación del transporte dá cuenta de tres pallets y sólo circunstancialmente se alude a ese número de piezas.

Luego la demandada alega ausencia de culpa o debida diligencia, señalando que no son efectivos los hechos invocados por la actora, desde el momento que los tres pallets que se recibieron en origen fueron a su vez recepcionados en destino y no existe ningún hecho que pueda imputarse a culpa del transportador marítimo, en cuanto al supuesto faltante de ocho kilos que se habría detectado en origen. Concluye que durante el período de custodia no tuvo lugar un hecho generador de la supuesta pérdida alegada y la culpa no supera los ocho kilos.

Continúa la contestación, rechazándose los perjuicios invocados, el cobro de intereses y la procedencia del reajuste. En cuanto a los perjuicios, sostiene que la actora no indica cómo llega a la suma demandada, impidiendo cualquiera discusión sobre la naturaleza y monto de los perjuicios reclamados. En cuanto a los intereses, sostiene que no es responsable del supuesto faltante que se le pretende imputar, por haber actuado con la debida diligencia, y, a mayor abundamiento, los intereses se deben desde que ha existido requerimiento judicial. En cuanto al reajuste, sostiene que no existe responsabilidad del transportador y, además, el reajuste no puede generarse como pretende la actora, desde el momento en que habrían tenido lugar los hechos materia de la demanda.

En subsidio, para el evento que llegase a establecerse que a la demandada le asiste responsabilidad en el faltante de ocho kilos, alega la limitación de responsabilidad en virtud de lo dispuesto en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio. Desarrollando esta excepción, expresa que, dando cuenta la papeleta de recepción emitida en Iquique de un faltante de ocho kilos en el peso de los tres pallets transportados, alega el límite de 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto, haciendo presente que el peso registrado en origen, de los tres pallets, fue de 908 kilos y que en destino se registraron 900 kilos. En subsidio y efectuando el cálculo más conveniente a los intereses de la demandante, afirma que, según el documento de recepción en Iquique, los dos pallets que se habrían recepcionado en regulares condiciones, lo que no significa necesariamente faltante de mercancías, registraron un peso de 624 kilos, contando con antecedentes que indican que un pallet por lo menos registraba un peso de 417 kilos; en base a este peso de 417 kilos, para llegar a los 624 kilos, significa que el otro pallet, de los dos que se cuestionan, pesaba 207 kilos; y las opciones más favorables a la demandante serían dos: primera, limitación de responsabilidad por bulto, para el bulto más liviano (207 kilos): 835 unidades de cuenta; como se trata de un pallet, porque esto fue lo realmente transportado por el porteador, sería US\$ 1,40 por unidad de cuenta = US\$ 1.169; y, segunda, limitación de responsabilidad por peso, tratándose del bulto de mayor peso (417 kilos): 2,5 unidades de cuenta por kilo, esto es, 1.042,5 unidades de cuenta por US\$ 1,40 = US\$ 1.459,5; en total, US\$ 2.628,50.

Contestando en el otrosí de fojas 54 la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, Compañía Sudamericana de Vapores S.A. solicita que se le rechace, dando por reproducido todo lo expuesto en lo principal del mismo escrito, en cuanto a la falta total de responsabilidad e invocando, subsidiariamente, los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio, en cuanto a la limitación de responsabilidad, en la forma ya expuesta. Señala también que es improcedente plantear una acción indemnizatoria en sede extracontractual a partir de hechos que exclusivamente dicen relación con un supuesto incumplimiento de obligaciones surgidas de un contrato, y que proceder de la manera propuesta por la actora es aceptar el llamado cúmulo u opción de responsabilidades, el cual es rechazado categóricamente en nuestro sistema jurídico. Sostiene, por otra parte, que la demandada no ha incurrido en ningún hecho ilícito, de aquellos regulados en los artículos 2314 y siguientes del

Código Civil, y, a mayor abundamiento, en ninguna parte de la demanda subsidiaria la actora efectúa relación alguna, en cuanto a los supuestos descuidos culpables en que habría incurrido la demandada, aspecto que es fundamental a la hora de establecer y probar el hecho ilícito. Añade CSAV que el régimen jurídico aplicable es el establecido en el Libro III del Código de Comercio y en las Reglas de Hamburgo, sea que la acción se interponga por vía contractual o extracontractual, y en ambos estatutos hay una regulación imperativa. De acuerdo con ello, concluye que la acción subsidiaria debe ser rechazada en todas sus partes, con expresa condenación en costas.

Replicando en lo principal de fojas 62 respecto de la acción ejercida en lo principal de fojas 21, la actora, después de dar por reproducida la exposición de los hechos formulada en el libelo, precisa que los faltantes fueron 15 unidades de cámaras fotográficas Prima AF-7 Q.D., 13 unidades de cámaras fotográficas Prima Junior DX, 15 unidades de cámaras fotográficas Prima Super 28V.Caption, 3 unidades de cámaras de video ES100 y 12 unidades de cámaras de video ES200. A continuación enumera los hechos que habría reconocido la demandada y/o no controvertido en materia substancial y pertinente. Sostiene luego que no es efectivo lo que indica la demandada en orden a que se obligó a transportar tres pallets, pues CSAV se obligó a transportar mercancías consistentes en 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios, con un peso total de 908 kilos brutos, explicando que una cosa es que las mercancías objeto del transporte hayan sido empacadas en tres pallets y otra cosa, distinta, es que sean esos tres pallets el objeto del transporte, aparte que el Código de Comercio distingue entre la mercancía objeto del transporte y el elemento de transporte en donde aquéllas son embaladas, citando al efecto los artículos 976 y 996 N° 1°. Más adelante la actora insiste en que se debe condenar de acuerdo con el régimen de responsabilidad objetiva y, si no cabe aplicar dicho régimen, debe condenarse a la demandada con arreglo a los artículos 982, 983 y 984 del Código, resaltando la presunción de culpabilidad que contiene este último precepto y concluyendo que debe desestimarse la alegación de CSAV sobre una supuesta ausencia de culpa/debida diligencia y que es evidente que en este caso los faltantes se produjeron a raíz del mal cuidado del porteador. Reitera la actora que tiene legitimación activa, pues pagó los perjuicios del consignatario en virtud del seguro contratado al efecto, y que la alegación de la contraria -en relación con dicho pago- carece de todo sustento, dado que en la especie tuvo lugar el referido

pago y la consiguiente subrogación contemplada en el artículo 553 del Código de Comercio. Afirma, asimismo, que se equivoca la demandada al indicar que en este caso existiría una presunta falta de legitimación activa por no exhibirse el conocimiento de embarque, destacando que en el proceso ya se estableció que el contrato de transporte marítimo y el conocimiento de embarque son cosas distintas, de allí que sea jurídicamente improcedente condicionar la legitimación activa a la tenencia y exhibición del conocimiento de embarque. Finalmente, sostiene la actora que no cabe aplicar ningún límite de responsabilidad, pues la demandada actuó en forma culpable y, conforme con el artículo 1001 del Código de Comercio, en caso de actuación culpable no procede límite de ningún tipo; pide, con todo, si no obstante ello, el tribunal estimase hipotéticamente dar aplicación al límite, que el cálculo se efectúe de acuerdo con la ley, artículos 992 y siguientes del Código de Comercio y demás pertinentes, haciendo notar que el cálculo presentado por la demandada es totalmente equivocado, pues no ha considerado que en este caso se transportaron 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios.

Replicando en relación con la acción subsidiaria ejercida en el otrosí de fojas 21, en el otrosí de fojas 62 la actora dá por íntegramente reproducido lo expuesto en la demanda de fojas 21, pidiendo también que se desestime el límite y, en subsidio, que se calcule de acuerdo con la ley y el mérito de autos, estableciendo el límite más favorable a la actora.

Duplicando en lo principal de fojas 72, respecto de la acción en sede contractual, la demandada señala que no es efectivo lo aseverado por la actora, cuando afirma que habría existido un transporte marítimo de mercancías consistentes en 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios, precisando que la obligación de Compañía Sudamericana de Vapores S.A. fue transportar tres pallets que decían contener 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios. También afirma CSAV que no es efectivo lo alegado de contrario en el sentido que los faltantes detectados y que habrían motivado el pago de la demandante serían aquéllos que se detallan en el punto 1.2 letra b) de la réplica, en total 52 piezas, argumentando que ello no le consta, desde el momento que lo realmente transportado fueron esos tres pallets, los que fueron recepcionados en destino y, a lo más, habría existido una diferencia en el peso de 8 kilos, pero ello no autoriza para afirmar categóricamente que el faltante habría sido de 52 piezas.

Por otra parte, la demandada rechaza la procedencia de la responsabilidad objetiva, afirmando que en el transporte marítimo, al tenor del Libro III del Código de Comercio, no hay tal, invocando, en este punto, los artículos 984 y 982 del Código; y, aludiendo a la distinción entre la mercancía objeto del transporte y el elemento de transporte en donde aquélla es embalada, dice que siempre está presente la noción de bulto o unidad de carga, porque es en base a ésta que se calcula y establece la limitación de responsabilidad.

Abundando más adelante en su alegación relativa a la limitación de responsabilidad, CSAV, luego de invocar una vez más el artículo 992 del Código, afirma que una pieza o accesorio no es equivalente a un bulto o unidad de carga, por cuanto bulto es "fardo, caja, baúl, maleta, etc. comúnmente tratándose de transportes o viajes", y que este es el sentido que procede que el tribunal dé a la expresión bulto, y este es el que se repite sistemáticamente desde el conocimiento de embarque que amparó el transporte, que dice "3 pallets", hasta la declaración de transbordo, en cuyo recuadro destinado a "cantidad y clase de bulto", dice "03 pallets". Lo dicho se vería confirmado por los usos del comercio marítimo, en relación con el término "package", que en una traducción libre podría corresponder a "caja, canasto, bulto, fardo, saco, tonel, tambor barril", concluyendo que de todos los sinónimos señalados ninguno significa "pieza o accesorio", con lo cual se demuestra el absurdo de querer considerar como bultos a las cámaras fotográficas, correas y otras cosas de ese estilo, que se dice que se contenían en los tres pallets; y en diversos documentos siempre se hizo alusión a tres bultos y no a 1.374 piezas, como es el caso del registro de reconocimiento de Zofri, el dock receipt extendido por Florida Stevedoring Inc., la factura de Canon, el packing list, el loading report y las tarjetas de desconsolidación. Reafirmando sus conclusiones, señala que parece lógico que cada "unidad de carga" es equivalente a un bulto, aunque en estricto rigor no sea lo mismo; que la expresión "unidad de carga" subsume la idea de homogeneidad del conjunto y no cosas tan variadas como correas, lentes, flashes, etc.; y que, en el caso de autos, la diversidad del contenido de los pallets es bastante grande y manifiesta, lo que impide considerar a cada una de estas piezas como "bulto" o "unidad de carga".

Aludiendo luego a la posibilidad de invocarse, por la actora, su derecho a cobrar una suma por encima de la limitación de responsabilidad, ya sea por bulto o por kilo, necesariamente debe probar que la pérdida, el daño o el retardo en la entrega provinieron de una acción u omisión del

transportador realizada con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o bien fue realizada temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso, según lo señala el artículo 1001 del Código de Comercio. En otros términos, la demandante debe probar que existió dolo del transportador o sus agentes, o que existió temeridad del transportador, con conocimiento de la probabilidad del daño.

Refiriéndose, por último, a los conocimientos *ad valorem*, examina la demandada el artículo 997 del Código de Comercio, siempre a propósito de la limitación de responsabilidad.

Duplicando en el otrosí de fojas 72 en lo que concierne a la acción indemnizatoria deducida en sede extracontractual, la demandada reproduce todo lo expuesto en lo principal de la misma presentación, con especial atención en lo relativo a los límites de responsabilidad que favorecen al porteador marítimo, solicitando el rechazo de la acción, con costas, y en el improbable evento que se llegase a acoger, invoca también el límite de responsabilidad.

A fojas 80 vuelta se recibió la causa a prueba. En contra de la respectiva resolución la demandante pidió reposición, con apelación en subsidio, a fojas 84; la reposición, previa la tramitación de rigor, fue acogida parcialmente por resolución de fojas 89 a 90, 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 119, acompañó, de fojas 98 a 118, liquidación N° IT6/09-61109, de 9 de octubre de 1996, efectuada por Estudio Carvallo, Abogados y Liquidadores de Seguros; acta de inspección con merma, de 26 de septiembre de 1996, levantada por Estudio Carvallo S.A., Abogados y Liquidadores Oficiales de Seguros y suscrita por el asegurado Reifschneider Foto S.A.C.I.; aviso pérdida, daño o merma en transporte marítimo, dado por Estudio Carvallo, Abogados y Liquidadores de Seguros el 26 de septiembre de 1996; acta otorgada el 26 de septiembre de 1996 por el Notario Público de Iquique don Raúl Arancibia Cerda, suplente del titular don Néstor Araya Blazina, en la que se deja constancia que, por encargo de Estudio Carvallo Marítimo S.A. Abogados y Liquidadores Oficiales de Seguros, se recibió en dicha Notaría una protesta dirigida contra el capitán y los armadores de la MN *Rungue*, para ser presentada en las oficinas de Sud Americana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM S.A.); segundo original certificado definitivo con membrete de Compañía de

Seguros Generales Cruz del Sur S.A., con vigencia desde el 1 de septiembre de 1996 y en el que se deja constancia que dicha compañía asegura a la persona mencionada a continuación, contra determinados riesgos, figurando como proponente Reifschneider Foto S.A.C.I.; recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos suscrito por Reifschneider Foto S.A.C.I. el 9 de octubre de 1996; factura N° IV6M01249, de 30 de agosto de 1996, emitida por Canon Latin America, Inc.; packing list correspondiente a la factura mencionada precedentemente y emanada del mismo emisor; registro de reconocimiento N° 11298, de 25 de septiembre de 1996, recepcionado en la Aduana de Iquique, sección Zona Franca; dos fotografías de la carga en que inciden estos autos; y conocimiento de embarque o bill of lading N° 0001, emitido por CSAV el 1° de septiembre de 1996.

La demandante rindió también prueba testimonial, por intermedio de los testigos doña Eliana Walsen Manieu, don Carlos González Balta, don Pedro Becerra Bustamante y don Patricio Keith Gómez, quienes declararon por exhorto, ante el señor Juez del Segundo Juzgado de Letras de Iquique -exhorto Rol 47-2000-, al tenor de lo solicitado en el tercer otrosí de fojas 94. Sus declaraciones están consignadas de fojas 125 a 127, 133 a 139 y 141 a 144 en el exhorto que se agregó a los autos por resolución de fojas 196.

Por su parte, la demandada acompañó, por escrito presentado a fojas 137, manifiesto de carga de la partida con la cual dice relación el juicio (fs. 128); papeleta de recepción o DPU N° 058128, emitida por la Empresa Portuaria de Chile, Administración del Puerto de Arica, el 20 de septiembre de 1996 (fs. 129); declaración de transbordo aceptación N° 003.926, de 16 de septiembre de 1996, presentada en la Aduana de Arica (fs. 130); papeleta de recepción o DPU N° 81836, emitida por la Empresa Portuaria de Chile, Administración del Puerto de Iquique, el 25 de septiembre de 1996 (fs. 131); dock receipt N° 4702, emitido por Florida Stevedoring, Inc. (fs. 132); container inspection report and tally N° 070220, emitido por SAAM en el puerto de Arica (fs. 133); loading report, emitido por Florida Stevedoring, Inc. (fs. 134); tarja de desconsolidación N° 029122, emitida por SAAM en el puerto de Arica (fs. 135); y packing list N° 013711, extendida por SAAM (fs. 136).

En su escrito de fojas 139 la demandada solicitó, asimismo, que se oficiara a la Empresa Portuaria Arica, a la Dirección Regional de Aduanas de Arica, a la Empresa Portuaria Iquique y a Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A., con el objeto de que dichas empresas

remitiesen al tribunal determinados documentos. A fojas 140 se dio lugar a despachar los referidos oficios, los cuales, bajo los N°s. 4, 5, 6 y 7, fueron remitidos el 27 de junio de 2000 (fs. 140, 152 y 152 vta.). De las referidas comunicaciones, sólo tuvo respuesta el oficio dirigido a la Empresa Portuaria Iquique, la que se recepcionó el 14 de julio de 2000 (fs. 164), agregándose los documentos respectivos de fojas 165 a 168, a saber, Documento Unico Portuario DPU -o papeleta de recepción- N° 81836 y Solicitud de Traslado a Zona Franca (Z) N° 29525, de 25 de septiembre de 1996, a la que se adjunta una solicitud complementaria.

En su escrito de fojas 141 la demandada solicitó que se decretara la exhibición, por parte de la demandante, del conocimiento de embarque original que habría amparado el transporte de la mercancía con la cual dice relación el proceso, diligencia a la que se dio lugar a fojas 141 vuelta. La audiencia de exhibición tuvo lugar el 18 de julio de 2000, levantándose el acta que rola a fojas 173; y el instrumento sobre el que versó la diligencia fue oportunamente exhibido, acompañándose a los autos copia del mismo, a fojas 172.

Además, la demandada rindió prueba testimonial, que consistió en la declaración de los testigos don Edgar Hermosilla Aguirre y don Alvaro Aravena Tapia, quienes depusieron, el primero, de fojas 154 a 159 y 175 a 176 y, el segundo, de fojas 176 vuelta a 180 y 182 a 184 vuelta.

A fojas 208 vuelta se citó a las partes para oír sentencia.

**Considerando:**

**A. En cuanto a la tacha del testigo don Edgar Hermosilla Aguirre formulada a fojas 154:**

- 1° En la audiencia de prueba realizada el 30 de junio de 2000 y cuya acta rola de fojas 154 a 159, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. formula tacha al testigo don Edgar Hermosilla Aguirre, presentado por Compañía Sudamericana de Vapores S.A., basada en las causales del artículo 358, N°s. 5° y 6°, del Código de Procedimiento Civil y fundada en que el testigo presta servicios bajo subordinación y dependencia de SAAM, que a su turno presta servicios remunerados en forma permanente a la demandada. Agrega la actora que respecto de la MN *Rungue* SAAM ha actuado como agente de naves, con todos los efectos que emanan de la representación en los términos del artículo 1448 del Código Civil, en relación con el artículo 922 del Código de Comercio. Por todo ello, concluye que el testigo carece de la imparcialidad necesaria

para deponer en el juicio por tener comprometido un interés patrimonial, emanado de la relación laboral que presta a SAAM, empresa esta última que requiere mantener los contratos de agenciamiento con CSAV.

- 2° Contestando el traslado conferido, la demandada solicita el rechazo de las inhabilidades hechas valer, por cuanto el testigo no está afecto a ninguna de esas inhabilidades, pues no es dependiente de la parte que lo presenta como testigo y, a su vez, no carece de la imparcialidad necesaria para prestar testimonio, toda vez que de sus dichos no se desprende la existencia de algún interés directo o indirecto, de carácter pecuniario, en los resultados del juicio. Señala también que el testigo presta servicios remunerados para SAAM y no para CSAV, que es precisamente la demandada en estos autos y quien lo ha presentado como testigo. En tercer lugar, afirma que SAAM tiene como única vinculación con CSAV el prestar los servicios de agenciamiento de naves, servicios que no sólo se prestan a la demandada, sino también a otras empresas navieras. Por último, el hecho que el testigo preste servicios para SAAM, que actúa como agente de naves de CSAV, no lo hace dependiente de esta última y tampoco le significa un interés pecuniario en los resultados del juicio.
- 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; y también lo son -6°- los que a juicio del tribunal carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto. De lo expuesto por el testigo al responder las preguntas sobre tachas se puede concluir que no estamos exactamente en las situaciones previstas en las citadas normas legales, desde el momento que la persona que ha exigido el testimonio del señor Hermosilla es la demandada, Compañía Sudamericana de Vapores S.A.; y si bien es efectivo que SAAM -el empleador del testigo- es agente de naves de Compañía Sudamericana de Vapores S.A., lo cierto es que dicho agente no es la demandada en estos autos.
- 4° Sin perjuicio de lo anterior, en lo que concierne a la causal de inhabilidad del N° 6° del artículo 358, el testigo ha dejado claramente establecido que no ha prestado servicios personales y remunerados a la demandada, sino que los servicios los ha prestado

directamente a SAAM, es decir, a su empleador; y aún cuando el testigo ha reconocido que SAAM percibe un ingreso o pago por los servicios de agenciamiento marítimo que presta a la demandada, la existencia de tal retribución resulta insuficiente para aceptar que el testigo tenga un interés directo o indirecto en el pleito, interés que, como se sabe, debe ser de carácter pecuniario.

5° Por lo establecido en los considerandos precedentes, el tribunal estima que la tacha debiera ser desestimada.

**B. En cuanto a la tacha del testigo don Alvaro Aravena Tapia formulada a fojas 176 vuelta:**

6° En la audiencia de prueba realizada el 19 de julio de 2000 y cuya acta rola -en lo pertinente- de fojas 176 vuelta a 180, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. tacha al testigo don Alvaro Aravena Tapia, presentado por Compañía Sudamericana de Vapores S.A., basada en las causales de los N°s 5° y 6° del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, fundada en el hecho que el testigo ha manifestado ser dependiente de SAAM, que SAAM es agente de naves de CSAV, que aquélla, en la calidad indicada, percibe una remuneración por los servicios que presta, y que dichos servicios son habituales y emanan de una relación comercial y económica permanente de ambas empresas. Argumenta que el testigo carece de la imparcialidad necesaria para declarar en el juicio, toda vez que entre su empleador y la parte que lo presenta, esto es CSAV, existe un interés económico, al menos indirecto, en los resultados del juicio. Señala, asimismo, que las vinculaciones comerciales y económicas entre SAAM y CSAV, "empresas relacionadas", hacen pensar a la actora que el testigo se puede ver influido en las declaraciones que prestará en el proceso, careciendo de la imparcialidad necesaria exigida por las normas legales. Finalmente, habida consideración que SAAM es el agente de naves y, por lo mismo, representante legal de CSAV, la relación laboral del testigo -con SAAM-, para efectos de su declaración y de la habilidad o idoneidad que la ley exige, es aplicable también respecto de CSAV.

7° Contestando el traslado conferido, la demandada solicita el rechazo de las tachas, alegando que en la especie no se reúnen los requisitos necesarios para la configuración

de las mismas. Señala que el testigo en ningún caso ha expresado tener una relación laboral con CSAV, que es precisamente la parte que lo presenta en estos autos como testigo, haciendo presente, a la vez, que, como lo ha declarado el testigo, su empleador -SAAM- no sólo actúa como agente de naves para CSAV, sino también para otros armadores, lo que justifica la comparecencia e imparcialidad del testigo, toda vez que sabe respecto a lo cual viene a declarar, por trabajar en el departamento en que se maneja la documentación relativa a este tipo de casos; y en cuanto a la pretendida carencia de imparcialidad, ella no se puede colegir de los dichos del testigo y tampoco por la circunstancia que su empleador preste servicios para la demandada en su rubro de agente de naves: el interés a lo menos indirecto que supuestamente tendría el testigo debe ser de carácter pecuniario, según lo ha sostenido la jurisprudencia, interés que en este caso no existe, pues el testigo ha manifestado depender única y exclusivamente, en términos laborales, de SAAM, que intervino como agencia de naves en este juicio.

- 8° Son inhábiles para declarar los trabajadores y labradores dependientes de la persona que exige su testimonio (art. 358, 5°, C.P.C.) y los que a juicio del Tribunal carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto (art. 358, 6°, C.P.C.). Por lo que se refiere a la primera de estas causales, de lo declarado por el testigo, al responder las preguntas sobre tachas, se puede concluir que tampoco estamos, exactamente, en la situación prevista en el N° 5° del artículo 358, desde el momento que la persona que ha exigido el testimonio del señor Aravena es la demandada Compañía Sudamericana de Vapores S.A., de quien no es dependiente.
- 9° En lo que concierne a la segunda de las causales invocadas -la del N° 6° del artículo 358-, si bien el testigo señala que ha venido a declarar porque así se le solicitó, "sin ninguna instrucción", y a pesar de que al responder acerca de si SAAM y CSAV son empresas relacionadas, con capitales comunes y administraciones de servicios vinculadas, expresa que "eso es relativo, SAAM tiene una razón social propia con su propio gerente" y que "las vinculaciones comerciales que puedan existir dentro del grupo, a mi no me competen", lo cierto es que, interrogado en orden a si SAAM y CSAV forman parte de un mismo grupo económico, ha declarado, categóricamente, que sí, es

decir, de sus dichos necesariamente debe concluirse que CSAV -la demandada en autos- y SAAM -la empresa en la cual presta servicios el testigo- forman parte de un mismo grupo económico y, por esta circunstancia, en concepto del tribunal debe admitirse la tacha basada en esta causal, desde el momento que bien puede presumirse la existencia de un interés a lo menos indirecto -de carácter económico- por parte de SAAM en los resultados de este pleito, circunstancia que difícilmente podría ser negada, si la demandada y SAAM forman parte de un mismo grupo económico, como lo ha reconocido el testigo; y si cabe presumir tal interés por parte de SAAM, bien se puede colegir, asimismo, un interés al menos indirecto de parte del testigo, en razón de desempeñarse para SAAM como Jefe del Departamento de Importaciones y como agente de CSAV, hechos también aceptados por el testigo.

10. En consecuencia, a criterio del tribunal lo procedente será acoger la causal de inhabilidad que se ha formulado, basada en el N° 6° del artículo 358 del Código.

**C. En cuanto a la tacha del testigo don Patricio Keith Gómez formulada a fojas 133 del exhorto agregado al proceso a fojas 196:**

11. En la audiencia de prueba realizada el 4 de julio de 2000 y cuya acta rola de fojas 133 a 139 del exhorto Rol 47-2000, tramitado en el Segundo Juzgado de Letras de Iquique y que, por resolución de fojas 196, se dispuso agregar a los autos manteniéndose como cuaderno separado, Compañía Sudamericana de Vapores S.A. formula tacha al testigo don Patricio Keith Gómez, presentado por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., basada en la causal del artículo 358, N° 6°, del Código de Procedimiento Civil y fundada en que el testigo ha señalado trabajar para Carvallo Transporte, empresa que, a su vez, presta servicios a la compañía de seguros demandante, de manera que resulta lógico deducir que el testigo tiene a lo menos una intención dirigida a defender los derechos invocados por la demandante. Hace presente, además, que el testigo trabaja para una empresa que está, en la práctica, relacionada con el estudio de abogados que patrocina a la demandante y también con los liquidadores de seguros que emitieron el informe respectivo a propósito de los hechos que originaron este juicio; añade que, sin duda, también existe una relación a lo menos indirecta con el asegurador demandante, lo que permite concluir la existencia del interés requerido por

la jurisprudencia de los Tribunales para acoger la tacha invocada, es decir, un interés de carácter pecuniario.

12. Contestando el traslado conferido, la demandante solicita el rechazo de la tacha atendido que los fundamentos de la inhabilidad alegada no constan en ninguna de las respuestas del testigo a las preguntas de tacha y no pasan de ser meras especulaciones de orden subjetivo, sin base en algún hecho comprobado o establecido, requisito mínimo para poder construir, al menos, una presunción. Expresa que, de acuerdo con la jurisprudencia, el testigo debe verse favorecido económicamente al favorecer a alguna parte con su declaración; y como, en la especie, el testigo es simplemente empleado de una empresa distinta de la demandante, ello no lleva a concluir que por el solo hecho de haber prestado servicios a la demandante la empresa en la cual el testigo es empleado, el patrimonio del testigo pueda verse beneficiado, sobre todo si ni siquiera se ha establecido si aquellos servicios que habría prestado Carvallo Transporte a la demandante habrían sido encomendados al testigo, si han sido de datas recientes, si efectivamente fueron pagados, si el testigo recibió remuneración, etc. Finalmente, señala que en ningún momento el testigo ha manifestado haber recibido directamente de la actora algún incentivo de orden económico para prestar declaración y tampoco haber recibido de parte de su empleador alguna instrucción específica respecto a favorecer a la actora con su declaración, puntualizando que el empleador del testigo no es parte en este juicio.
  13. De las respuestas dadas por el testigo al ser interrogado sobre tachas se aprecia que no concurren los presupuestos de hecho que podrían conducir a acoger la inhabilidad planteada, pues en parte alguna de su declaración el testigo ha manifestado que él, o la empresa para la cual se desempeña, tenga en este pleito algún interés, sea directo o indirecto.
  14. Si a lo anterior se añade que el testigo no es dependiente de la compañía de seguros demandante, sólo cabe pensar que la tacha formulada a su respecto debiera ser desestimada.
- D. **En cuanto a la objeción de documentos de fojas 122:**

15. A fojas 122 Compañía Sudamericana de Vapores S.A. objeta los documentos acompañados por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. con su escrito de fojas 119, a saber, el informe de liquidación N° IT6/09-61109 que rola de fojas 98 a 103, por tratarse de una simple copia de un documento emanado de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad de su contenido e integridad no constan a la demandada; el acta de inspección que rola a fojas 104 y 105, por tratarse también de un documento privado, copia simple, en el cual hay firmas de terceros ajenos al juicio, aparte que el documento está incompleto, hay espacios o casilleros sin llenar y cuya veracidad e integridad no constan a la demandada; el aviso de pérdida, daño o merma que rola a fojas 106, por tratarse de la copia simple de un documento privado emanado de terceros, cuya autenticidad, veracidad e integridad no constan a la demandada; el segundo original certificado definitivo que rola a fojas 108, por tratarse de una simple fotocopia, que no contiene firma alguna y sin que consten a la demandada, por lo mismo, su veracidad e integridad; el recibo, finiquito y subrogación de derechos que rola a fojas 109, por tratarse de una copia simple y por no constar a CSAV que doña Eliana Walsen Manieu sea una persona habilitada para recibir el pago de parte del asegurador o tenga la representación del asegurado; la factura N° IV6M01249 que rola de fojas 110 a 113, por tratarse de una copia simple de un documento emanado de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, integridad y veracidad no constan a la demandada, sin perjuicio de registrar una firma totalmente ilegible; el packing list que rola a fojas 114 y 115, por tratarse de una copia simple de un documento privado que no tiene firma alguna y cuya veracidad, exactitud, integridad y contenido no constan a la demandada; el acta de reconocimiento que rola a fojas 116, por tratarse de una simple copia y no de un documento original, señalando además a su respecto que, por no haber participado la demandada en la operación de reconocimiento, mal puede constarle su autenticidad, integridad y veracidad de su contenido; dos fotografías que rolan a fojas 117, por cuanto no han sido autorizadas ante Notario y, en consecuencia, no consta a la demandada que digan relación con el embarque de tres pallets y que correspondan a la carga recepcionada en destino; y el conocimiento de embarque que rola a fojas 118, por

tratarse de una copia simple y no del original y por estar, además, incompleto, pues falta su clausulado.

16. A fojas 123 vuelta se confirió traslado respecto de la objeción de documentos, trámite que no fue evacuado por la demandante.
17. Apreciados los documentos objetados, puede constatarse que los de fojas 104-105 y 109 fueron reconocidos por la persona a cuyo nombre aparecen otorgados, a saber, la testigo doña Eliana Walsen Manieu, quien, al ser repreguntada en la audiencia de prueba realizada el 16 de junio de 2000 en el Segundo Juzgado de Letras de Iquique (fs. 125 y 125 vta. del exhorto agregado a los autos), ha ratificado y reconocido su firma puesta en tales instrumentos. El testigo don Patricio Keith Gómez, quien también prestó declaración en el mencionado exhorto, en la audiencia de prueba verificada el 5 de julio de 2000 (fs. 142 vta., en lo pertinente) reconoció igualmente el documento de fojas 104 y 105.

En relación, todavía, con el documento de fojas 109 y en referencia a una eventual falta de personería por parte de doña Eliana Walsen Manieu, puede considerarse el documento de fojas 166 a 168, correspondiente a la solicitud de traslado a zona franca, presentada en Iquique, en la que la señora Walsen figura como la persona que la presenta, y si se repara que el nombre del usuario que aparece en el mismo documento es Reifschneider Foto S.A.C.I., cabe presumir que la señora Walsen, por estar presentando la solicitud a nombre del usuario, tiene personería para actuar en su nombre.

Por lo que se refiere al documento de fojas 116, sin perjuicio que constituye un instrumento público o, a lo menos, oficial, en cuyo otorgamiento han intervenido la Empresa Portuaria de Chile y la Aduana de Iquique, también ha sido reconocido por la persona que aparece otorgándolo, a saber, el testigo don Carlos González Balta, quien, a fojas 126 del exhorto, ha reconocido su firma en el documento que se le exhibió en la misma audiencia de prueba en que depuso la testigo señora Walsen.

En cuanto al documento de fojas 106, ha sido reconocido por el testigo don Pedro Becerra Bustamante, a fojas 127 -reconociendo su firma puesta en él, al exhibírsele el documento- y por el testigo don Patricio Keith Gómez, quien también lo ha reconocido al

serle exhibido a fojas 142 vuelta, piezas ambas que corresponden, de igual manera, al exhorto agregado a los autos, habiendo prestado sus declaraciones con fechas 16 de junio de 2000 y 5 de julio de 2000, respectivamente.

En cuanto al documento de fojas 118, también fue reconocido por el testigo señor Keith, según se infiere de su respuesta dada a fojas 136 vuelta del exhorto agregado al proceso, al responder una repregunta formulada por la actora, todo ello en la audiencia de prueba realizada el 4 de julio de 2000. Sin perjuicio de lo dicho, a fojas 172 se acompañó una copia íntegra del original del mismo documento, incluido su clausulado, con ocasión de la exhibición de instrumentos de que da cuenta el acta de fojas 173, en cuya audiencia se exhibió el original del conocimiento de embarque. Por lo demás, uno de los propios testigos de la parte que formuló la objeción -el señor Edgar Hermosilla, a fojas 155 vuelta- reconoció el documento.

Teniendo presente las razones consignadas en los párrafos anteriores, será procedente rechazar la objeción de los documentos de fojas 104-105, 106, 109, 116 y 118.

18. En relación con el documento de fojas 98, si bien a su respecto no se ha producido, propiamente, un reconocimiento por la persona a cuyo nombre aparece otorgado, lo cierto es que el testigo señor Keith ha declarado -fojas 135 vuelta y 136 del exhorto- que el informe de liquidación que se le exhibió en la audiencia de prueba realizada el 4 de julio de 2000 corresponde a los hechos vinculados con esta causa, sin perjuicio que el testigo puntualiza que debió supervisar el mencionado informe de liquidación. De allí, en consecuencia, que sea plausible rechazar también la objeción.
  19. Por último, en cuanto a los documentos de fojas 108, 110 a 113, 114-115 y 117, puede constatarse que se trata de instrumentos privados que emanan de la demandante o de terceros, sin que a su respecto se haya producido reconocimiento por la persona o empresa a cuyo nombre aparecen otorgados o por la parte contra quien se hacen valer, sea en el juicio, o en un instrumento público, o en otro juicio diverso. De allí, entonces, que sea procedente acoger la objeción.
- E. En cuanto a la objeción de documentos de fojas 145:**
20. A fojas 145 Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. objeta los siguientes documentos acompañados por Compañía Sudamericana de Vapores S.A. con su

escrito de fojas 137: papeleta de recepción -o DPU- N° 058128 (fs. 129), pues se trata de una copia simple en la que existen firmas de terceros ajenos al juicio y se trata, además, de un documento incompleto e ilegible, por lo que su autenticidad y veracidad no constan a la demandante; papeleta de recepción -o DPU- N° 81836 (fs. 131), pues se trata de una copia simple de un documento firmado por sujetos que no aparecen individualizados y que son ajenos a este juicio, por lo que no le consta su autenticidad, veracidad ni integridad; dock receipt N° 4702 (fs. 132), pues se trata de una copia simple de un documento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, cuyas firmas no aparecen ratificadas, y además es presentado en un idioma que no corresponde al nuestro, sin que la contraria hubiese acompañado la traducción del mismo, por lo que no le consta su autenticidad, veracidad ni integridad; container inspection report and tally N° 070220 (fs. 133), pues se trata de una simple fotocopia de un documento que no contiene firma alguna y, además, tiene espacios incompletos, por lo que no consta a la actora su autenticidad, veracidad ni integridad; loading report (fs. 134), por tratarse de una copia simple de un documento privado emanado de terceros ajenos al juicio, extendido en un idioma diverso al nuestro, sin agregar la traducción correspondiente, cuya firma es ilegible, razón por la cual tampoco le consta su autenticidad, veracidad e integridad; y packing list N° 013711 (fs. 136), que se objeta calificándolo de fotocopia simple, emanada de un tercero, cuya firma es incompleta e ilegible, por lo que no consta a la actora su autenticidad, veracidad ni integridad.

21. A fojas 147 vuelta se confirió traslado respecto de la objeción de documentos, trámite que no fue evacuado por la demandada.
22. En cuanto a la objeción de los documentos agregados a fojas 129 y 131, se trata de papeletas de recepción o DPU -documento portuario único- emitidos por la Empresa Portuaria de Chile, Administración del Puerto de Arica y Administración del Puerto de Iquique, respectivamente, vale decir, ambos revisten el carácter de *instrumento público* o *auténtico*, que es el autorizado con las solemnidades legales por el competente funcionario, como lo define el artículo 1699, inciso 1°, del Código Civil. Ahora bien, un documento, no obstante ser un instrumento público, puede perder su eficacia probatoria por medio de la *impugnación*, entendiéndose por tal el empleo de los procedimientos o

medios que la ley señala para privar a un instrumento público de la fuerza probatoria que ella misma le ha asignado (Casarino Viterbo, Mario, *Manual de Derecho Procesal, Derecho Procesal Civil*, Tomo IV, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 2000, pp. 111 y 112), pero tal impugnación sólo puede estar basada en determinados capítulos o causales, habiendo consenso en estimar que tales capítulos son la nulidad, la falsedad o falta de autenticidad y la insinceridad o falta de verdad en las declaraciones (Casarino Viterbo, Mario, ob. cit., p. 112).

En la especie, la objeción de los instrumentos de fojas 129 y 131 no se fundamenta en una hipotética nulidad de los mismos, sino que las causales serían su falta de autenticidad o la falta de verdad en las declaraciones contenidas en ellos, según se infiere de los argumentos que ha hecho valer la demandante al fundar las objeciones. ¿Cuáles serían las razones para sostener que tales instrumentos adolecerían de autenticidad y veracidad?. La respuesta la da la actora al formular la objeción: porque se trata -en ambos casos- de una copia simple, porque las firmas pertenecen a terceros ajenos al juicio -instrumento de fojas 129- o a sujetos que no aparecen individualizados y son también ajenos al juicio -instrumento de fojas 131-, y porque el documento es incompleto e ilegible -el de fojas 129-.

Con todo, ninguna de las circunstancias esgrimidas por la demandante puede llevar a la conclusión de que habría falsedad o insinceridad en los instrumentos objetados, desde el momento que la falsedad del instrumento público es sinónima de falta de autenticidad del mismo, y un instrumento público no es auténtico cuando no ha sido realmente otorgado y autorizado por las personas y de la manera que en él se expresan, mientras que la insinceridad es la falta de verdad de las declaraciones que en el instrumento público se contienen (Casarino Viterbo, Mario, ob. cit., pp. 113 y 114).

Si se consideran estos conceptos, mal podría admitirse que concurre alguna de estas dos causales de impugnación, o ambas. Así, si se examinan ambos instrumentos, ellos aparecen suscritos por funcionarios de las respectivas Administraciones de Puerto, que por cierto son terceros ajenos al juicio, como no podría ser de otra manera, atendido el empleo o función que desempeñan; y si bien es efectivo que en uno de los instrumentos -el de fojas 129- hay un par de palabras y un número de rut que están

parcialmente ilegibles, esta circunstancia no se puede estimar suficiente como para atribuir al instrumento falta de autenticidad o falta de verdad de sus declaraciones.

Por otra parte, aún cuando es efectivo lo que afirma la demandante, cuando señala que se trata de copias simples, no es menos cierto que, teniendo presente las facultades que otorga el artículo 1206 del Código de Comercio, bien puede admitirse la prueba instrumental a pesar de que no se trate de instrumentos legalizados.

Para terminar, en lo que se refiere específicamente al instrumento de fojas 131, consta del proceso que a fojas 165 se agregó otro ejemplar del mismo DPU, remitido por la Empresa Portuaria Iquique, el cual no mereció objeción alguna.

Por lo señalado en los párrafos precedentes, en concepto del tribunal no procede acoger la objeción de los instrumentos de fojas 129 y 131.

23. En cuanto a los documentos de fojas 132, 133, 134 y 136, si bien el testigo don Edgar Hermosilla Aguirre, al ser repreguntado en la audiencia de prueba cuya acta rola a fojas 154 y siguientes, alude a la mayoría de ellos, no es menos cierto que, en su declaración, más bien se ha limitado a describir tales documentos; así, por ejemplo, respecto del instrumento de fojas 132, afirma que "es un documento de recepción por parte de Florida SteveDoring, Inc., el cual indica la recepción de tres pallets con un peso de 1.998 libras", y en similares términos se expresa respecto de los documentos de fojas 134 y 136.

Apreciados estos documentos, puede constatarse que se trata de instrumentos privados que emanan de Florida Stevedoring, Inc. y de SAAM (fs. 132 y 134 y fs. 133 y 136, respectivamente), es decir, emanan del agente de naves de la demandada o de terceros, sin que a su respecto se haya producido propiamente reconocimiento por la persona o empresa a cuyo nombre aparecen otorgados o por la parte contra quien se hacen 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.

**F. En cuanto al fondo:**

24. La demandante, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., ha deducido una demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad derivada de transporte marítimo y, en subsidio, una demanda de indemnización de perjuicios por

responsabilidad extracontractual; en virtud de ambas, pide que se condene a la demandada, Compañía Sudamericana de Vapores S.A., a pagar la suma de US\$ 13.334,08, pagada por aquella a su asegurado, Reifschneider Foto S.A.C.I., con motivo de los faltantes con que se entregó una mercancía consistente en 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios, empacadas en tres pallets, consignada a dicho asegurado y cuyo transporte, desde Estados Unidos de Norteamérica hasta Chile, estuvo a cargo de la demandada, habiéndose realizado el transporte por mar en la nave *CSAV Rungue*. 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, la carga se entregó con diversos faltantes.

Según la actora, 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, 914, 886 y 984 del Código de Comercio, 90 de la Ley de Navegación y 2314 y siguientes del Código Civil. 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.

25. En su contestación la demandada ha solicitado que se rechace la demanda principal, así como la subsidiaria, por cuanto habría falta de legitimación activa, sea por falta de titularidad, por no haber acompañado la actora un ejemplar original del conocimiento de embarque, sea por falta de titularidad debido a que no se ha acreditado el pago que da origen a la subrogación; porque el porteador se obligó a transportar tres pallets con un peso de 908 kilos, pallets que decían contener 1.374 piezas de equipos fotográficos y accesorios, en otras palabras, no es efectivo lo expresado por la actora, en el sentido que la demandada se habría obligado a transportar 1.374 piezas, agregando que el porteador en ningún momento pudo verificar si efectivamente en esos tres pallets se contenían 1.374 piezas; porque no son efectivos los hechos invocados por la actora, desde el momento que los tres pallets que se recibieron en origen fueron, a su vez,

repcionados en destino y no existe ningún hecho que pueda imputarse a culpa del transportador en cuanto al supuesto faltante de ocho kilos que se habría detectado, en otras palabras, durante el período de custodia no tuvo lugar un hecho generador de la supuesta pérdida alegada; porque la actora no indica cómo llega a la suma demandada, impidiendo así cualquiera discusión sobre la naturaleza y monto de los perjuicios que se reclaman, precisando que el transportador no tiene por qué asumir el monto de la indemnización que las compañías aseguradoras paguen a sus clientes, los asegurados, a menos que dichas sumas correspondan a los perjuicios que en derecho cabe indemnizar, esto es, directos y previstos, y, en definitiva, rechaza el monto demandado. CSAV rechaza asimismo el cobro de intereses, alegando que no es responsable del supuesto faltante que se le pretende imputar, por haber actuado con la debida diligencia en el transporte de los tres pallets, y, a mayor abundamiento, los intereses se deben desde que ha existido requerimiento judicial; y afirma que no procede el cobro de reajuste, por no existir responsabilidad del transportador y, además, porque el reajuste no puede generarse como lo pretende la actora. Por último, de llegarse a establecer que a la demandada le asiste responsabilidad en el faltante, subsidiariamente alega la limitación de responsabilidad, en virtud de lo dispuesto en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio.

26. La acción indemnizatoria que ha hecho valer Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. en lo principal de fojas 21 encuentra su fundamento en dos contratos, por una parte, el contrato de transporte marítimo, en el que figuran la demandada, Compañía Sudamericana de Vapores S.A., 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°.
27. 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* (Nº 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* (Nº 4) la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.

Continúa el Código señalando, en su artículo 976, inciso 1º, 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.

28. Del documento que rola a fojas 118 -y que en un ejemplar completo, que incluye su anverso y su reverso, está agregado también a fojas 172- se infiere que efectivamente se celebró un contrato de transporte marítimo en el que Compañía Sudamericana de Vapores S.A. 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 a Iquique, Chile, determinada mercancía. Tal documento es el conocimiento de embarque (bill of lading o B/L) Nº 0001, que aparece emitido por Chilean Line, Inc., como agente, por el transportador Compañía Sud Americana de Vapores S.A., en Miami, Florida, el 1 de septiembre de 1996.

Los documentos de fojas 118 y 172 son prácticamente idénticos, diferenciándose, únicamente, en que el ejemplar agregado a fojas 118 tiene en su anverso escrita la palabra "Original", a la vez que su reverso se encuentra en blanco; por su parte, el ejemplar agregado a fojas 172 no tiene destacada la palabra "Original" y, en cambio, en su reverso están insertas las cláusulas del conocimiento de embarque.

En el documento se individualiza a la nave en que se realizaría el transporte, la CSAV *Rungue*; el embarcador, Canon Latin America Inc.; 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 conocimiento que se trata de tres pallets "S.T.C." 1.374 piezas de equipo fotográfico y accesorios.

El ejemplar del conocimiento de embarque agregado a fojas 118 fue acompañado por la demandante con su escrito de fojas 119 y, si bien fue objetado por la demandada a fojas 122, por las consideraciones anotadas en el considerando 17 de esta sentencia en definitiva se negará lugar a dicha objeción.

29. La efectividad de haberse celebrado el referido contrato de transporte marítimo se ve confirmada por diversos instrumentos públicos acompañados por las partes: el registro de reconocimiento efectuado en la Aduana de Iquique, N° 11298, de 25 de septiembre de 1996, en el que se deja constancia que la mercancía en que incide el documento está amparada por el conocimiento de embarque N° 0001, emitido el 1 de septiembre de 1996 en Miami, siendo EMPORCHI el almacenista de la carga (fs. 116, documento acompañado por la demandante y que también dio lugar a una objeción por parte de CSAV, la cual, empero, será igualmente rechazada, según lo expuesto en el considerando 17); el DPU N° 058128, emitido por la Empresa Portuaria de Chile, Administración del Puerto de Arica, el 20 de septiembre de 1996 y en el que se deja constancia que el medio de transporte es marítimo, la nave es la *Rungue*, el conocimiento de embarque el N° 0001, siendo el puerto de embarque Miami (fs. 129); la declaración de transbordo aceptación N° 003.926, de 16 de septiembre de 1996, presentada en la Aduana de Arica, en la que se indica que el puerto de embarque es Miami, el de desembarque Arica, la vía de transporte marítima y el conocimiento de embarque el N° 0001, emitido por CSAV el 1 de septiembre de 1996, mencionándose también a la nave *Rungue* (fs. 130); el DPU N° 81836, emitido por la Empresa Portuaria de Chile, Administración del Puerto de Iquique, el 25 de septiembre de 1996 y en el que se deja constancia de la nave "*ex-Rungue*", del conocimiento -0001- y del puerto de embarque -Arica- (fs. 131, habiéndose agregado al proceso otro ejemplar a fojas 165); y la solicitud de traslado a zona franca (Z) N° 29525, de 25 de septiembre de 1996,

presentada en la Aduana de Iquique, en la que también se menciona como vía de transporte la marítima y como puerto de embarque Miami, encontrándose amparada la respectiva mercancía por el conocimiento de embarque N° 0001, emitido por CSAV el 1 de septiembre de 1996 (fs. 166 y 167).

Los documentos agregados a fojas 129, 130 y 131 fueron acompañados por la demandada, en tanto que los de fojas 165 a 167 fueron remitidos al tribunal por la Empresa Portuaria Iquique, según carta N° 149, de 11 de julio de 2000, que rola a fojas 164; los DPU de fojas 129 y 131 fueron objetados por la actora, pero en definitiva se rechazará tal objeción, atendido lo expuesto en el considerando 22.

30. En lo que al resto de la prueba instrumental de la actora concierne, varios de los documentos acompañados, si bien son privados y fueron objeto de impugnaciones, están al mismo tiempo reconocidos en autos y, por ello, permiten deducir de igual manera la celebración de un contrato de transporte marítimo. Así, el recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos de fojas 109 hace referencia a la liquidación N° IT6/09-61109. A su vez, este último instrumento -agregado de fojas 98 a 103- dice "Marítimo" cuando alude al "Ramo", a la vez que menciona los puertos de origen y de destino (Miami-EE.UU. e Iquique-Chile, respectivamente), con las fechas de zarpe y arribo, a la nave (*Rungue*-C.S.A.V.) y el conocimiento de embarque (B/L 0001); más adelante, bajo el epígrafe "Determinación de la Indemnización, Valor de las Mercancías", alude al flete; y bajo el epígrafe "De los Hechos" se consignan diversas circunstancias demostrativas de la celebración del contrato, como es el caso de las referencias a la nave, los recintos portuarios de Miami, el puerto de destino (Iquique), el bill of lading y su emisor (Compañía Sud Americana de Vapores S.A.), la circunstancia que el arribo de la nave se manifestó en Arica, puerto en el que se desembarcó y desconsolidó la mercancía, para ser luego consolidada y transportada vía carretera hasta su destino final, bajo la responsabilidad del transportador marítimo.

En el mismo sentido cabe consignar el aviso pérdida, daño o merma en transporte marítimo de fojas 106, que deja constancia de la nave (*Rungue*), el conocimiento de embarque (0001, de 01.09.96), su emisor (C.S.A.V.), la mercadería transportada y su consignatario (artículos fotográficos marca Canon, consignados a Sres. Reifschneider

Foto S.A.C.I.), el puerto y fecha de arribo (Iquique, 25.09.96), el manifiesto (N° 2862) y el contenedor en el que se transportó la mercancía (individualizado con la sigla CSVU-206567-8). En el mismo aviso se consigna que se trata del aviso dado en conformidad con el artículo 1027 N° 1° del Código de Comercio, precepto que es el primero de la sección décimo quinta del párrafo 3, Título V del Libro III del Código, que regula el contrato de transporte marítimo.

31. 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 demandante, en el exhorto tramitado en el Segundo Juzgado de Letras de Iquique bajo el Rol 47-2000, prestaron declaración los testigos hábiles y juramentados legalmente doña Eliana Walsen Manieu, a fojas 125 y 125 vuelta, don Carlos González Balta, a fojas 126 y 126 vuelta, don Pedro Becerra Bustamante, a fojas 126 vuelta y 127, y don Patricio Keith Gómez, de fojas 133 a 139 y 141 a 144. La primera, deponiendo sobre el primer hecho controvertido, afirma que "sí", al ser interrogada acerca de si se celebró un contrato de transporte marítimo, agregando que le consta, por tener acceso a la documentación, que la mercancía fue embarcada bajo el amparo del B/L N° 001 y con responsabilidad de Compañía Sudamericana de Vapores; señala, también, que el embarque se hizo en tres pallets, conteniendo 1.374 accesorios y cámaras fotográficas y videos marca Canon.

El testigo señor González, declarando asimismo sobre el primer hecho controvertido, afirma que sí se celebró el mencionado contrato, para el transporte de 1.374 piezas y accesorios fotográficos contenidos en tres pallets, todo lo cual le consta por los documentos que tuvo en sus manos en la oportunidad correspondiente, aludiendo específicamente al conocimiento de embarque N° 1, de 1° de septiembre de 1996.

Por su parte, el testigo señor Becerra declara también que "sí", "efectivamente se llevó a cabo un contrato de transporte de mercaderías"; individualiza a las partes -el consignatario, Reifschneider S.A.C.I., y Sudamericana- y añade que ello le consta por la existencia de una póliza de seguro contratada y por haber tenido a la vista el B/L o conocimiento de embarque correspondiente y la documentación relacionada con el embarque en cuestión.

Por último, el testigo señor Keith, ante idéntica interrogación acerca de si se celebró un contrato de transporte marítimo, señala que "es efectivo".

32. En lo que a la prueba testimonial de la demandada concierne, prestó declaración el testigo hábil y juramentado legalmente don Edgar Hermosilla Aguirre, de fojas 154 a 159 y 175 a 176, quien, deponiendo en torno a los hechos controvertidos N°s. 1° y 2°, formula diversas declaraciones de las que se desprende que efectivamente se celebró un contrato de transporte marítimo.
33. En lo relativo a la mercancía transportada y las partes que celebraron este contrato, con los medios de prueba reseñados en los considerandos precedentes puede darse por establecido que la mercancía -al margen de su número o cantidad- consistía en equipos fotográficos y accesorios. Así se aprecia, por mencionar únicamente la prueba instrumental, no sólo en el conocimiento de embarque (fs. 118-172) y en el manifiesto de carga (fs. 128), sino también en la declaración de transbordo (fs. 130) y en la solicitud de traslado a zona franca (fs. 166 y 167). También puede estimarse acreditado que fueron partes en el mismo contrato Compañía Sudamericana de Vapores S.A. y Reifschneider Foto S.A.C.I., siendo el puerto de embarque Miami, Estados Unidos de Norteamérica, y el puerto de descarga Iquique, Chile.
34. Establecido que se celebró un contrato de transporte marítimo para el transporte de la mercancía referida en el considerando anterior, es necesario, a continuación, determinar si el porteador se obligó a transportar 1.374 piezas empacadas en tres pallets o si, por el contrario, se obligó a transportar tres pallets que decían contener 1.374 piezas, en lo que constituye la parte final del primer hecho controvertido de la resolución de fojas 80 vuelta, hecho substancial que a su vez es pertinente a la alegación subsidiaria de la demandada basada en la limitación de la responsabilidad, como se verá más adelante.

Cabe considerar, en primer término, el conocimiento de embarque de fojas 118-172, esto es, el documento que prueba la existencia del contrato de transporte marítimo. En su casillero o recuadro relativo a la descripción de los bultos y de las mercancías a ser transportados, se indica que se trata de pallets "S.T.C." 1.374 piezas de equipo fotográfico y accesorios; en el casillero correspondiente al peso de la mercancía se

consigna un total de 908 kilos; y en el casillero relativo al número de bultos, se indica "3". La mención de estos datos en el conocimiento de embarque responde a una de las estipulaciones propias de este instrumento, en los términos del artículo 1015, N° 1°, del Código de Comercio, al disponer que son estipulaciones propias del conocimiento de embarque la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, y si se dieron instrucciones al respecto; el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad manifestada de otro modo, datos todos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador.

La descripción de las mercancías que hace el conocimiento de embarque está reiterada en el manifiesto de carga presentado por el transportador, documento no objetado que rola a fojas 128.

En cuanto al resto de la prueba documental rendida por ambas partes, resulta menos determinante en función a establecer qué es, precisamente, lo que el porteador se obligó a transportar, si 1.374 piezas empacadas en tres pallets, o tres pallets que decían contener 1.374 piezas. En otras palabras, la determinación de lo que se debía transportar debe obtenerse principalmente a partir del conocimiento de embarque de fojas 118-172, al margen de que ambas partes rindieron a este respecto también prueba testimonial, como se verá en los considerandos siguientes.

35. La testigo señora Walsen, presentada por la actora y quien prestó declaración en Iquique -fojas 125 del exhorto respectivo-, respondiendo al tenor del punto 2 de la minuta de puntos de prueba de fojas 94 -en relación con el primer hecho controvertido-, afirma que en el documento del transportador -puede presumirse que se refiere al conocimiento de embarque- la demandada se obligó a declarar este ítem, de 1.300 piezas de equipos fotográficos y accesorios embalados en tres pallets, figurando así en el B/L N° 001.

Por su parte, el testigo señor González, también presentado por la demandante y que declaró igualmente en Iquique -fojas 126 del mismo exhorto-, señala que le consta que (la demandada) se obligó a transportar 1.374 piezas de artículos fotográficos y

accesorios empacados en tres pallets y así figura en el conocimiento de embarque N° 1 de CSAV.

El testigo señor Becerra -fojas 126 vuelta del exhorto antes mencionado- dice que sabe que eran 1.374 unidades de artículos fotográficos y accesorios contenidas en tres pallets, y lo sabe porque así consta en el conocimiento de embarque de Compañía Sudamericana y también en el documento de recepción del puerto, "llamado DPU".

En fin, el testigo señor Keith, presentado igualmente por la actora, declaró en el mismo exhorto -fojas 135 vuelta y 136- que, de acuerdo con la información contenida en el informe de liquidación que debió supervisar, efectivamente al transportista naviero se le encomendó transportar mercancías consistentes en 1.374 piezas de diversos artículos fotográficos para Reifschneider S.A.C.I.

36. En lo que a la testimonial de la demandada concierne, el testigo señor Hermosilla, deponiendo a fojas 155 vuelta en relación con el primer hecho controvertido, afirma, en cambio, que, por lo que consta en el B/L, lo transportado eran tres pallets diciendo contener 1.374 piezas de material y accesorios fotográficos, desconociéndose efectivamente su contenido y sólo se corroboraron físicamente tres pallets. Agrega, sin embargo, al ser contrainterrogado (fs. 158 y 158 vta.), que el pallet es una forma de embalaje de las cargas.
37. Como se puede advertir, las declaraciones de los testigos -tanto de la demandante como de la demandada- en esta materia se basan, fundamentalmente, en el contenido del conocimiento de embarque de fojas 118, específicamente, en la descripción de la mercancía que aparece en los casilleros respectivos de dicho documento; y si bien dos de los testigos presentados por la actora también han apoyado su declaración en el informe de liquidación del seguro y en la papeleta de recepción o DPU, lo cierto es que estos dos últimos documentos no pueden, en rigor, dejar constancia o establecer cuáles son las obligaciones que ha asumido una de las partes en un determinado contrato, en este caso, Compañía Sudamericana de Vapores S.A. en el contrato de transporte marítimo de que da cuenta el conocimiento de embarque N° 0001, emitido por la demandada el 1° de septiembre de 1996, conclusión a la que podemos llegar atendida la naturaleza y el objeto de la liquidación del seguro y del DPU.

38. En definitiva, para determinar qué fue, precisamente, lo que el porteador se obligó a transportar, debemos volver a considerar el conocimiento de embarque de fojas 118-172, a cuyo respecto restaría precisar qué significan las letras "S.T.C.". Según un autor (Contreras Strauch, Osvaldo, *Derecho Marítimo*, Editorial Jurídica ConoSur Ltda., Santiago, 2000, p. 240), "cuando el transportador no ha tenido la posibilidad de examinar el contenido y estado de la carga, en la mayoría de los casos (pero no únicamente) porque ella viene en un contenedor sellado y cerrado, el conocimiento se emite con la expresión FCL o 'said to contain' o ambas a la vez, lo que representa que el contenedor u otra especie de embalaje hermético llegó a la nave cargado y cerrado y que en el conocimiento de embarque el cargador 'dijo que en él se contenía' cierta mercadería, lo que al transportador no le consta". Lo dicho aparece confirmado por la declaración del testigo señor Hermosilla, quien, en más de una oportunidad, utiliza las expresiones "diciendo contener" (fs. 155 vta.), cuando expresa que lo transportado, o la mercancía que amparaba el conocimiento de embarque, eran tres pallets "diciendo contener" 1.374 piezas.

Luego, estaría demostrado que, en el conocimiento agregado a fojas 118-172, las letras "S.T.C." significan "said to contain", lo que se puede entender o traducir como "dijo contener".

39. Por consiguiente, cuando en el conocimiento de embarque se describe la mercancía y los bultos como tres pallets S.T.C. 1.374 piezas de equipo fotográfico y accesorios, debe entenderse que se trata de tres pallets que dicen contener esas 1.374 piezas. Ahora bien, ¿qué se obligó el porteador, concretamente, a transportar?, ¿se obligó sólo a transportar tres pallets y no 1.374 piezas?, o, por el contrario, ¿se obligó a transportar 1.374 piezas, que estaban embaladas en tres pallets?.

Pues bien, considerando la descripción de los bultos y de la mercancía a ser transportada que se indica en el conocimiento acompañado a fojas 118-172, en concepto del tribunal debiera concluirse que el porteador se obligó a transportar tanto los tres pallets de que habla dicho instrumento, como las 1.374 piezas que se habrían contenido en los mismos tres pallets, pero si fuese necesario elegir -se debían transportar tres pallets o 1.374 piezas de equipos fotográficos-, habría que optar por

estas últimas, pues estas son las que constituyen propiamente la mercancía objeto del contrato.

40. Lo dicho en el considerando anterior parece lógico, si se tiene presente que el pallet -o paleta, como lo denomina el Libro III del Código de Comercio- es un elemento de transporte destinado a agrupar mercancías, tal como lo es, por ejemplo, un contenedor (art. 996 C. de Com.), de allí que se le haya definido como una *"plataforma encima de la cual va sujeta la mercancía transportada, usualmente de dimensiones tan grandes que no permiten su almacenaje en contenedores"*, representando la paleta -voz de origen inglés (pallet)- *"utilidad en la medida que facilita la ejecución de las faenas de transporte y la disminución de los daños que en dichas maniobras se pueden ocasionar"* (Contreras Strauch, Osvaldo, ob. cit., p. 266). En estas circunstancias, un contrato de transporte marítimo en el cual el porteador se obligase sólo a transportar una o más paletas, con prescindencia de su contenido, carecería de objeto, vale decir, el transporte de tales elementos -contenedor, paleta u otro elemento análogo- sólo se puede concebir en la medida que tales elementos efectivamente agrupen determinadas mercancías, a menos, claro está, que se especifique en el conocimiento de embarque que la mercancía a ser transportada consiste en uno o más contenedores, paletas u otros elementos de transporte análogos, considerados en sí mismos.
41. Las consideraciones anteriores se ven respaldadas por el artículo 976, inciso 2º, del Código de Comercio, al disponer que, cuando las mercancías se agrupan en contenedores, paletas u otros elementos de transporte análogos, o cuando estén embaladas, el término mercancías *comprenderá* ese elemento de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador. Por lo tanto, si se utilizan paletas, el término *mercancías* incluye, comprende, a las paletas, de lo que resulta manifiesto que las mercancías no son las paletas o cualesquiera otros elementos de transporte, sino que las mercancías son aquellos bienes muebles que se agrupan en esos elementos de transporte.

En fin y como se anticipó ya en el considerando 36, el testigo señor Hermosilla, presentado por CSAV, ha reconocido, al ser contrainterrogado (fs. 158 y 158 vta.), que

el pallet es una forma de embalaje de las cargas, es decir, de sus palabras se deduce que el pallet no puede ser la carga misma.

De allí, en consecuencia, que deba concluirse que el porteador se obligó a transportar 1.374 piezas de equipos fotográficos, empacadas en tres pallets, pallets que, como lógica consecuencia, también debía transportar.

42. En su contestación CSAV alegó que en ningún momento pudo contar o verificar que efectivamente en los tres pallets se contuviesen 1.374 piezas, de modo que sólo se obligó a transportar esos tres pallets. Su prueba testimonial apuntó en esa dirección, como lo demuestran las declaraciones del testigo señor Hermosilla, quien señala, por ejemplo, que *"físicamente fueron corroborados tres pallets"* (fs. 155 vta.), *"desconociéndose su contenido real"* (fs. 156). Más adelante reitera que la demandada no tuvo la posibilidad de verificar si los tres pallets que le fueron entregados para su transporte contenían efectivamente 1.374 piezas de equipo fotográfico y accesorios, pues sólo recibió tres pallets (fs. 156).

Con todo, si ello realmente es así y si a esta circunstancia obedece la frase "said to contain" (S.T.C.) que aparece en el conocimiento de fojas 118-172, el transportador debió estampar en el conocimiento de embarque una reserva, en los términos del artículo 1017, N° 1°, del Código de Comercio. En efecto, de acuerdo con esta norma, se debe estampar la reserva cuando el transportador sepa o tenga motivos razonables para sospechar que los datos relativos a la naturaleza general, marcas principales, *número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías*, contenidos en el conocimiento de embarque, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo; y también debe estampar una reserva (3°) si no hubiere tenido medios razonables para verificar esos datos, es decir, entre otros, el número de bultos o piezas y la cantidad de las mercancías.

Agrega el artículo 1018 que, cuando se está ante una reserva en el conocimiento de embarque, dicha reserva deberá especificar las inexactitudes, los motivos de sospecha *o la falta de medios razonables para verificar los datos del conocimiento o documento que fuera materia de la objeción.*

Si la demandada no pudo verificar acaso en los tres pallets se contenían efectivamente 1.374 piezas, entonces debió estampar una reserva, pues justamente el artículo 1017, N°s. 1° y 3°, así se lo permitía, y de haber ejercido esta facultad, en el evento de que faltasen los medios razonables para verificar los datos del conocimiento, ello debió ser especificado en la misma reserva.

43. Conviene aclarar -por si alguna duda quedare- que la expresión "said to contain" (S.T.C.) escrita en el conocimiento de embarque no puede constituir una reserva en los términos de los artículos 1017 y 1018, dado que en parte alguna del documento se ha especificado por qué, o de qué manera, faltarían los medios razonables para verificar los datos del conocimiento, esto es, para verificar si efectivamente en los tres pallets estaban embaladas las 1.374 piezas que, según el embarcador, se contenían en esos elementos de transporte.

Por tanto, puede aplicarse el artículo 1019 del Código, en cuya virtud, si el transportador no hace constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en dicho conocimiento que las mercancías estaban en buen estado, en este caso concreto, que efectivamente se recibieron a bordo de la nave transportadora las 1.374 piezas que decían contener los tres pallets mencionados en el mismo conocimiento.

44. 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 2°, del Código, el documento justificativo del seguro se llama *póliza*.

45. De los instrumentos que rolan a fojas 98 a 103, 104-105 y 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 debió emitirse la correspondiente póliza, lo que se ve reafirmado por la prueba de testigos que rindió la demandante en el exhorto tramitado en el Segundo Juzgado de Letras de Iquique. Así, doña Eliana Walsen Manieu, interrogada sobre el quinto hecho controvertido de la resolución de fojas 80 vuelta, modificado en la resolución de fojas 89 a 90, declara -al tenor del punto 1 de la minuta de fojas 94 vuelta- que el consignatario habría celebrado un contrato de seguro con Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. respecto de la carga materia de autos, explicitando que la mercancía estaba asegurada por esa compañía, a la vez que agrega que el asegurador pagó a su asegurado la correspondiente indemnización, ascendente a US\$ 13.334,08 (fs. 125 vta. del exhorto). Similares declaraciones formula don Patricio Keith Gómez, al responder idénticas interrogaciones a fojas 143 vuelta del mismo exhorto.

46. En relación con el mismo contrato de seguro, a que se hace referencia en los dos considerandos anteriores, y establecido que ciertamente fue celebrado entre la actora y Reifschneider Foto S.A.C.I., es preciso dejar constancia que el recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos -acompañado a fojas 109 y oportunamente reconocido en autos- demuestra, por otra parte, que el asegurador pagó una indemnización al asegurado, ascendente a US\$ 13.334,08, moneda de los Estados Unidos de Norteamérica, circunstancia contemplada en la segunda parte del hecho substancial controvertido N° 5°, debiendo destacarse que el número del informe de liquidación y el número del siniestro que se consignan en el documento de fojas 109 coinciden con idénticos números enunciados en la liquidación de fojas 98 (N°s. IT6/09-61109 y 294258, respectivamente).
47. Pasando a las pérdidas que habría sufrido la mercancía durante la custodia del transportador marítimo -hecho al que se refiere el N° 2° de la resolución que recibió la causa a prueba, de acuerdo con la reposición acogida de fojas 89 a 90-, la demandante rindió prueba documental, a través de la liquidación del seguro N° IT6/09-61109 (fs. 98 a 103), del aviso pérdida, daño o merma en transporte marítimo (fs. 106), del recibo de indemnización-finiquito y cesión de derechos (fs. 109) y del registro de reconocimiento presentado en la Aduana de Iquique bajo el N° 11298, de 25 de septiembre de 1996 (fs. 116), y también prueba testimonial, sin perjuicio que otro tanto se desprende del DPU

Nº 81836, acompañado por la demandada (fs. 131), documento también remitido al tribunal por la Empresa Portuaria Iquique y agregado a fojas 165.

48. En el instrumento de fojas 98 y siguientes se indica que al recepcionarse la mercancía en Iquique, según el "comprobante recepción" -DPU- Nº 81836 dos pallets se encontraban en regulares condiciones, con un peso verificado de 900 kilos, peso que debe compararse con aquél indicado en el conocimiento de embarque acompañado a fojas 118-172: el peso total de la partida era de 908 kilos, de manera que dicho DPU daba cuenta de una diferencia de peso -en defecto- de 8 kilos. Posteriormente -continúa la liquidación del seguro- se consignaron las pérdidas en el registro de reconocimiento Nº 11298 y, una vez detectada la pérdida, se presentó aviso de pérdida a SAAM S.A., representante de Compañía Sudamericana de Vapores S.A., emisor del bill of lading (fs. 100). Agrega el mismo instrumento -fojas 101- que se ha podido establecer que el faltante a la descarga, detectado en zona primaria, fue originado por robo durante el transporte marítimo de la materia asegurada, toda vez que dos pallets fueron recepcionados violentados, sin sus huinchas de origen, y que al proceder a su revisión se constató que había cajas sin sus artículos especificados, además de ser recepcionados en destino con menor peso al consignado en el conocimiento de embarque Nº 0001. Concluye que, sabiendo que el hecho -"robo"- se originó antes de que los pallets fueran entregados al consignatario, la responsabilidad de la pérdida reclamada recae en el emisor del bill of lading, a saber, Compañía Sudamericana de Vapores S.A., toda vez que no entregó al destinatario la totalidad de las mercancías transportadas.

Por su parte, el instrumento de fojas 104-105, bajo el título "Detalle de la pérdida" (*sic*), Nº III, en la columna "Faltante (F)", aparentemente dejaría constancia de la pérdida o faltante de determinadas unidades de cámaras fotográficas y de video.

De acuerdo con el instrumento de fojas 106, se habría detectado el faltante de 15 unidades de cámaras fotográficas modelo AF-7 QD, 13 unidades de cámaras fotográficas modelo Junior DX, 15 unidades de cámaras fotográficas modelo Prima Super 28V Caption, 3 unidades de cámaras de video modelo ES-100 y 12 unidades de cámaras de video modelo ES-200.

Otro tanto se advierte en el instrumento de fojas 116, en el que se individualiza determinada mercadería faltante, cuya descripción corresponde -todo lo indica así- a la que figura en el aviso de fojas 106 y en el acta de fojas 104-105.

El instrumento de fojas 109, en fin, deja constancia de un pago hecho por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. por la suma de US\$ 13.334,08, cuyo antecedente se encuentra en el informe de liquidación N° IT6/09-61109, correspondiente al siniestro N° 294258, vale decir, la misma liquidación y el mismo siniestro a que se refiere el instrumento de fojas 98 a 103.

49. La efectividad de haberse producido las pérdidas alegadas en autos se desprende, además, de las declaraciones de los testigos señora Walsen (fs. 125 vta. del exhorto tramitado en Iquique) y señores González, Becerra y Keith (fs. 126-126 vta., 126 vta.-127 y 142 vta. del mismo exhorto, respectivamente). La primera -en relación con el segundo hecho controvertido- afirma que efectivamente la mercadería transportada por Sudamericana de Vapores tenía pérdidas, hecho que le consta, respondiendo afirmativamente -en relación con el punto 2 de la minuta de fojas 94- que el faltante corresponde a artículos fotográficos y sus accesorios, a saber, 15 unidades de cámaras Prima AF7 Q.D., 13 unidades cámara Prima Junior DX, 15 unidades cámara Prima Super 2 8V Capton, 3 unidades cámara de video ES100 y 12 unidades cámara de video ES200, explicando que tiene acceso a la documentación y que el funcionario de la empresa señor Carlos González presentó un registro de reconocimiento suscrito por Emporchi; señala, para terminar, que al ser recepcionada la carga por Emporchi, como almacenista, se dejó constancia de los faltantes y de que los pallets fueron violentados, constancia que se dejó en el registro de reconocimiento.

Según el señor González -siempre en relación con el segundo hecho controvertido-, le consta el hecho de la pérdida de la mercancía transportada pues, cuando ella se recepcionó, ya venía refajada y en malas condiciones, lo que presencié personalmente en la descarga de los bultos. Coincide con la señora Walsen en la individualización de la mercadería faltante, precisando que dejó constancia del faltante en el registro de reconocimiento que le fuera exhibido en la misma audiencia de prueba.

Las declaraciones de los testigos señores Becerra y Keith no vienen sino a reafirmar los dichos de los anteriores testigos, el primero al expresar que son efectivos los hechos descritos en los puntos 1 y 2 de la minuta de puntos de prueba de fojas 94, y el segundo al afirmar que son efectivos los hechos descritos en los puntos 1, 2 y 3 de idéntica minuta, sin perjuicio que el primero de ellos, además, hace una referencia explícita al registro de reconocimiento, al acta de inspección en la bodega del asegurado y al aviso de pérdida.

Conviene señalar, por otra parte, que los testigos antes mencionados reconocieron diversos documentos. Así, el señor González reconoció el que rola a fojas 116; el señor Becerra reconoció el de fojas 106; y el señor Keith los de fojas 104-105 y 106.

En lo que se refiere, específicamente, a la circunstancia de si las pérdidas habrían sobrevenido durante la custodia del transportador marítimo, aspecto con el cual también guarda relación el segundo hecho controvertido, debe concluirse que ello efectivamente es así, en atención al peso verificado que se expresa en el DPU N° 81836 (fs. 131-165), en relación con el conocimiento de embarque de fojas 118-172, en el que aparece que la mercancía fue recepcionada por el transportador con un peso de 908 kilos.

50. Establecido que la mercancía sufrió pérdidas durante la custodia del transportador marítimo, es necesario analizar las alegaciones de la demandada sobre falta de titularidad, enunciadas en su contestación. En primer lugar, partiendo del artículo 977 del Código de Comercio, que define los efectos del conocimiento de embarque, argumenta la demandada que el conocimiento, además de probar la existencia de un contrato de transporte, habilita al tenedor de un ejemplar "original" para exigir la entrega de las mercancías, tratándose al mismo tiempo de un título de crédito, de manera tal que sólo quien exhibe un ejemplar original de este documento está habilitado para exigir la entrega de la carga y negociarla, tal cual acontece con los restantes títulos de crédito; y como a estos autos no se ha acompañado dicho ejemplar original, mal puede aceptarse que la actora sea la titular de la o las acciones que está ejerciendo.

En segundo lugar, también alega la demandada falta de titularidad por no haberse acreditado el pago que dá origen a la subrogación invocada en autos.

En cuanto a la primera de estas alegaciones, ciertamente el conocimiento de embarque, debido a las prácticas comerciales, ha "devenido en un título representativo para las mercancías con valor económico respecto de aquellas que se individualizan, adquiriendo real importancia en el mundo de los negocios, puesto que el poseedor y no el simple tenedor que tenga un legítimo derecho sobre el conocimiento, lo podrá utilizar como un título precisamente negociable y, por ende, transferible, produciendo en este último caso el efecto de transferir las mercancías mediante la entrega del conocimiento con una tradición simbólica dentro de las alternativas del artículo 684 del Código Civil" (García Infante, Félix, *Derecho del Transporte Marítimo*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 1993, p. 281), pero lo cierto es que, por una parte, el conocimiento de embarque no es lo mismo que el contrato de transporte marítimo -sólo lo prueba- y, por otra, la ley no exige la presentación de un ejemplar "original" de dicho conocimiento, sin perjuicio que, al menos en el caso de autos, no sólo se acompañaron por parte de la actora sendos ejemplares del conocimiento -a fojas 118 y 172-, sino que, además, de toda la prueba instrumental y testimonial rendida por la demandante se puede concluir que la persona que solicitó -y obtuvo- la entrega de las mercancías amparadas por el conocimiento de embarque fue, precisamente, Reifschneider Foto S.A.C.I., vale decir, la persona que aparece individualizada como consignatario en el mismo conocimiento de embarque; y, todavía, en el ejemplar del conocimiento acompañado a fojas 118 puede leerse la expresión "Original", en tanto que el ejemplar agregado a fojas 172 corresponde a la copia de un original, debiendo recordarse que este último ejemplar fue acompañado durante la diligencia de exhibición de instrumentos de que dá cuenta el acta de fojas 173.

51. En lo que concierne a la falta de titularidad por no haberse acreditado el pago que dá origen a la subrogación, tal excepción, alegación o defensa deberá igualmente desestimarse, atendido que en el proceso hay abundante prueba demostrativa del hecho contrario, vale decir, que el asegurador -demandante en autos- pagó al asegurado determinada indemnización, subrogándose así en los derechos de este último, de conformidad con el artículo 553 del Código de Comercio.

52. En su contestación la demandada sostiene, también, que no son efectivos los hechos invocados por la actora, desde el momento que los tres pallets que se recibieron en origen fueron, a su vez, recepcionados en destino y que no existe ningún hecho que pueda imputarse a culpa del transportista marítimo, en cuanto al supuesto faltante de ocho kilos que se habría detectado, concluyendo que, durante el período de custodia, no tuvo lugar un hecho generador de la supuesta pérdida alegada.

Sin embargo, la prueba reunida en el proceso permite concluir -como ya se dijo en el considerando 49- que la pérdida de la mercancía, aún cuando no sea más que un faltante de ocho kilos, se produjo mientras la mercancía se hallaba bajo la custodia del transportador, lo que se ve especialmente demostrado por el DPU N° 81836, agregado a fojas 131 y 165, documento que dá cuenta de la recepción, en el puerto de Iquique, de tres bultos con un peso total verificado, esto es, no meramente documental, de 900 kilos, peso que debe contrastarse con aquél que se consigna en el conocimiento de embarque de fojas 118 y 172, a saber, el peso total de la mercancía transportada era de 908 kilos, todo ello en relación, además, con los documentos de fojas 98 a 103, 104-105, 106 y 116.

53. Establecido lo anterior, debe considerarse el hecho substancial controvertido N° 4° de la resolución de fojas 80 vuelta, 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.

54. Como lo señala la doctrina (García Infante, Félix, ob. cit., 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"*.

Añade 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".

55. El fundamento legal de la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte marítimo se encuentra en la sección tercera del párrafo 3, Título V del Libro III del Código de Comercio, cuyos tres primeros artículos -982, 983 y 984- son aquellos que principalmente deberían 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.*

56. En concordancia con los preceptos citados en el considerando anterior, cabe recordar las normas relativas al conocimiento de embarque, aparte de las que ya se han citado en esta sentencia, sobre todo en relación con su valor probatorio y las reservas. Aplicando estas disposiciones al caso de autos, puede darse por establecido que el porteador, es decir, la demandada -Compañía Sudamericana de Vapores S.A.- celebró un contrato de transporte marítimo y, en su virtud, tomó a su cargo y cargó 1.374 piezas de equipo fotográfico y accesorios embaladas o agrupadas en tres pallets, mercancía que se obligó a entregar contra la presentación del conocimiento de embarque N° 0001 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 la mercancía estaba en buen estado y que su peso era de 908 kilos, hechos que no pueden considerarse desvirtuados con la prueba rendida en el juicio.

Por otra parte y como ya se anticipó, 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 cabría 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, vale decir, se trata -reiteramos- de 1.374 piezas de equipo fotográfico y accesorios embaladas o agrupadas en tres pallets.

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, más bien, que no tenían el número de piezas y el peso que en él se consignan.

57. 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 marítimo celebrado por Compañía Sudamericana de Vapores S.A. y del que dá cuenta el conocimiento de embarque N° 0001, tendría 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 al asegurado, y de allí que está legitimada para ejercer la acción indemnizatoria intentada en autos.
58. En estrecha relación con lo señalado en el considerando anterior debe analizarse el contenido del hecho substancial controvertido N° 6º de la resolución de fojas 80 vuelta, relativo a la naturaleza y monto de los perjuicios demandados, siendo posible concluir, atendidos los mismos elementos probatorios examinados en considerandos anteriores, que el monto de los perjuicios correspondería a la suma indemnizada por Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., o sea, US\$ 13.334,08.
59. Aparte de las excepciones, alegaciones y defensas opuestas en su contestación, las que han sido analizadas en otros considerandos de esta sentencia, Compañía Sudamericana de Vapores S.A. sostiene que rechaza el monto de la indemnización pagada por el asegurador, a la vez que rechaza el cobro de intereses y la procedencia de reajuste, respecto de ambos por no existir responsabilidad del transportador marítimo.

Empero, con los medios de prueba ya consignados se acredita que la suma pagada fue, precisamente, la que se demandó, es decir, US\$ 13.334,08; y que la persona que ha

demandado es quien pagó tal cantidad al asegurado, esto es, Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A.

En lo relativo al cobro de intereses, debiera aplicarse la norma del artículo 1245 del Código de Comercio, precepto según el cual las obligaciones de dinero devengarán interés corriente desde la constitución en mora del deudor, salvo que se hubiere pactado uno mayor, y las indemnizaciones devengarán también interés corriente, a contar del hecho que las origina.

Por último, en lo relativo al reajuste, en concepto del tribunal su cobro, en principio, resultaría asimismo procedente, atendidas las reglas generales y también por razones de equidad, supuesto que se hiciese lugar a la demanda y se resolviera que la indemnización debe ser pagada en moneda nacional.

60. En su contestación a la demanda, Compañía Sudamericana de Vapores S.A., para el evento que llegase a establecerse que le asiste responsabilidad en el faltante de 8 kilos, ha alegado subsidiariamente la limitación de responsabilidad en virtud de lo dispuesto en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio.

El artículo 992 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 (la sección tercera del párrafo 3, Título V del Libro III del Código), estará limitada a un máximo equivalente a 835 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.

Agrega el artículo 995 que en los límites de responsabilidad a que se refieren los artículos precedentes no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se avalúen los daños, ni las costas judiciales.

Según el artículo 998, los límites de responsabilidad establecidos en el párrafo 3 serán aplicables a toda acción contra el transportador por las pérdidas o el daño de las mercancías a que se refiere el contrato de transporte marítimo, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

61. El Código de Comercio, en su artículo 996, establece las normas que se deben aplicar a fin de determinar, en el caso del artículo 992, qué cantidad es mayor. Así, dispone que, en los casos en que, para agrupar mercancías, se use un contenedor, una paleta -cual es el caso en estos autos- o un elemento de transporte análogo, se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada cada uno de los que aparezcan como contenidos en ese elemento de transporte en el conocimiento de embarque, si se ha emitido, cual también es el caso; si se omite la mención señalada en dicho documento, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte serán consideradas como una unidad de carga transportada (N° 1°). En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, éste será considerado como una unidad independiente de carga transportada, salvo que sea de propiedad del transportador o proporcionado por él (N° 2°).
62. Ciertamente, la palabra inglesa "packages" -abreviada, "pkgs."- se puede traducir, en castellano, como *bultos*, de manera que, cuando en el conocimiento de embarque agregado a fojas 118 y 172, en el casillero o recuadro "No.of Pkgs." se consigna un número "3", debe entenderse que se trata, en principio al menos, de tres bultos, afirmación que guarda concordancia con otros documentos agregados al proceso, como es el caso, por ejemplo, del registro de reconocimiento de fojas 116, en el que, en el casillero "Cantidad de Bultos", también se consigna un número "3", y los DPU N°s. 058128 (fs. 129) y 81836 (fs. 131 y 165), en los cuales se deja constancia que la cantidad de bultos es de tres.
63. Sin embargo, con la prueba rendida en estos autos se ha acreditado que esos tres "bultos" corresponden, en verdad, a tres pallets -en castellano, paletas-, vale decir, se trata de elementos de transporte destinados a agrupar mercancías, siguiendo las palabras del artículo 996, N° 1°. Dicho de otra manera, en la especie, para agrupar las mercancías -las 1.374 piezas de equipo fotográfico y accesorios- se usaron tres paletas, evento en el cual, de acuerdo con la misma disposición legal, se considerará como un bulto o una *unidad de carga transportada* cada uno de los que aparezcan como contenidos en ese elemento de transporte en el conocimiento de embarque, si se ha emitido.

64. Si bien es efectivo que la expresión *bulto* significa, en su sentido natural y obvio -art. 20 C.C.-, fardo, baúl, maleta, caja, etc., principalmente tratándose de transportes o viajes, y, en este sentido, determinadas piezas de equipos fotográficos y accesorios no podrían ser entendidas como *bultos*, también habría que considerar que el artículo 992, que establece la limitación de la responsabilidad, luego de hacer referencia al *bulto* utiliza la expresión "*u otra unidad de carga transportada*", la que se repite en el artículo 996, N° 1°, al establecer que se considerará como un bulto *o una unidad de carga transportada* cada uno de los que aparezcan como contenidos en el elemento de transporte, sea un contenedor, una paleta u otro.
65. En la dúplica se reconoce que, en estricto rigor, no es lo mismo "bulto" que "unidad de carga", aún cuando en el mismo escrito se sostiene que parece lógico que ambas expresiones sean equivalentes, si se atiende al significado de la conjunción "o", que emplea el legislador (empleo que se hace en el artículo 996: "... se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada ..."; mientras que en el artículo 992 se emplea la conjunción "u": "... por bulto u otra unidad de carga transportada ..."); a saber, denota diferencia, separación o alternativa entre dos o más personas, cosas e ideas, pero también puede denotar -se agrega en la dúplica- "idea de equivalencia". La demandada se inclina por este último significado, esto es, las expresiones bulto y unidad de carga serían equivalentes.
66. De acuerdo con el artículo 22, inciso 1°, del Código Civil, el contexto de la ley servirá para ilustrar el sentido de cada una de sus partes, de manera que haya entre todas ellas la debida correspondencia y armonía. Si se aplica esta regla de interpretación, pareciera que las conjunciones "u" y "o" que emplean los artículos 992 y 996 no denotan la idea de equivalencia que postula la demandada. En efecto, el artículo 1015, N° 1°, del Código de Comercio, al establecer qué estipulaciones son propias del conocimiento de embarque, menciona, en primer lugar, la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, y si se dieron instrucciones al respecto, *el número de bultos o de piezas* y el peso de las mercancías o su *cantidad manifestada de otro modo*. Por su parte, el artículo 1017, N° 1°, del mismo Código,

dispone que el transportador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre estampará en dicho conocimiento una reserva en los siguientes casos: cuando sepa o tenga motivos razonables para sospechar que los datos relativos a la naturaleza general, marcas principales, *número de bultos o piezas*, peso o *cantidad de las mercancías*, contenidos en el conocimiento de embarque, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo.

67. A partir de estas normas puede afirmarse que el legislador, cuando emplea la expresión *unidad de carga transportada* en los artículos 992 y 996, no parece estar pensando en un equivalente a la expresión *bulto*, vale decir, se trataría más bien de conceptos diferentes, prueba de ello es que los artículos 1015 y 1017, luego de hacer referencia al número de bultos, en vez de utilizar la expresión *unidad de carga transportada*, emplean la palabra *piezas*, que evidentemente y tal como argumenta CSAV no puede ser entendida como *bultos*.

68. Una *pieza* no es, pues, un *bulto*. En cambio, una *pieza* sí constituye una unidad; y como de un contrato de transporte marítimo se trata, constituye una *unidad de carga transportada*. Esta circunstancia ha sido reconocida por el testigo señor Hermosilla, presentado por la demandada, quien, al responder una conainterrogación formulada a fojas 159, declara que, según el documento de fojas 116, hay una "mercancía faltante de 58 piezas o unidades". Más adelante, a fojas 175 vuelta, también al ser conainterrogado, reitera que el registro de reconocimiento indica un faltante de 58 unidades. Examinado el instrumento de fojas 116, puede constatarse que, efectivamente, al indicarse la mercadería faltante, se emplea en cinco oportunidades la abreviatura "Uni.", que lógicamente debe corresponder a "unidad"; mientras, en el aviso de fojas 106, donde también están detalladas las mercancías faltantes, se utiliza la abreviatura "Un.", que también debiera corresponder a "unidad".

Resumiendo, en realidad no podría afirmarse que una "pieza" es un "bulto", pero de la misma manera es difícil negar que una pieza sí constituye una "unidad de carga". Siendo así, la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 992 debiera calcularse considerando que las 1.374 piezas amparadas por el conocimiento de embarque constituyen en este caso las unidades de carga transportadas.

69. En su dúplica la demandada alega que la expresión "unidad de carga" subsume la idea de homogeneidad del conjunto y no cosas tan variadas como correas, lentes, flashes, etc., pues, para el Diccionario de la Lengua, "unidad" es "singularidad en número o calidad" y "singular" es "sólo sin otro de su especie"; de esta forma -continúa-, la "unidad de carga" debe ser necesariamente de "objetos singulares en calidad", y no un conjunto heterogéneo como el que existía en el contenido de los pallets.
- Al margen de cuál pueda ser el correcto sentido de la palabra "unidad" en el artículo 992 -y, en verdad, probablemente debiera entenderse en otra de sus acepciones, a saber, como cantidad que se toma por medida de las demás de su especie, como se advierte en los artículos 1015, N° 1°, y 1017, N° 1°, que aluden a la *cantidad* de las mercancías-, e incluso aunque su significado fuese el que propone la demandada, igualmente podría estimarse que entre las diversas piezas amparadas por el conocimiento de embarque existe unidad, dado que, aunque se trate de correas, lentes, flashes, cámaras fotográficas, estuches para cámaras, cámaras de video, etc., corresponden, en todo caso, a equipos fotográficos y sus accesorios.
70. De lo dicho en los párrafos anteriores, teniendo presente el mérito del proceso y considerando la norma del artículo 996, N° 1°, del Código, puede concluirse que en la especie se agruparon mercancías -equipo fotográfico y accesorios- y, para ello, se usaron tres paletas, debiendo estimarse como una unidad de carga transportada -o como una pieza- cada una de las que aparecen como contenidas en esos elementos de transporte en el conocimiento de embarque. De este modo, en teoría la responsabilidad del transportador estaría limitada a un máximo equivalente a 835 unidades de cuenta por cada unidad de carga transportada -o por cada pieza- o a dos y media unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.
71. Con la prueba rendida en autos se acredita que las unidades de carga o piezas faltantes fueron, en total, 58, de manera que, haciendo el cálculo del artículo 992, la responsabilidad del transportador estaría limitada a 48.430 unidades de cuenta ( $835 \times 58 = 48.430$ ). Si se considera el peso de las mercancías perdidas -8 kilos, según el DPU N° 81836-, la responsabilidad del transportador estaría limitada a 20 unidades de

cuenta (2,5 x 8 = 20). Debiendo aplicarse la cantidad que resulte mayor, la responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida estaría limitada a un máximo de 48.430 unidades de cuenta, por ser ésta la cantidad mayor.

72. Según el artículo 1244 del Código de Comercio, cuando en su Libro III se indica una cantidad o el valor de una indemnización en unidades de cuenta, o que deben establecerse en función de aquéllas, se entenderá por tal a la unidad denominada Derecho Especial de Giro -DEG-, definida por el Fondo Monetario Internacional o la que lo reemplace (inc. 1º). Agrega el inciso 2º del precepto que el valor del Derecho Especial de Giro se calculará según el método de evaluación, establecido por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones, a la fecha del cumplimiento de la obligación de que se trate. En fin, la determinación de la equivalencia del Derecho Especial de Giro, en moneda nacional, corresponderá al Banco Central de Chile (inc. 3º); dicha determinación se publica diariamente en el Diario Oficial de la República de Chile y así, con esta fecha, el Derecho Especial de Giro o DEG equivale, en moneda nacional, a \$ 751,13, en tanto que su paridad respecto del dólar de los Estados Unidos de Norteamérica es de 0,789356.

Considerando la equivalencia o paridad con el dólar de los Estados Unidos de Norteamérica, se advierte que, de aplicarse la limitación de responsabilidad por las 58 unidades o piezas faltantes, la responsabilidad del porteador, apreciada desde el punto de vista pecuniario, sería superior a la suma demandada en estos autos: las 48.430 unidades de cuenta equivalen a US\$ 61.353,81, en tanto que la suma demandada en el proceso asciende, apenas, a US\$ 13.334,08.

De allí, en consecuencia, que no sea procedente acoger la limitación de la responsabilidad invocada por Compañía Sudamericana de Vapores S.A. y, por ende, es innecesario pronunciarse acerca de si se rindió o no prueba en lo relativo al tercer hecho controvertido.

73. Las observaciones formuladas por la demandada en su escrito de fojas 204, especialmente en lo que concierne al peso que habrían debido tener realmente las piezas que habrían faltado a la descarga, en concepto del tribunal no desvirtúan las consideraciones enunciadas en los párrafos que anteceden, pues no se rindió prueba

acerca del peso real y efectivo que habría tenido cada una de las piezas perdidas, sino que sólo fue verificado el peso total al descargarse la mercancía en el puerto de Iquique, según dá cuenta el DPU N° 81836.

74. 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.

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, 882, 914, 915, 917, 922, 923, 927, 929, 979, 980, 1014, 1027, 1032, 1034, 1036, 1038, 1160, 1161, 1162, 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 Edgar Hermosilla Aguirre:**

1° Que se rechaza la tacha del testigo, formulada a fojas 154.

**B. En cuanto a la tacha del testigo don Alvaro Aravena Tapia:**

2° Que se acoge la tacha del testigo, formulada a fojas 176 vuelta.

**C. En cuanto a la tacha del testigo don Patricio Keith Gómez:**

3° Que se rechaza la tacha del testigo, formulada a fojas 133 del exhorto agregado al proceso a fojas 196.

**D. En cuanto a la objeción de documentos de fojas 122:**

4° Que se rechaza la objeción de los documentos de fojas 98, 104-105, 106, 109, 116 y 118.

5° Que se acoge la objeción de los documentos de fojas 108, 110 a 113, 114-115 y 117.

**E. En cuanto a la objeción de documentos de fojas 145:**

6° Que se rechaza la objeción de los documentos de fojas 129 y 131.

7° Que se acoge la objeción de los documentos de fojas 132, 133, 134 y 136.

**F. En cuanto al fondo:**

8° Que se hace lugar a la demanda de lo principal de fojas 21.

- 9° Que, en consecuencia, Compañía Sudamericana de Vapores S.A. deberá pagar a Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. la suma de US\$ 13.334,08 (trece mil trescientos treinta y cuatro coma cero ocho dólares de los Estados Unidos de Norteamérica).
10. Que la suma indicada en el N° 9° deberá pagarse con más intereses corrientes para operaciones reajustables en moneda extranjera desde el 15 de junio de 1999, fecha de notificación de la demanda, hasta el día del pago efectivo.
11. Que no se emite pronunciamiento en cuanto a la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual deducida en el otrosí de fojas 21, atendido lo resuelto en cuanto a la demanda deducida en lo principal de fojas 21.
12. Que no se condena a la demandada al pago de las costas, por aparecer que ha tenido motivos plausibles para litigar.

Notifíquese y archívense los antecedentes en su oportunidad.

*[Handwritten signature]*

Dictada por el árbitro don Gonzalo Mahan Marchese

*[Handwritten signature]*  
 Elena Ortega Aranda  
 Ministro de Fe

Conforme con sus originales que rolan de fojas 209 a 235 de los autos arbitrales "Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. con Compañía Sudamericana de Vapores S.A.". Valparaíso, 2 de abril de 2001.

*[Handwritten signature]*



66  
Valparaíso, a dieciocho de octubre del año dos mil uno.

Resolviendo la petición de informe en derecho formulada a fojas 267, no ha lugar.

VISTO:

Se reproduce la sentencia apelada de fecha treinta de marzo del dos mil uno, escrita de fojas 209 a 235 y SE LA CONFIRMA con las siguientes declaraciones:

a) Que la suma que se ordena pagar en el N° 9° de su parte decisoria lo es a título de indemnización de perjuicio; y

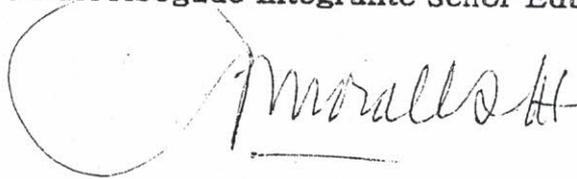
b) Que los intereses corrientes para operaciones reajustables en moneda extranjera que se manda pagar en el N° 10° de su parte resolutive, se calcularán, según el artículo 1.245 del Código de Comercio, "a contar del hecho que origina tal indemnización, esto es, a partir del 9 de octubre de 1996, fecha del pago efectuado por la Compañía de Seguros demandante, como consta en el "Recibo de indemnización y finiquito" agregado a fojas 109.

Se previene que el Ministro don Patricio Martínez Sandoval no comparte el razonamiento ni la decisión relativa a los intereses y estuvo, bajo este respecto, por confirmar sin declaración la sentencia.

Regístrese y devuélvase con los expedientes tenidos a la vista.

Rol N° 1.173-2001.

Redacción del Abogado Integrante señor Eduardo Niño Tejeda.









Pronunciada por los señores Ministros Titulares  
de la Ilustre Corte **GONZALO MORALES HERRERA**

**Patricio Martínez Candia**

**EDUARDO NINO TEJEDA**

**ABOGADOS INTEGRANTES**

SECRETARIO

En Valparaíso, a

18 OCT 2001

notifiqué por el estado la resolución  
precedente y la de fs \_\_\_\_\_



