

Revisado
Busta
ppm

Subsecutorio 27



Valparaíso, quince de julio de mil novecientos ochenta y cinco.

VISTOS:

Se reproduce la sentencia en alzada, con las siguientes modificaciones:

Se eliminan sus fundamentos vigésimo segundo, vigésimo tercero, vigésimo cuarto, vigésimo quinto, vigésimo sexto, vigésimo séptimo, vigésimo octavo, vigésimo noveno, trigésimo y trigésimo primero.

Y teniendo en su lugar y, además, presente:

1º) Que en la especie la acción deducida en autos tiene su fundamento en el contrato de transporte, es de carácter contractual y, en consecuencia, se trata de la misma acción de que era titular el consignatario asegurado antes de que se le pagara la indemnización del seguro, de tal forma que no representa una acción independiente y propia del asegurador completamente ajena a los derechos del asegurado;

2º) Que en el artículo 553 del Código de Comercio se contemplan dos situaciones: subrogación por parte del asegurador o sucesión a título singular por parte del mismo en los derechos que el asegurado tenga contra terceros mediante la voluntad del asegurado -cesión aludida en el inciso 1º- y subrogación por parte del asegurador sin que medie la voluntad del asegurado -sin necesidad de cesión como refiere el inciso 2º- y lo efectivo es que en ambas situaciones el asegurador que ha pagado la indemnización se subroga o sucede en los derechos del asegurado;

3º) Que en esta materia gobierna el principio básico en derecho de que el sucesor no puede tener más derechos que los que tenía su antecesor; dicho de otra manera, el asegurador que ha pagado la indemnización al asegurado, se subroga en los derechos de éste contra el autor del siniestro, subrogación que tiene como fundamento inmediato el pago de la indemnización y cuyo objetivo es evitar la impunidad por parte del autor del siniestro o bien el enriquecimiento sin causa en beneficio del asegurado, quien podría

//cobrar indemnización tanto a su asegurador como al autor del siniestro;

4º) Que, en armonía con lo anotado, cabe señalar que en las dos situaciones previstas en el artículo 553 del Código de Comercio existe subrogación, sólo que en un caso es de carácter convencional y en el otro es de carácter legal, diferencia que entraría a explicar el tratamiento establecido en el inciso final de dicha norma legal.

Conforme a lo anteriormente reflexionado puede afirmarse que todo lo que el cargador haya efectuado con anterioridad a la subrogación es perfectamente oponible al asegurador que con posterioridad se ha subrogado en sus derechos; de manera que si el cargador ha incurrido en alguna renuncia, ésta empecerá al asegurador subrogado, sin perjuicio de los efectos que esa renuncia pudiera haber producido en las relaciones contractuales entre asegurador y asegurado, siendo ello en todo caso una cuestión distinta a la oponibilidad referida al principio.

Acorde a lo que se viene expresando, se colige que una es la relación entre el consignatario asegurado y el transportista, a la cual se incorpora posteriormente el asegurador cuando ha pagado la indemnización al asegurado, y otra la constituye la relación entre el asegurador y el asegurado. De ello se infiere que nos encontramos frente a dos contratos, que aunque diversos, aparecen con determinada vinculación.

5º) Que, por otro lado, no resulta acertado sostener el hecho de que al asegurador le es oponible toda cláusula limitativa de responsabilidad que haya pactado o convenido el cargador con el transportista y que, en tal evento, empecza al consignatario asegurado. Dicho criterio no es absoluto, ya que todo asegurador responsable está en condiciones de averiguar la naturaleza de los riesgos que asume, y así en el caso del transporte marítimo se traduce en indagar aspectos relacionados con la travesía a que será sometida la carga, la nave que hará la conducción, fecha del embarque, los términos del contrato, etc.;

6º) Que, en más, las características y naturaleza del //

*... el ...
ciento sesenta 160*

//contrato de seguro dan por supuesto que todo asegurador conoce o al menos debe conocer los términos en que habitualmente son transportadas las mercaderías por vía marítima, toda vez que los respectivos conocimientos de embarque constan en formularios -contratos tipos- los que son perfectamente conocidos en el mercado del ramo y que, en todo caso, guardan estrecha semejanza entre ellos.

Dadas las mismas razones anotadas, resulta inaceptable admitir que un asegurador no conozca las reglas internacionales bajo las cuales usualmente se transportan las mercaderías por mar amparadas en conocimientos de embarque, concretamente las Reglas de La Haya, según la Convención de Bruselas de 1924 o las de La Haya Visby de 1968, según protocolo suscrito también en Bruselas. Estos dos cuerpos normativos que rigen internacionalmente, a veces porque han sido expresamente ratificados, a veces porque han sido incorporados al derecho interno y a veces por la sola ley del contrato, establecen la limitación de responsabilidad por bultos, en el caso de autos, US \$500 por bulto porque así lo dispone el equivalente norteamericano de las Reglas de La Haya, vale decir, la Cogsa 1936 (Carriage of Goods by Sea Act);

7º) Que, sin perjuicio de lo ya dicho anteriormente en torno al artículo 553 del Código de Comercio, conviene precisar que constituye un deber de todo asegurador, al momento de pagar la indemnización, verificar que el asegurado que ha sido indemnizado no haya afectado su derecho y, por consiguiente, el del asegurador, para recuperar del autor del siniestro más allá de los términos que el asegurador tuvo en vista al momento de celebrar el contrato de seguro.

De lo consignado, fluye que si un asegurado, después de contratado el seguro, altera los términos del contrato de transporte de tal modo que perjudica el eventual derecho del asegurador subrogado para recuperar del tercero, existiría, no cabe duda, una clara infracción del contrato de seguro que habilitaría al asegurador para negarse a pagar la indemnización al asegurado, situación que es muy diferente a aseverar que el asegurador //

//tendría que cancelar al asegurado y de todas maneras podría recuperar por parte del tercero. Esto último, lisa y llanamente, significaría negar la existencia del pacto librado entre asegurado y transportista y entrar a confundir los correspondientes efectos del contrato de transporte con el del seguro,

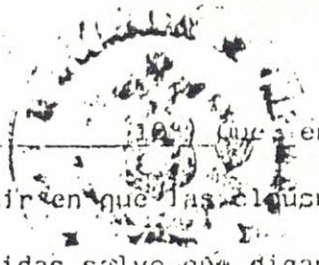
8º) Que, también es útil puntualizar en el caso sub-lite que el asegurado tampoco aparece en situación de haber aumentado los riesgos con posterioridad a la contratación del seguro al convenir con el transportista en la cláusula limitativa de responsabilidad.

En efecto, si bien es cierto que sobre todo asegurado pesa semejante obligación -artículo 538 del Código de Comercio- no es efectivo que el orden cronológico sea el supuesto en el fallo de primer grado (considerando 24, que se ha eliminado). Por el contrario, el asegurador -al momento de la contratación del seguro- conoce perfectamente los términos conforme a los cuales la mercadería o carga asegurada será transportada aunque materialmente no se haya confeccionado todavía el respectivo conocimiento de embarque y, en la práctica, se suscriba primero la propuesta del seguro. Sin embargo, la póliza suele ser posterior, y ello es precisamente lo que ocurre en la especie en que el embarque se produjo el 18 de Septiembre de 1981, en tanto que las pólizas del seguro fueron emitidas el día 22 de Septiembre de 1981;

9º) Que, asimismo, conviene resaltar que el artículo 229 del Código de Comercio que se cita en la sentencia examinada no es aplicable al contrato de transporte marítimo por cuanto sólo dice relación con el contrato de transporte terrestre. Si podemos sostener que el contrato de transporte marítimo es un contrato distinto del de transporte terrestre, con una individualidad propia y, en consecuencia, en el silencio de la ley mercantil, en materia de fletamento, no puede ni debe aplicarse regla alguna del transporte terrestre, ni vice-versa; pero, de acuerdo con el artículo 2º del Código de Comercio, podemos sí recurrir, en caso necesario, en materia de fletamento, a los artículos 2013 a 2021 del Código Civil, referentes al arrendamiento de transporte;

//

[Handwritten signature]



//

109) Que en otro ángulo, debe acéntuarse la conveniencia de insistir en que las cláusulas exonerativas y limitativas de responsabilidad son válidas salvo que digan relación con el dolo y la culpa grave. En autos, no ha existido o, al menos, no aparecen probados los presupuestos de una culpa grave por parte del transportista. En cambio, se encuentra acreditado que no obstante las medidas de precaución tomadas los hurtos y robos son habituales en el tráfico marítimo que cubrió la carga. En este aspecto, cabe consignar lo declarado por los testigos de la demandada a fs. 109 y siguientes;

11º) Que, igualmente, no resulta atinado sostener que los contratos a que se alude en estos autos, serían de adhesión. No todo contrato de transporte marítimo de mercaderías es un contrato de adhesión.

En efecto, si bien en numerosas oportunidades el transporte marítimo concretado en un conocimiento de embarque puede envolver un contrato de adhesión, esto es, a aquél cuyas cláusulas son establecidas por una de las partes, restándole sólo a la otra su aceptación o el camino de no contratar, carácter que se hace expedito por la existencia de un formulario o contrato-tipo redactado con antelación por el oferente y que el adherente no hace sino tomar, no es efectivo que todos los contratos de tal naturaleza sean de adhesión. Por el contrario, el transporte marítimo de mercaderías, que traduce el conocimiento de embarque, puede corresponder perfectamente a un contrato de libre discusión, vale decir, que el contenido de sus cláusulas sea el resultado del intercambio previo de pareceres de ambas partes contratantes;

12º) Que, en armonía con lo recién consignado, puede colegirse que no se está en condiciones de afirmar, en una primera etapa y sin análisis de los antecedentes necesarios, que un determinado contrato ha tenido o haya podido tener el carácter de contrato de adhesión, más todavía si en la causa no se desprende alegación alguna en tal sentido por parte de

//la persona que habría sido víctima del contrato de adhesión.

Valga la pena señalar que en el actual proceso no existe ninguna prueba del hecho de que él o los contratos en que el juicio incide hayan sido contratos de adhesión. Por lo demás, el propio actor tanto en sus escritos de demanda o réplica nunca sostuvo tal eventualidad, ni tampoco aparece rindiendo prueba alguna en igual sentido;

13°) Que, acorde a las argumentaciones que se han estado en los razonamientos precedentes -a esta altura de la estructuración del presente fallo- los sentenciadores de la instancia vienen en recalcar los siguientes aspectos:

a) La acción interpuesta en el libelo de fs. 29 es de carácter contractual, toda vez que radica su fundamento en la responsabilidad contractual en que habría incurrido la parte demandada. A idéntica conclusión conduce el hecho de que la aludida demanda aparezca fundada en los respectivos conocimientos de embarque N°s 34 y 35 que fueron omitidos por la demandada, documentos que en su forma resumida -short form- se encuentran acompañados a fs. 6 y 19;

b) La mencionada acción contractual ha sido deducida por el asegurador -actor- de la carga perdida, quien aparece indemnizando al consignatario asegurado, como se acredita con los documentos agregados de fs. 72 a 75;

c) La acción se ha ejercitado por un asegurador que se ha subrogado en los derechos del titular original, no sólo por el ministerio de la ley -artículo 553 del Código de Comercio- sino también por expreso tras-paso de sus derechos que le hizo el consignatario asegurado -el siniestrado don Luis Pérez Cardella- de tal manera que esta subrogación produjo el efecto de transmitir los derechos desde el acreedor a un tercero que le paga.

En su demanda la propia actora dice que en la materia sub-lite don Luis Pérez Cardella transmitió sus derechos a la compañía demandante y ésta es dueña por consecuencia del contrato de transporte; //

Antonio Ferrer

//

d) La documentación acompañada por la demandante a fs. 1, 7, 8, 14, 20 y 21, consistentes en las liquidaciones, propuesta y póliza de seguro respecto de cada una de las partidas amparadas por los conocimientos de embarque N°s. 34 y 35, permiten comprobar que al momento de contratar el seguro, entre la actora y el consignatario don Luis Pérez Cardella, la demandante tuvo o debió tener cabal compenetración de que estaba asegurado mercadería que iba a ser objeto de una travesía marítima con todos los riesgos inherentes a dicha modalidad de transporte. La referida documentación -para los efectos ya señalados- también aparece reforzada con lo expuesto por el representante de la Compañía demandante al contestar las preguntas cuarta y quinta en la diligencia de absolución de posiciones de fs. 208 y 208 vta. de autos;

e) La parte demandada, teniendo en cuenta el contenido del documento que rola a fs. 48, en ningún momento se opuso al requerimiento indemnizatorio de la actora, pero condicionó dicho capítulo en términos de que la indemnización quedare limitada a lo que disponen los respectivos contratos de transporte, vale decir, los conocimientos de embarque "Long form" en virtud de la remisión que a ellos hacen los "Shorts form", esto es, un máximo de US \$3.000, o sea, US \$500 respecto de cada uno de los seis bultos extraviados.

Es del caso recordar que el auto de prueba de fs. 56 incluyó esta materia como cuarto punto y sólo la parte demandada produjo prueba testimonial sobre el particular. Como puede apreciarse de fs. 109 a 114, los testigos Craig-Christie, Prain y Lillo abordaron el problema de las cláusulas limitativas de responsabilidad insertas en los conocimientos de embarque y en especial en cuanto a la cláusula de limitación de responsabilidad por bulto, y todo ello sin desconocer que, en algunas oportunidades, las Compañías transportistas llegaron a indemnizar cantidades superiores por haberse así pactado con los cargadores o consignatarios;

f) La responsabilidad limitada que se examina y a la //

//que quedó sujeta el transportista -Cía Sudamericana de Vapores S.A.- en virtud de la ley del contrato, no constituyó una situación inamovible o definitiva, toda vez que siempre se presentó la posibilidad de contratar el transporte marítimo con la cláusula "ad valorem", que significaba establecer el valor de la mercadería transportada en los respectivos conocimientos de embarque, lo que si habría determinado el pago de un mayor flete y la conducción de la carga en recintos especiales de la nave, dando esto un mejor margen de seguridad.

En este campo, las declaraciones de los testigos Craig-Christie, Prain y Lillo -fs. 109 a 114- presentados por la demandada, se proponen de explicar adecuadamente el transporte de carga por vía marítima en esas condiciones y modalidad. Mas aún, el testigo Horacio Mardones -fs. 103 vta- de la demandante, reconoce las ventajas de operar bajo conocimiento "ad valorem", sistema que no contrató la actora, o mejor dicho, el cargador o consignatario asegurado a quien ella entró a subrogar;

14°) Que las diligencias de absolución de posiciones -prueba confesional- llevadas a cabo a fs. 206 y 208, con la comparecencia de los representantes de la Compañía Sudamericana de Vapores S.A. y de la Compañía de Seguros Ina Kappes S.A., señores Patricio Falcone Schiavetti y Jorge Manuela Phillips, respectivamente, quienes respondieron las preguntas contenidas a fs. 205 y 207, no aportan mayores antecedentes -aparte de los ya anotados- que permitan alterar las conclusiones a que arriba el presente fallo;

15°) Que en lo concerniente al capítulo de las costas de tenerse presente que la parte demandada aparece con motivos plausibles para litigar, en primer término por haber invocado el régimen derivado del contrato de transporte marítimo oportunamente celebrado con el cargador en beneficio del consignatario asegurado y en cuyos derechos ha debido subrogarse el asegurador una vez que canceló la indemnización, y en segundo lugar, porque dicha parte, una vez emplazada, se allanó a la demanda, aunque alegó la limitación de responsabilidad proveniente del conocimiento de embarque. //

107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
841
842
843
844
845
846
847
848
849
850
851
852
853
854
855
856
857
858
859
860
861
862
863
864
865
866
867
868
869
870
871
872
873
874
875
876
877
878
879
880
881
882
883
884
885
886
887
888
889
890
891
892
893
894
895
896
897
898
899
900
901
902
903
904
905
906
907
908
909
910
911
912
913
914
915
916
917
918
919
920
921
922
923
924
925
926
927
928
929
930
931
932
933
934
935
936
937
938
939
940
941
942
943
944
945
946
947
948
949
950
951
952
953
954
955
956
957
958
959
960
961
962
963
964
965
966
967
968
969
970
971
972
973
974
975
976
977
978
979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000

//

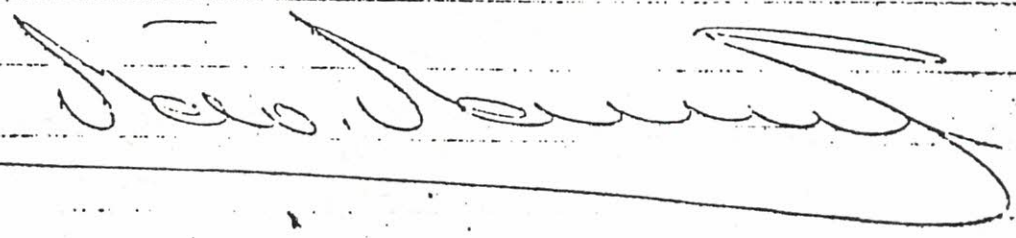
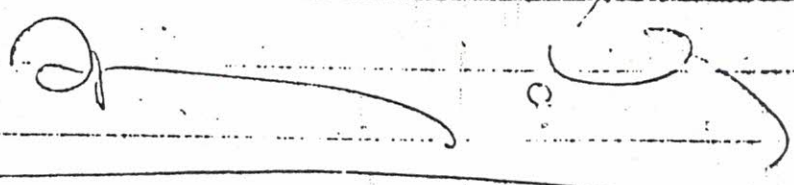
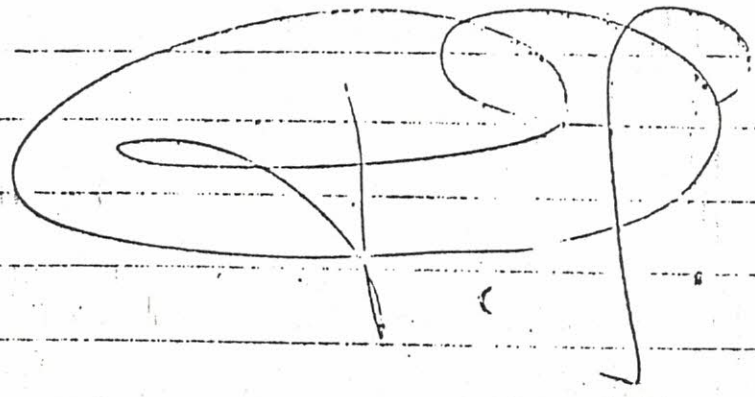
Por todas estas consideraciones y atendido, también,

lo dispuesto en los artículos 1545, 1546, 1603 y 1609 del Código Civil, se revoca la sentencia apelada de fecha veinte de Marzo de mil novecientos ochenta y cuatro, escrita de fs. 152 a 160, en cuanto por su decisión d) condena a la parte demandada al pago de las costas de la causa, y se declara que se exime a dicha parte de tal gravamen, en razón de haber obtenido y, además, por los motivos plausibles desarrollados en la motivación décimo-quinta del actual fallo; se confirma, en lo demás recurrido, la expresada sentencia, con declaración que la demandada -Compañía Sudamericana de Vapores S.A.- debe pagar a la demandante -Compañía de Seguros Ina Kappes S.A.- la suma de tres mil dólares (US \$ 3.000.-) o la cantidad equivalente en moneda nacional, de acuerdo al tipo de cambio oficial determinado por el Banco Central de Chile, por concepto de indemnización de perjuicios a raíz de la pérdida total de seis cajones de cosméticos.

Regístrese y devuélvase.

Redacción del Ministro don Domingo Yurac Soto.

Rol N° 102.241.-



ns
va
ud
a
ri
ro
ta
de
pa-
e
ni
ne-
el
ue
mi-
//

Pronunciada por los señores Ministros Titulares

de la Illust. Corte

SR. DOMINGO YURAC SOTS

SRA. IRIS CONZALEZ ACQUEVEDO

Alzada multa p. Francisco Ferrer
Chile

NELLY LEON REVECO
SECRETARIA

En Valparaíso, *Quince de Julio*

de mil novecientos *ochenta y cinco*

Señalado la *causa rol N° 101.571* y de

la *causa rol N° 1097-84* y le certifica el Sr.

Jesús Fontecilla (Mano Blanca)
Personas Brutas - *Personas Brutas*
Personas Brutas - *Personas Brutas*

Reveco

Certifico que la fotocopia que anteceden son fiel a su original que he tenido a la vista en la causa rol N° 101.571 del 1° Juzgado civil de Valparaíso Caratulado "Compañía de Seguros Ina Kappes S.A. con Compañía Sudamericana de Vapores S.A." sobre Cobro de pesos, rol IC. 1097-84. Valparaíso, treinta de Julio de mil novecientos ochenta y cinco.-



NELLY LEON REVECO
SECRETARIA INTERINA