

a simple vista no se aprecia, pero al tocarlos se palpa el ablandamiento. Indica que tenía vendido cerca de 10 de los contenedores, con un valor promedio de cerca de US\$ 90.000, estimando que las cosechas provenientes de Argentina, Perú y Chile no tuvieron buena calidad por cuestiones climáticas y que por su experiencia sabe que durante los meses de abril y mayo, escasea el tamaño y la calidad de los ajos provenientes de Sudamérica. Manifiesta que los ajos que vende el señor Canepa a través de su empresa vienen en modalidad de venta a consignación libre por cuestiones de fluctuación de mercado.

Repreguntado, el testigo responde que se envió carta de aviso a MSC dando cuenta de ello. Repreguntado, el testigo declara que después de la temporada chilena sigue la cosecha de Zacatecas, México, saliendo al mercado a mediados del mes de mayo, pero los primeros ajos son pequeños y conservan mucha humedad, lo que hace imposible empacarlos en cartón, por lo cual se ocupan mallas para su venta. Esas primeras cosechas zacatecanas no son competencia para los ajos sudamericanos, que vienen en cajas de cartón y en buen estado. Estima que si los 12 contenedores hubieran llegado en tiempo y calidad, los hubiera vendido en el precio que ya tenía pactado. Repreguntado, el testigo señala que reservaron con el señor Canepa los ajos de calibre 8, 9 y 10 par que llegaran al mercado mexicano entre abril y mayo.

Habiéndosele exhibido el Certificado Fitosanitario para importación, que rola a fojas 429 de autos, el testigo declara reconocerlo. Repreguntado, el testigo indica que en el documento antes señalado no se menciona el estado de la mercadería al llegar, porque la autoridad fitosanitaria no se encarga de revisar calidades de ninguna mercancía, sino que no haya plagas cuarentenarias o animales vivos o muertos.

Habiéndosele exhibido el Pedimento de Importación que rola a fojas 428 de autos, el testigo responde que lo reconoce y que hace referencia al valor de US\$29.000 y que dicho valor se indicó porque la mercadería viene libre a consignación, y que con ello puede cuadrar sus cuentas fiscales y no deber Impuestos sobre la Renta. Agrega que la importación de ajo proveniente de Chile no causa arancel alguno ni impuesto de importación para ingresar a su país.

Habiéndosele exhibido las fotografías de la mercancía, que rolan a fojas 210 a 217 y 233 a 299, el testigo declara que reconoce la carga, pero que no recuerda los números de los contenedores. Repreguntado, el testigo responde que siempre que llega mercancía a su bodega, se abren los contenedores y se hace una revisión ocular aleatoria de algunas cajas de los contenedores. En este caso, considerando que la calidad era muy alta y la brotación evidente, se destrabaron algunas tarimas para tocar la mercancía y verla más a fondo, constatando que aparte del brote, venía ablandado en un gran porcentaje en cada caja.

Repreguntado, el testigo reconoce que los documentos que se le exhiben, rolantes a fojas 169 a 174, corresponden a una factura de su empresa y que dice relación con la venta de los ajos que lograron rescatar después de la inspección que se hizo a cada una de las cajas, denominándola venta de salvataje. Repreguntado, el testigo declara que solicitó la presencia de MSC México y le respondieron que nadie podía concurrir, pero que documentara el proceso de destrucción. Repreguntado, el testigo asevera que el excesivo tiempo de tránsito de las cargas al interior del contenedor sería la causa del daño. Que sabe que los ajos, al estar encerrados, emanan gases que provoca que se violente el brote, produciendo un efecto en cadena. Precisa que nos es especialista en la materia.

Contrainterrogado, el testigo declara que no recuerda la fecha exacta del arribo de la nave, pero que fue a mediados del mes de mayo de 2012. Contrainterrogado, el testigo indica que la fecha de las comunicaciones que se le exhiben y que rolan a fojas 651 y 652 de autos, es la de 8 de junio de 2012. Contrainterrogado, el testigo asegura que no recuerda el orden cronológico en que llegaron los contenedores a su bodega, pero no tenía capacidad para recibir los 12 contenedores al mismo tiempo. Debió contratar una cuadrilla de trabajadores para destrabar las tarimas y seleccionar el ajo, los que tardaron un par de días en comenzar. Tardamos varios días en esta selección y comprendió que el daño sería enorme y no valía la pena seguir con los gastos de la cuadrilla. Solicitó un inspector (Surveyor), quien tardó unos días en presentarse en las instalaciones y por ello es que la carta se hizo veinte días después. Contrainterrogado, el testigo declara que no había visto la mercancía hasta que llegó a su instalación y que tal vez se podría arreglar la mercancía y seguir su proceso de venta. Contrainterrogado, el testigo asevera que después de la llegada de la mercancía al Puerto de Lázaro Cárdenas el tiempo normal de despacho, en este caso del ajo, es entre 4 y 5 días hábiles. Recalca que antes de la inspección de fecha 5 de junio de 2012, ya tenía aproximadamente 15 días en su bodega. Al llegar los contenedores a su bodega sólo tenía 4 ó 5 personas de planta y no era posible revisar los 12 contenedores con un total de 27.000 cajas con ajo con ese número de personas. Decidió contratar una cuadrilla de gente para hacer más rápido el trabajo, pero tardó 4 días en juntar 25 personas y realizar la inspección. Después de una semana de trabajo, vio que no había suficiente avance y, desconociendo los procedimientos para reclamar a la naviera, por ser la primera vez que le ocurría, ignoraba los tiempos y formas en que debía realizarse. Una vez que solicitó un inspector (Surveyor), éste tardó entre 3 y 4 días en presentarse a su bodega.

Contrainterrogado, el testigo declara que no cree que hayan sido mucho menores los daños al ingresar el producto a su bodega, tal como dijo el inspector, a simple vista el 50% de la carga se veía en buenas condiciones. Al separar los

ajos brotados se encontraron con un porcentaje de ajo blando, que en apariencia parecía en buenas condiciones. Contrainterrogado, el testigo asevera que los ajos se bajaron en tarimas y su bodega se saturó, porque normalmente descarga tres o cuatro contenedores a la semana, porque lo demás se vende y se envía directamente del puerto a sus clientes en las distintas partes de la República Mexicana. La llegada de doce contenedores simultáneamente colapsó su bodega. Contrainterrogado, el testigo responde que siempre ha almacenado los ajos en su bodega y las condiciones son óptimas y que solamente estaría un poco saturado.

Contrainterrogado, el testigo declara reconocer la mercancía que figura en la fotografía número 5 de fojas 216, que se le exhibe, pero no recuerda el número del contenedor. Sin embargo, asevera que coincide con el que se muestra a fojas 520, pero advierte que puede haber un error porque la identificación la hizo su asistente. Contrainterrogado, el testigo asegura que la bodega se encontraba vacía en espera del embarque. Asegura no recordar la fecha exacta en que acordó celebrar este negocio, pero que fue a principios de temporada que acordaron reservar lo más grande y mejor para cubrir el mercado mexicano entre abril y mayo de 2012, por lo que no hubo una fecha exacta. El testigo señala que, por experiencia de años anteriores, se sabe a fines de abril y comienzos de mayo hay escasez de ajos grandes en el mercado y se vende de manera considerable. El testigo asegura que no hubo precio de compra porque la mercancía viene para venta en consignación, con el precio libre. Los precios que figuran en las Facturas de Exportación, que obran a fojas 178 a 188, son los precios en los cuales los tenía vendidos antes que llegara el producto en mal estado. El testigo explica que no emitió facturas de igual numeración de las que rolan a fojas 177 a 188 por un valor menor. El testigo indica que a la fecha de embalaje que figura en la foto número 3 de fojas 246, es 17 de abril de 2012.

Contrainterrogado, el testigo expresa que los ajos en malla son producto ya separado, que se pusieron en mallas para poder tirarlos, tal como si fuera a granel. El testigo afirma que lo que quiso decir en la carta de fecha 8 de abril, fue que el precio ya una vez separado y arreglado, había quedado a la mitad, no a la llegada del mismo a sus bodegas, sino cuando terminó de vender los ajos.

4.- A fojas 799 la declaración de don **José de Jesús Ríos Núñez**, quien legalmente examinado a los puntos de prueba declara:

A los puntos de prueba números tres y cuatro, el testigo declara que sí existieron los daños; que fue personalmente y observó los contenedores con los ajos brotados y blandos al tacto. Consultó al Ingeniero Rodrigo Ramm acerca de cómo había sido el proceso, calcular los días entre su embarque y llegada al puerto de destino y así poder llegar a la conclusión que se encuentra plasmada en

el documento suscrito por él, ya que debido al tiempo de traslado y de transporte de Chile a México, que fue mucho, ya que debió haber sido de 15 a 20 días. El ajo chino, morado o violeta, que venía de Chile era de final de temporada, era de tamaño grande y venía con la maduración lista para comercializarlo. La causa del daño del ajo fue el tiempo de tránsito entre los puertos de Chile y México, que fue de un mes.

Repreguntado, el testigo señala que reconoce que el documento que se le exhibe, rolante a fojas 229 y 230 de autos, es el informe emitido por él junto con Rodrigo Ramm. El testigo explica que el valor de la mercancía dañada se estima entre 90.000 y 100.000 dólares americanos por contenedor, ya que en esa época aparece la producción nacional del Estado de Zacatecas. Ese ajo es pequeño y conserva humedad, por lo que debe embalarse en mallas, a diferencia del ajo chileno, que es de mayor tamaño y viene en una mejor presentación.

Contrainterrogado, el testigo responde que no conoce físicamente a don Rodrigo Ramm, sólo por vía telefónica en junio y julio de 2012. Señala que no trabaja habitualmente con él; sólo en esta ocasión. Hicimos comentarios acerca del problema de los ajos y, de acuerdo a las conclusiones, estimamos que el tiempo del traslado fue la causa del daño. Elaboré el informe y no le envié copia alguna. El testigo responde, que la inspección física a los ajos fue a inicios de junio de 2012, y que por motivo de tener otras actividades lo entregó en esa fecha. Contrainterrogado declara que no tuvo oportunidad de ver los ajos más que en la bodega de Proveedora Majo de Irapuato S.A. de CV, agregando que fueron doce contenedores que transportaron la mercadería. El testigo declara que el informe de fecha 19 de enero de 2016, que rola a fojas 231 y 232 de autos, fue elaborado de acuerdo a su testimonio y al del señor Rodrigo Ramm. Asegura, además, que el tiempo de transporte entre Chile y el puerto Lázaro Cárdenas es de 15 a 20 días, según el ingeniero Ramm. Contrainterrogado, el testigo indica que la carga soportaba un tiempo de tránsito de 15 a 20 días y que el valor asignado a ella de entre 90.000 y 100.000 dólares americanos por contenedor porque en esa época el valor de mercado era alto, de 44 ó 45 dólares por caja. Asegura que la fecha de embarque no podría haber afectado la mercancía. Contrainterrogado, el testigo declara que, en su opinión, las condiciones ambientales existentes en las bodegas donde se encontraban almacenados los ajos al momento de la inspección no podrían haber agravado la condición. Dice desconocer si las condiciones en ella se mantuvieron inalterables desde el arribo de la mercancía hasta su disposición final.

5.- A fojas 799 la declaración de don **Juan Manuel Pérez León**, quien legalmente examinado a los puntos de prueba declara:

Al punto número tres, el testigo declara que llegaron los ajos desde Chile a la bodega, los cuales estaban bonitos, pero al tocarlos se encontraban blandos y germinando. Nos encargamos de descargar la mercancía de los contenedores y no teníamos un avance significativo de la producción, en virtud que la mayoría de los ajos estaban dañados y debíamos rescatar aquellos en buen estado para venderlos. Esperábamos el arribo de la mercancía alrededor de 20 días. Se exhibe la fotografía número 4 de la foja 248 y, repreguntado, el testigo afirma que aparece. Repreguntado, el testigo declara que los ajos dañados se tiraron en el basurero municipal y que se transportaron en góndolas a dicho lugar.

Contrapreguntado, el testigo declara que los ajos llegaron en el mes de mayo, aunque no recuerda el día y eran 12 contenedores y que es habitual que se reciban hasta tres contenedores a la semana y que no sabe por qué no había llegado la carga. El testigo informa que son de 5 a 7 personas las que trabajan habitualmente en la bodega y que se agregaron unas 15 a 20 personas luego de una semana. Fue muy poco el ajo bueno que pudo rescatarse, no podría dar un porcentaje y que no recuerda cuántas cajas de producto se botaron.

6.- A fojas 799 la declaración de don **Eduardo Ramírez Ávila**, quien legalmente examinado a los puntos de prueba declara:

Al punto tres de la prueba, el testigo declara que los ajos materia de autos, cuando llegaron a la bodega y procedieron a iniciar la descarga, al momento de abrirlos, se dieron cuenta que venían germinados y blandos, y el ajo que presentaba daños era mucho y empezaron a trabajar dicha descarga los que trabajan en la bodega, cinco a seis personas y que, posteriormente, llegó más gente, en un promedio de 10 a 15 personas, para seleccionar los ajos. Los 12 contenedores que contenían los ajos llegaron en dos viajes y una vez descargada la totalidad del producto la mayoría se tiró en el basurero municipal, por medio de góndolas. Repreguntado si aparece en la fotografía número 5 que obra en fojas 287, el testigo contesta afirmativamente

DÉCIMO PRIMERO: Que, la parte demandada rindió prueba testimonial al tenor de la interlocutoria de prueba de fojas 111, consistente en la declaración de los siguientes testigos:

1.- A fojas 722 y siguientes la declaración de don **Carlos Rodrigo Escurra Blaha**, quien legalmente examinado a los puntos de prueba declara:

Al punto segundo del auto de prueba, interrogado, el testigo declara que lo desconoce porque los contenedores los recibe el transportista en el Terminal, cerrados y sellados, por lo tanto, no es posible verificar la condición de la carga.



Repreguntado, el testigo responde que no le consta, pero por norma general, el que cierra es el exportador y en el caso de contenedores de fruta y perecibles también hay autoridades que están presentes al momento de sellar el contenedor.

Repreguntado, el testigo señala que el transportista no puede revisar la carga y la única opción que se abra el contenedor en la fase del transporte, es cuando una autoridad lo solicita.

Contrainterrogado, el testigo declara que dentro de las autoridades a que se ha referido no se encuentra el Capitán de la Nave. Se refería a autoridades portuarias. El testigo señala que tuvo a la vista los documentos que se le exhibieron, que rolan a fs. 114 a 124, y que corresponden a copias no negociables de los conocimientos de embarque de la Compañía Exportadora Tres Ríos S.A. Agrega el testigo que, si bien no recuerda de memoria los números que identifican a los conocimientos de embarque, podría decir que corresponden a los conocimientos de embarque que ampararon las mercaderías de autos. Contrainterrogado, el testigo afirma que, los conocimientos de embarque no tienen observaciones respecto al estado de las mercancías pero si indica que fueron recibidas full y selladas en el puerto de origen o embarque.

Al punto quinto del auto de prueba, el testigo declara que se adoptamos medidas como agente, informando a los clientes de MSC la situación que estaba ocurriendo en el Puerto de Transbordo, informando de aquello en varias oportunidades. Con respecto al transportista y sus dependientes, lo desconoce. Esto lo sabe porque al recibir el reclamo de Estudio Carvallo y recopilar los antecedentes del mismo, tuvo a la vista las cartas que se enviaron a los clientes informando la situación del puerto de transbordo.

Repreguntado, el testigo señala que referente a la situación del Puerto de Transbordo, se refiere a una huelga de estibadores y posterior congestión de los Puertos en Panamá. El testigo declara que, reconoce los documentos que rolan a fs. 350 a 352 vta, y 551 a 553, que los tuvo a la vista, efectivamente, corresponden a las cartas enviadas a los clientes donde se les informaba el inicio de la huelga, su evolución, su término y la posterior congestión que provocó la huelga. Con respecto al documento de fs. 554, corresponde al listado de distribución de los clientes a los que se les envió esta carta, donde aparece la dirección de Exportadora Tres Ríos y que, efectivamente, lo tuvo a la vista. El testigo afirma que la primera información que se le manda al cliente Exportadora Tres Ríos es el día 3 de abril de 2012, informando que la Huelga en Panamá había iniciado el 30 de marzo.

Repreguntado, el testigo señala que, por lo que recuerda, las mercancías ingresaron a Puerto alrededor del 7 de abril de 2012, eso fue un primer lote; y un

segundo lote, alrededor del 12 de ese mismo mes. El testigo indica que no recibieron ninguna instrucción por parte de la Exportadora Tres Ríos entre la fecha de aviso del inicio de huelga y la fecha de ingreso a puerto.

Contrainterrogado, el testigo declara que, si mal no recuerdo el tiempo de tránsito total de las mercancías de autos entre los Puertos de San Antonio, Chile y Lázaro Cárdenas en México, fueron 29 días. El testigo señala que, el tránsito marítimo normal entre los puertos mencionados, dependiendo de si es transporte directo o con puertos de transbordo, podría demorar entre 19 y 22 días, considerando que el transbordo toma entre 3 y 5 días. El testigo indica que, si mal no recuerda, las mercancías de autos se mantuvieron en el puerto de transbordo, es decir Balboa, Panamá, entre 7 a 9 días; que no lo recuerda exactamente. El testigo seguidamente contesta que, debido al paro de estibadores y posterior congestión, las mercancías se mantuvieron por los días indicados en dicho puerto de transbordo. Contrainterrogado, el testigo señala que, no recuerda desde qué fecha MSC Ginebra y MSC Chile sabían de la situación de huelga y congestión que afectaba a los puertos de transbordo en Panamá, pero por la fecha de la carta, debiera haber sido el 3 de abril de 2012. El testigo afirma que, la información de MSC Ginebra fue a través de MSC Chile a sus clientes, indicando que los tiempos de tránsito se podían ver afectados, pero sin indicar los tiempos específicos.

Contrainterrogado, el testigo declara que la huelga se inició el 20 de marzo de 2012 hasta el 30 de abril del mismo año y la posterior congestión, no recuerda la fecha exacta, pero la última carta fechada es de 8 de agosto de 2012. El testigo afirma que, no recuerda a ciencia exacta, si se tomaron otras medidas aparte de los avisos, pero por norma general, MSC modifica la rotación de las naves para ajustar éstas a los itinerarios que corresponden y, adicionalmente, para mercancías refrigeradas asegura que éstas se mantengan con suministro eléctrico constante. El testigo finalmente declara que, durante los meses de marzo a agosto de 2012, el transportista marítimo demandado en autos siguió transportando mercancías vía Panamá porque, lamentablemente, es el único puerto que une las rutas que tiene MCS con algunos destinos específicos.

2.- A fojas 722 y siguientes la declaración de don **José Humberto Díaz Díaz**, quien legalmente examinado a los puntos de prueba declara:

Al punto segundo, el testigo responde que no se sabe el estado de la carga al momento de cuando se transporta. El contenedor llega cerrado y sellado por el exportador y cuando es un transporte de carga perecible, se evita abrir el contenedor para no romper la cadena de frío. Esto lo sabe por su trabajo, ya que

se desempeñaba en ese entonces como Gerente de Operaciones de Carga Refrigerada en MSC Chile.

Contrainterrogado, el testigo expresa que, en algún momento después del embarque revisé los conocimientos de embarque. El testigo señala que si contienen observaciones con respecto al peso, no con respecto al estado de ellas.

Al punto quinto del auto de prueba, el testigo explica que se adoptaron las medidas razonables para mantener el estado de la carga o mantener el set point solicitado por el exportador. Se mantuvo el contenedor conectado como correspondía y se tuvo un tiempo de tránsito razonable. Esto lo sabe y le consta porque leyó un resumen informativo sobre la temperatura y el tiempo de tránsito, si mal no recuerda, fue entre 25 a 30 días y es lo razonable.

Contrainterrogado, el testigo señala que, hubo un trasbordo en el Puerto de Balboa, Panamá. El testigo dice que no lo recuerda bien, pero cree que la estadía fue entre 4 y 8 días. Contrainterrogado, el testigo señala que ese destino se ofrece con trasbordo en Balboa, por eso fue el exportador quien tomó la decisión al querer realizar el embarque. El testigo afirma que ese tiempo es razonable para un transbordo y, si mal no recuerda, además, había un paro de estibadores en Panamá. El testigo manifiesta que no recuerda la fecha exacta, pero cree que comenzó en marzo; no recuerda la fecha y se extendió hasta fines de abril.

Contrainterrogado, el testigo indica que se ocasionó un problema de congestión. El testigo declara que MSC siguió utilizando el referido puerto de transbordo.

3.- A fojas 750 y siguientes la declaración de don **Guillermo Manuel Rojas Donoso**, quien legalmente examinado a los puntos de prueba declara:

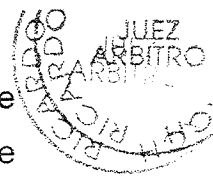
Al punto segundo del auto de prueba, el testigo responde que el transportista no tiene que saber qué carga va, ni en qué condiciones. No obstante, este tipo de carga se inspecciona en origen y fue inspeccionada por el SAG, quien emite un certificado Fitosanitario, que indica que se cumplen las condiciones de calidad del producto y pone un sello a cada uno de los contenedores, sello que es seriado y que aparece en cada uno de los certificados por contenedor. Si no cumple los requisitos, el SAG no emite el certificado y la carga no puede salir de Chile. Esto lo sabe porque es el procedimiento que se da de acuerdo entre los diferentes Ministerios de Agricultura para proteger su sanidad fitosanitaria de mercaderías agropecuarias que se estén importando. Esto lo sabe por la experiencia que tiene en el rubro. Repreguntado, el testigo responde que el transportista no pudo verificar el estado en que se encontraba la carga a su recepción en el puerto de origen.

Contrainterrogado, el testigo asevera que como dijo anteriormente, cuando la autoridad fitosanitaria del país que exporta, inspecciona y emite el certificado fitosanitario y sella el contenedor, se da por supuesto que la mercadería está en condiciones de ser despachada y ése es el antecedente que tiene el transportista para prestar el servicio. El testigo expresa que hay un acuerdo de prestación de servicios en que el cliente exige para mercaderías vivas que desde su recepción en el puerto de origen hasta su entrega en puerto de destino, deben cumplirse. Asimismo, el testigo asegura que obviamente no estuvo presente en el puerto de embarque al momento en que las cargas fueron entregadas al transportista marítimo.

Contrainterrogado, el testigo responde que los documentos rolante a fs. 114 a 124, que se le exhiben son lo que mencionó y hacen referencia a la temperatura a que se programa el contenedor. El testigo declara que los documentos que ha reconocido sólo hacen mención a la cantidad, a la condición de temperatura que debe proporcionar la naviera.

Al punto tercero del auto de prueba, el testigo afirma que, de acuerdo a los antecedentes analizados, en el periodo de navegación que va desde la recepción de la mercadería en puerto de origen hasta la recepción en puerto de destino, basados en los registros gráficos de los dattaloggers, que estaban en los contenedores, considerando que los ajos salieron en buena condición, tal como acredita el certificado fitosanitario, no ve razón por la cual existan esos daños al momento de entrega de la mercadería. Por naturaleza, quiere aclarar, que el ajo es una especie hortícola, que por su alto contenido de materia seca y baja tasa respiratoria es posible de ser transportada en condiciones de contenedores normales, no obstante, considerando que los ajos están en un período de receso, mientras van en un transporte, lo que implica una más baja tasa respiratoria, igual implica de todas formas un alza de temperatura. Razón por la cual, todos los despachos de ajos se exportan en containers refrigerados, con una temperatura programada de menos tres grados Celsius. De esa manera los ajos quedan cubiertos de cualquier eventual daño, durante el período de navegación.

Repreguntado, el testigo responde que, reconoce el documento rolante a fs. 589 a 636 que se le exhibe como su informe, ratifica su contenido y sus conclusiones y reconoce como suya la firma puesta al final del mismo. El testigo asegura que ya dijo que durante el periodo que la mercadería estuvo en custodia por parte del transportista, se dieron las condiciones ambientales adecuadas para que la carga fuera recibida en buenas condiciones en el puerto de destino, de parte de la autoridad fitosanitaria Mexicana y de los antecedentes revisados, la causa del deterioro de la mercadería fueron las malas condiciones de almacenaje en las instalaciones del comprador. El testigo asevera que detectó información



contradictoria, por cuanto hay un informe de una empresa externa que dice que había un 50% de pérdida. Después, hay fotografías en que muestran cajas en que los ajos no presentan los daños que pretenden tener. Después, hay una declaración del cliente que dice que hizo salvataje de cuatro containers de los 12 que eran, sin identificar cuáles eran, lo que tampoco corresponde al 50% y en la declaración de destrucción de los ajos, no se menciona cuantas camionadas o metros cúbicos fueron eliminados.

Reinterrogado, el testigo declara que reconoce los documentos de fs. 543 a 549, en la primera página aparece que hay una pérdida estimada del 50%. Con respecto al documento de fs. 421 a 519, reconozco la mayoría del informe, salvo algunos que dice cargo inspect, que corresponden a los 12 containers, no me recuerdo de haberlos visto entre los antecedentes que me entregaron. Los otros, si los reconoce. En la fs. 423 menciona vagamente que se hizo 10 viajes en camiones al vertedero, pero no dice cuántos kilos ni cuántos metros cúbicos y el material se descartó.

Contrainterrogado, el testigo declara que, no asesora a exportadores ni a exportadores de ajos, ni cebollas en la actualidad. En el pasado, hace 20 a 25 años, asesoró a productores de ajos y cebollas deshidratados. Era la empresa BHC en Llay Llay.

Contrainterrogado, el testigo responde que los factores determinantes para concluir que la mercadería mientras estuvo a buen resguardo durante el periodo de navegación, que implicó su recepción conforme por la autoridad Mexicana, y el hecho de que los informes y las inspecciones de terceras partes MGS y Marss, así como el informe del Ingeniero Agrónomo mexicano, tienen fecha muy posterior a la recepción conforme en el puerto de destino y a la aseveración de uno de los informes que dice que los ajos fueron almacenados en una bodega sin las condiciones de temperatura y humedad, expuestos al sol, lo que se corrobora en fotografías que adjuntan dichos informes. En ellas aparece una mala estiba de la carga, la cual está absolutamente desordenada, lo que dificulta la ventilación de los ajos allí almacenados. El testigo confirma lo que dice, es decir, como indica textual en el mismo "el objetivo del presente informe es validar el correcto funcionamiento de los 12 containers involucrados, entre puerto de origen y destino y si hubieran existido anomalías mediante el análisis de los datos registrados, evaluando el eventual efecto sobre componentes de calidad de la carga mencionada en el mencionado periodo".

Contrainterrogado, el testigo manifiesta que cada containers tenía registro de temperatura y humedad mediante dattaloggers, que registraron dichos parámetros, que registran el comportamiento diario de temperatura y humedad de cada uno de los contenedores, desde puerto de origen a puerto de destino,

que incluye en el último tramo, registro de temperatura ambiente hasta que fueron recibidos por el cliente. Este dattaloggers está, a su vez, respaldado en una tabla por registro de frecuencia horaria, a 60 minutos, así como otro registro que indicaba los cortos periodos de tiempo en que los containers estuvieron sin energía por característica propia de este tipo de transporte, con transbordo en puerto intermedio. El testigo afirma que recibió los registro de temperatura o dattaloggers vía correo, de parte del señor Ramírez, los que fueron impresos y los que fueron comparados con el registro en tabla y hay coincidencia plena. El registro en tabla, no recuerda el nombre exacto, pero tiene un registro de temperatura y humedad hora por hora desde el día 1 hasta que la unidad dejó de registrar en poder del cliente; al haber coincidencia plena, asumió que eran los registraos originales. Asimismo, el testigo responde que no tuvo a la vista los PTI de los contenedores. Tampoco conoce quienes fueron los fabricantes de los contenedores. El testigo responde que no tuvo a la vista los registros de alarma de las unidades.

Contrainterrogado, el testigo afirma que trabajó 33 años en una empresa de hortalizas que produce semillas y que tiene la experiencia de exportación de todos esos años, no tiene estudios académicos al respecto. Sí, agrega que tiene conocimiento técnico y científico del tema de la dormancia o receso en ajos y cebollas, puesto que hizo su tesis de grado en ese tema. El testigo manifiesta que sí consideró otros factores como fertilización equilibrada, o sea niveles adecuados de nitrato, fósforo y potasio, frecuencias de riegos, índices de cosechas y manejos de post cosecha. El testigo responde que a fojas 594 a 587 de su informe, se menciona en general los otros factores considerados en el análisis de este informe. El testigo asevera que en su informe se identifican 2 tipos de ajos, ajos tipo blanco y ajos tipo rosado. Hay que considerar que esta especie, comercialmente, se reproduce en forma vegetativa, esto indica que no hay intercambio genético entre una generación y otra, razón por la cual, se habla de tipos de ajos y es por esto que en este informe no se hace diferencia entre ajos rosados o morados que se mencionan en distintos informes.

Contrainterrogado, el testigo asevera que sí fueron considerados los tiempos de tránsito y se mencionan en el N° 9, fs. 603 a 605, en que se adjunta los tracking del primer y segundo embarque y aparece la fecha de despacho, la fecha de recepción en puerto de destino. El testigo aclara que el tiempo de transporte total de las mercaderías desde el puerto de origen San Antonio hasta el puerto de destino son 32 días del primer despacho y en el segundo despacho, son 29 días. Seguidamente el testigo declara que sobre la base del informe de SGS que dice que la mercadería fue almacenada en bodega sin control de temperatura y humedad, lo que técnicamente corresponde a un galpón. Nunca

tuvo registro de las condiciones de almacenaje en las instalaciones del cliente, no obstante, en el registro de los dattaloggers de los containers se puede ver en los últimos 3 ó 4 días de registro, que las temperaturas en algunos containers llegaron sobre 30 grados, cuando ya las unidades estaban desconectadas. Indica que era obligación del transportista funcionando desde puerto de origen a puerto de destino.

Contrainterrogado, el testigo asevera que no sabe si el transportista marítimo instruyó o participó en la inspección de la carga, entiende que la responsabilidad del transportista, léase naviera, tienen responsabilidad entre puerto de origen y puerto de destino, por lo que no le compete dar instrucciones ni supervisar las condiciones después de entregada la mercadería. El testigo asegura que el transportista marítimo no participó en la destrucción de las mercaderías.

Al punto cuarto del auto de prueba, el testigo responde que reitera lo que declaró anteriormente, que en el periodo de navegación en que la carga estuvo bajo custodia del transportista, los registros permiten aseverar que la carga no sufrió deterioro.

Repreguntado, el testigo asevera que no recuerda haber tenido a la vista los certificados fitosanitarios de la autoridad Mexicana. El testigo declara que si los ajos hubieran llegado en mala condición, las autoridades fitosanitarias no habrían autorizado su entrada a México. El testigo consigna que existe un acuerdo entre las autoridades fitosanitarias entre Chile y México, que están disponibles en las respectivas páginas web señaladas en el anexo del informe, respecto de los componentes de calidad de ajos que se exportan de Chile a México y existe una página de la autoridad fitosanitaria de México que señala las condiciones de ajos importados desde Chile, ambos requisitos son similares.

Consultado, el testigo responde que no recuerda todos, es que tienen que estar los bulbos en buena condición, sin catafilas sueltas, tienen que estar libres de pudriciones y de brotes y libres de suelo. El testigo asegura que si los ajos hubieran llegado brotados a puerto de destino no hubieran sido aceptados para ingresar a territorio Mexicano.

Contrainterrogado, el testigo declara que, por norma de la Organización mundial de Comercio, las autoridades fitosanitarias no pueden retener o retrasar el despacho de mercaderías por razones de Inspección. El testigo declara que los ajos se despacharon en dos oportunidades. La primera, de cuatro containers, los certificados fitosanitarios están emitidos un día después de la fecha en que aparecen recibidos los tracking en Lázaro Cárdenas, el puerto. Y el segundo despacho, de 8 containers fueron recibidos al día siguiente de lo que indica el tracking de ingreso a Lázaro Cárdenas. Como son 12 containers, lo más probable

es que fueron firmados por distintos inspectores cuyos nombres no conoce.

Al punto quinto del auto de prueba, el testigo responde, el transportista y sus dependientes, a través de los registros de temperatura y humedad, demostraron que sí cumplieron con los requisitos de transporte de la mercadería. Porque de la revisión de los dataloggers siempre la carga estuvo en condiciones requeridas por el exportador, durante todo el período de navegación. Esto lo sabe porque está en los registros que ha señalado en su informe y que tuvo a la vista para el mismo.

Contrainterrogado, el testigo responde que desconoce si existían otras obligaciones correspondientes al transportista marítimo, porque fue contratado para hacer un informe técnico respecto del caso y en cuanto a la pregunta que se le consulta, no tiene conocimiento.

4.- A fojas 765 y siguientes la declaración de don **Gonzalo Andrés Álvarez Carreño**, quien legalmente examinado a los puntos de prueba declara:

Al punto segundo del auto de prueba, el testigo responde que en relación a los documentos a que tuvo acceso no hay mención del estado propiamente tal del producto. Los documentos y registros o gráfica hacían entender que la carga fue recibida en buenas condiciones. Los documentos tenidos a la vista eran: gráficos de los contenedores, tracking de los contenedores, y el otro era el certificado de la entidad sanitaria.

Repreguntado, el testigo responde que tiene 21 años de experiencia trabajando en transporte refrigerado en relación al manejo de cargas dentro de la región de Sudamérica, por ende, tiene la calificación para analizar los documentos entregados. El testigo declara que se entiende que cada exportador debe pasar por una serie de inspecciones previo al carguío del contenedor y quien es el que conoce la condición específica de su carga, existiendo un manifiesto de la condición en términos de temperatura de la carga al analizar las gráficas, que puede determinar la misma condición en términos de temperatura, no así de calidad propiamente tal.

Al punto cuarto del auto de prueba, responde que su respuesta es no tomando en considerando el comportamiento en las gráficas de los contenedores. Considerando que la mantención de la temperatura durante el trayecto fue estable, sin existir abusos en el control de temperatura. Uno de los principales efectos que pueden afectar la carga de ajos.

Contrainterrogado, el testigo informa que, básicamente, existe la obligación de integridad de la carga, esto quiere decir que recibe contenedor sellado y entrega el contenedor en destino también sellado, manteniendo la cadena de frío de acuerdo a la carta de temperatura entregada por el exportador. El testigo manifiesta que, por lo general las Compañías Navieras entregan estimados de

tiempos de tránsito, ya que existen variables difíciles de controlar, como es el caso de retrasos en la conexión, averías mecánicas y/o cierres de puertos como ejemplos claros. El testigo asevera que las gráficas que recibió eran documentos originales, ya que reconoce el tipo de formato utilizado para la generación de esas gráficas. Agrega consultado que no recuerda específicamente si tuvo a la vista los PTI de los contenedores. Su enfoque fue específicamente el analizar en detalle cada gráfica. Contrainterrogado, el testigo asegura que no recuerda quien era el fabricante de las unidades reefer, pero cree que era Carrier.

Al punto quinto del auto de prueba, el testigo responde que, vistos los documentos, entiende que se cumplieron los periodos de custodia para los contenedores, entendiéndose principalmente cadena de frío.

Contrainterrogado, el testigo asegura que, básicamente la custodia e integridad de la carga entre el puerto de embarque y el puerto de destino contratado.

DÉCIMO SEGUNDO: Que, a fojas 402 y siguiente de autos, se realizó la audiencia de exhibición de documentos decretada a fojas 341 y siguientes de autos, respecto de la solicitud realizada por la demanda te en su escrito de fojas 303 y siguiente de autos. El apoderado de la demandada acompaña los documentos consignados con la letra A, números 1 al 12, con excepción del los números 10 y 11, lo que no se encuentran en su poder; acompaña además los tracking o rastreo de las mercancías; acompaña los documentos consignados con la letra C del escrito de la solicitante, denominados Booking Notes o reservas de espacio; acompaña los avisos de embarque que se enviaron en relación a las cargas consignadas en los conocimientos de embarque; acompaña los documentos consignados con la letra F, quedando en la custodia del tribunal.

DÉCIMO TERCERO: Que, habiéndose concluido con la exposición y análisis de la etapa de discusión y de la etapa probatoria desarrollada por las partes en autos y con la finalidad de proceder a resolver la controversia materia de autos, este sentenciador –en primer término- de acuerdo a la interlocutoria de prueba que rola a fojas 111 y siguiente de autos, le corresponde pronunciarse sobre el primer punto sustancial y controvertido de autos, esto es, la efectividad de encontrarse prescrita la acción interpuesta por la demandante.

Respecto de este punto, este Juez Árbitro no acogerá dicha excepción, por estimar que por el hecho de la notificación de la demanda de designación de árbitro de fecha 2 de mayo de 2014, se produjo la interrupción de la prescripción, según consta en causa rol N° 5233-2014, del Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, lo que consta a fojas 16 de los presentes autos, por lo que el plazo de

dos años previsto por el artículo 1248 del Código de Comercio, se cuenta, desde el día en que debieron haberse entregado al consignatario las mercancías, según lo señala el artículo 1249 N° 2 del citado cuerpo normativo, esto es, los días 12 y 16 de mayo de 2012, por lo que resulta del todo evidente que la excepción de prescripción alegada por la demandada no puede prosperar y, más aún, no tiene asidero alguno en las normas legales citadas considerando, a mayor abundamiento, que la demandada no aportó prueba alguna en lo relativo a los presupuestos fácticos de la excepción alegada.

DÉCIMO CUARTO: En segundo término, la demandada ha alegado como excepción de fondo la falta de legitimación pasiva de Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A., al no formar esta como parte del contrato marítimo de autos. Al tenor de lo dispuesto en el artículo 922 inciso final que dispone que el agente de naves tiene, representación suficiente para actuar en juicio sea activa o pasivamente, en todo lo que se refiere a su explotación por el capitán, armador o dueño de la nave, lo que consta en el mandato de fojas 17 de estos autos, Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A ha comparecido en representación de Mediterranean Shipping Company S.A., Geneva, por lo que no cabe más que concluir que Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. ha comparecido por ambas empresas en representación de Mediterranean Shipping Company S.A., Geneva, persona jurídica que es parte del contrato marítimo de autos, siendo de la esencia de la acción de responsabilidad contractual, que la parte que asume los riesgos del contrato es aquella que lo celebró efectivamente con la actora, por lo que se acogerá la excepción de fondo relativa a la falta de legitimación pasiva interpuesta respecto de Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A.

DÉCIMO QUINTO: Ahora bien, corresponde a este sentenciador pronunciarse sobre el segundo punto de prueba de la interlocutoria de prueba que rola a fojas 111 y siguiente de autos, esto es, el estado y condiciones que en que se encontraba la carga al momento de su recepción por parte del transportista marítimo en el puerto de origen.

Ahora bien, en relación a este punto se puede concluir que la mercancía fue recibida en buenas condiciones, en el puerto de origen, por parte del transportador marítimo. En efecto del análisis de los documentos consistentes en Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287779, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287605, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287639, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC

Tamara, viaje N° 1215R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287704, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287746, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287795, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287688, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287811, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6282606, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Florida, viaje N° 1214R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6282580, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Florida, viaje N° 1214R; Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6282622, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Florida, viaje N° 1214R, se puede constatar que estos no presentan reserva u observación alguna en los términos del artículo 1019 del Código de Comercio.

A mayor abundamiento, en los referidos conocimientos de embarque no se observa reserva alguna en los términos establecidos en el artículo 1017 del Código de Comercio, por lo que en atención a lo dispuesto en el artículo 1019 del citado cuerpo legal, se presume que fueron entregadas "en buen estado". Por otro lado, todos los documentos referidos, concordados con los Certificados Fitosanitarios emitidos por el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile, dan cuenta de que la mercancía ha sido inspeccionada en el puerto de origen encontrándose en buenas condiciones para ser exportadas. Así las cosas, se tendrá por acreditado el buen estado de las mercancías transportadas al momento de ser recibidas por el transportista marítimo en el puerto de origen, de acuerdo a lo establecido en el punto segundo de la interlocutoria de prueba ya indicada.

DÉCIMO SEXTO: Corresponde a este sentenciador analizar el tercer punto de prueba de la interlocutoria de prueba que rola a fojas 111, esto es, la existencia, causas, naturaleza y cuantía de los perjuicios cuya indemnización se reclama por la demandante.

Que, la demandante alega que con ocasión de los transportes marítimos de autos, se originaron perjuicios consistentes en graves daños a la mercancía transportada, daños por sobremaduración, debido fundamental al retraso en la entrega de las mercaderías, lo cual provocó pérdidas totales a su representada. Los daños reclamados por la actora ascienden a la suma de USD 1.058.111.- (un millón cincuenta y ocho mil ciento once dólares de los Estados Unidos de

Norteamérica) derivados de los distintos conocimientos de embarques indicados en la parte expositiva de la presente sentencia.

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

Así las cosas, en virtud del análisis de los conocimientos de embarques, ya indicados en el considerando décimo quinto de la presente sentencia, se puede dar por acreditado, que efectivamente, en el puerto de San Antonio Chile, se embarcaron a bordo de las M/N MSC Tamara y M/N MSC Florida, cajas de ajos frescos, para el porteo de las mercaderías hasta el puerto de Lázaro Cárdenas – México, amparados en los 11 conocimientos de embarques debidamente individualizados en el considerando anterior de la presente sentencia. Sin embargo, este sentenciador en atención a que no se acompañó el conocimiento de embarque BL N° MSCUT6282540, que amparaba el transporte a bordo de la MN MSC Tamara, no tendrá por acreditada la existencia de los daños derivados de dicho embarque, por cuanto en atención a lo dispuesto en el artículo 977 del Código de Comercio, el conocimiento de embarque es el documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo.

Por lo tanto, corresponde determinar la existencia de los perjuicios reclamados, esto es, si la carga transportada fue recibida por el consignatario en el puerto de destino, con los daños que la demandante reclama. La actora indica que al arribar las mercaderías a las bodegas del consignatario, éstas presentaban graves y serios daños productos de una sobremaduración, lo que significó una pérdida total del producto el cual quedó completamente inutilizado para su comercialización. Sobre este punto este sentenciador tendrá por acreditado que efectivamente las mercancías arribaron a las bodegas del consignatario con los daños que se indican. Dicha circunstancia se tiene por acreditada por la prueba documental consistente en reporte de inspección N° CTS/INS – 56394/2012 emitido por los Srs. SGS de México con fecha 11 de junio de 2012, en el cual se indican los daños que presentan las cajas de ajo, las cuales se encontraban con daños producto de sobremaduración lo que ocasionó germinación de la carga, haciéndose imposible su comercialización; a la misma conclusión se puede arribar al analizar el documento consistente en Informe MEX 1210-0014 “Relación de los hechos vinculados al embarque de ajos frescos de exportación”, emitido por los Sres. MARSS - México de fecha 19 de octubre de 2012, en el cual se constata el estado de la carga *“la que se encontraba en proceso de descomposición y en su mayoría contaminada por agentes externos”*, adjuntándose un set fotográfico del estado de la mercadería; asimismo el documento consistente en Informe MEX 1208 - “Informe de condición / Disposición final de una partida de ajos”, emitido

por los Srs. MARSS, con fecha 8 de octubre de 2012, se indica que la carga presentaba signos visibles de descomposición no siendo posible su comercialización. La prueba documental recientemente referida contrastada con la declaración del testigo don Joaquín Alfaro Oliveros, representante legal de la consignataria, el cual declaró recibir en sus bodegas las mercaderías con los daños ya indicados, daños que consistían en “blandecimiento” y “grave brotación”, testigo que en atención a su calidad hará plena prueba respecto a este punto. A la misma conclusión se puede arribar analizando las declaraciones de los testigos Srs. José de Jesús Ríos Núñez, Juan Manuel Pérez León y Eduardo Ramírez Ávila, testigos los cuales revisaron las mercaderías en bodegas del consignatario constando los daños ya referidos, pruebas contestes en el hecho principal y sus circunstancias, haciendo plena fe al respecto.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, así las cosas, esto es determinada la existencia de los daños reclamados, corresponde determinar la naturaleza de los perjuicios reclamados y, de las actividades probatorias indicadas en el considerando anterior, también se puede determinar que dichos daños consistieron en perjuicios derivados de una sobremaduración del producto lo que generó brotes y pudriciones de la carga transportada y para esto se tendrá en consideración lo declarado por el testigo don Rodrigo Ramm Cavada, que en razón de su profesión de ingeniero agrónomo dio suficiente razón de sus dichos; a igual conclusión se puede arribar del análisis del documento emitido por el testigo Sr. Ramm Cavada, denominado “informe técnico” de fecha 19 de enero de 2016 y que rola de fojas 231 y siguiente de autos, en el cual se da cuenta del proceso de brotación de los bulbillos del ajo transportado lo que genera una inutilización del producto.

DÉCIMO OCTAVO: Que, determinada la existencia y naturaleza de los daños corresponde determinar la causa de los mismos. La actora ha alegado que la causa de los daños demandados fue el “excesivo y desmedido tiempo de tránsito al que fueron sometidas las cargas” por parte del transportista marítimo. Para analizar el presente punto hay que considerar el tipo de carga que se transportaron bajo los conocimientos de embarques ya indicados, carga la cual consistía en ajo frescos, la cual tiene –según dichos de la demandante- una vida útil determinada y, que producto del retraso en su entrega habría ocasionado los daños reclamados. Por lo tanto, corresponde determinar si los daños en la mercancía se debieron al retraso en su entrega. Es necesario hacer presente que no es un hecho controvertido entre las partes en qué consistía la mercadería transportada, esto es, ajos frescos. La demandante ha alegado que dichos productos tienen una duración determinada la cual viene dada por factores de

estación y cosecha, por lo que, un excesivo tiempo de tránsito perjudica dicha vida útil. Sin perjuicio de que no fue un hecho controvertido en autos, el tiempo en que se transportó la mercadería, la demandante acompañó documento consistente en registro de tránsito – tracking - para el BL N° MSCUT6287779, en el cual se da cuenta de un tiempo de tránsito superior a 30 días para las mercaderías transportadas.

Así las cosas, corresponde determinar si dicho periodo resultó excesivo para un transportador diligente, de acuerdo a las circunstancias del caso y en atención a lo dispuesto en el artículo 985 del Código de Comercio. La demandante ha alegado que el tiempo de tránsito superior a 30 días de las mercaderías, resultó desmedido de acuerdo a los tiempos normales de transporte para dicha ruta y para acreditar dichos tiempos normales acompañó los documentos consistentes en: INTTRA Booking/ Reserva de Espacio N° 11058580; copia de página web con dirección www.searates.com; copia de página web www.csav.com/en/ProductServices/Pageses/TransitTime/transittime_ANDEX_S1.html; y copia de página web www.sea-distances.org. Todos estos documentos indican que el tiempo de tránsito entre los puertos de San Antonio – Chile y Lázaro Cárdenas – México, bordean los 15 días, por lo que, el tiempo de tránsito de las cargas transportadas fue prácticamente el doble del tiempo normal de tránsito. Esta actividad probatoria no fue desvirtuada por la documental y testimonial de la demandada, mas si se tiene en cuenta que el tiempo de tránsito no fue controvertido por la demandada. ✓

Acreditado entonces que el tiempo de tránsito de las cargas fue superior a lo que se le podía exigir a un transportador diligente y teniendo presente, como ya se dijo, que las mercancías transportadas correspondían a un producto perecible, que por su naturaleza tiene un tiempo determinado de vida útil y, por tanto, un tiempo determinado para su comercialización, se tendrá por acreditado que producto del retraso en la entrega de las mercaderías porteadas se produjeron los daños reclamados. Para este punto se tendrá en especial consideración lo expuesto en los informes emanados por los Srs. José de Jesús Ríos Núñez y Rodrigo Ramm Cavada, acompañados por la demandante en su escrito de fojas 300 y siguiente de autos. En el primero de los citados documentos se da cuenta de cómo el excesivo tiempo de tránsito afecta la naturaleza y composición del producto embarcado, generando la brotación del producto, proceso irreversible que daña el producto y lo hace inutilizable para su comercialización. Por otra parte, el segundo informe recientemente indicado, hace un análisis similar a lo descrito por el Sr. Ríos Núñez, llegando a iguales condiciones, informes que fueron ratificados por sus suscriptores al prestar declaración como testigos, donde se abunda y profundiza en las conclusiones ya indicadas. Estas circunstancias son

ratificadas por el documento consistente en "Informe técnico Ingeniero Agrónomo don Martin Cervantes Trigueros, en el cual se indica en su sexto acápite sobre "Análisis con relación a las causas de los daños en las mercancías" los motivos del deterioro en la carga, fundamentándolo principalmente en el hecho que, al ser un producto de fin de temporada, requería para su correcta comercialización, un tiempo normal de tránsito. A mayor abundamiento, el referido informe hace suyo el análisis del documento emitido por el Sr. Ramm Cavada, indicando que: *"nuestra opinión técnica confirma lo expresado por el colega en Chile, en el sentido que por las fechas y la variedad en cuestión estas se encontraban en un proceso de receso en retirada, lo que repetimos hacía necesario un tiempo de tránsito normal, siendo, sin lugar a duda alguna, el excesivo tiempo de viaje la causa principal, de los daños con que arribaron las cargas"*.

La demandada ha alegado, por su parte, que en la especie habría existido un cumplimiento cabal y oportuno del contrato en la medida que la carga fue entregada al consignatario oportunamente, en las mismas condiciones en que fue recibida y que, en todo caso, si hubo algún daño, el hecho causante del mismo no se habría producido mientras la mercancía estuvo bajo la custodia del transportador marítimo. Para tal efecto, y para demostrar que los daños en la carga no fueron ocasionados por el excesivo tiempo de tránsito, la demandada acompañó documento consistente en "informe técnico" elaborado por el ingeniero agrónomo y perito judicial don Guillermo Rojas Donoso, a efectos de desvirtuar la prueba rendida al efecto por la actora, sin embargo, a criterio de este sentenciador, dicho documento no resulta suficiente para desvirtuar las conclusiones precedentemente consignadas. En efecto, dicho informe se centra en indicar que durante la travesía marítima el transportador marítimo cumplió con su obligación de proporcionar los niveles de temperatura y humedad en los rangos solicitados, por lo que el porteador no habría incumplido con sus obligaciones, no obstante, la actora ha reclamado daños en las mercaderías producto del excesivo tiempo de tránsito entre el puerto de origen y el puerto de destino, mas no por la circunstancia de no mantener la temperatura adecuada dentro de los contenedores. Además el referido informe, por otro lado atribuye las causas de los daños a circunstancias de almacenaje en las bodegas del consignatario, hechos posteriores al periodo de custodia del transportista marítimo, concluyendo, además que, por el sólo hecho de autorizar la importación por parte de la autoridad sanitaria mexicana, se podría concluir que las mercaderías se recibieron en buenas condiciones en el puerto de destino, lo que para este sentenciador no resulta prueba suficiente al respecto.

DÉCIMO NOVENO: Finalmente, habiéndose consignado la existencia, naturaleza y causas de los daños, corresponde determinar la cuantía de los mismos. La actora alega que productos de la pérdida de la carga transportada sufrió un perjuicio total ascendiente a USD 1.058.111.- (un millón cincuenta y ocho mil once dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), según se establece en el petitorio de la demanda, suma desglosada en 12 embarques por una suma de USD 89.700.- (ochenta y nueve mil setecientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), descontándose en algunos embarques las sumas por venta en mercado secundario. Que en conformidad con lo establecido en el considerando décimo sexto de este sentencia no se tendrá en consideración los daños reclamados respecto del embarque amparado en el conocimiento de embarque BL N° MSCUT6282540, a bordo de la MN MSC Tamara, por cuanto dicho conocimiento de embarque no fue acompañado en autos, por lo que no se puede establecer respecto del mismo la existencia de un contrato de transporte marítimo, tal como se indicó en el citado considerando.

Para efectos de acreditar el valor de la mercadería transportada la demandante acompañó documentos consistentes en: documentos únicos de salida N° 4757617-2, N° 4761663-8, N° 4746034-4; facturas de venta de mercancía siniestrada N° 0663, N° 0664, N° 0665, N° 0666, N° 0667, N° 0668; facturas de exportación N° 00996, N° 00990, N° 00991, N° 00993, N° 00994, N° 00995, N° 00992, N° 00989, N° 00988, N° 00986, N° 00987, N° 00985; copia del resumen del libro de ventas de Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente al mes de marzo de 2012, abril de 2012 y mayo de 2012; y copia de las Facturas comerciales de Exportación N° 975, 976, , 977, 978, 982, 983, 984 y 998. Todos los documentos aquí indicados darían cuenta, según la demandante, que el valor mercadería por cada embarque ascendería a los ya referidos USD89.700.- (ochenta y nueve mil setecientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), menos el valor de venta en mercados secundarios respecto de algunos embarques.

Por su parte, la demandada durante la secuela del juicio ha afirmado que el valor de la mercancía transportada no ascendería a los montos indicados por la actora. Para dicho efecto, la demandada acompañó documentos consistentes en: listado de precios de ajos morados del día 1 de abril al 30 de mayo de 2012 del Sistema Nacional de Información e Integración de Mercados de la Secretaría de Economía de los Estados Unidos Mexicanos; y copias de pedimentos de importación a los Estados Unidos Mexicanos de las mercancías transportadas al interior de los contenedores antes señalados. Estos documentos, darían cuenta de un valor menor al indicado por la demandante, para la carga de autos.

Así las cosas, este sentenciador para efectos de determinar el valor correcto de las cargas transportadas, decretó como medida para mejor resolver oficio al Servicio Nacional de Aduanas de Chile, a fin que informara sobre documentos únicos de salida de exportaciones que incorpore el producto denominado "ajos morados frescos" o "fresch garlic purple", en que se incluya el valor de exportación FOB, en dólares de los Estados Unidos de América y la unidad de medida, con la indicación de la cantidad exportada durante el primer semestre de 2012, información que fue recibida a fojas 1078 de autos.

Para efectos de determinar el valor de las mercaderías para cada embarque de autos, este sentenciador estará al valor promedio de las mercancías denominadas "ajos morados frescos" o "fresh garlic purple", exportados desde los puertos de Chile, considerados en la información entregada por el Servicio Nacional de Aduanas, en respuesta al oficio remitido por este sentenciador, en razón de la medida para mejor resolver, decretada en autos, antes mencionada, lo que en consideración a ello, se considera que cada bulto o contenedor de 40" High Cube Reefer, tendría el valor de exportación FOB de US\$67.732,91 (sesenta y siete mil setecientos treinta y dos 91/100 dólares de los Estados Unidos de América) lo que multiplicado por los 11 embarques que se consideran probados, por los respectivos de conocimientos de embarques, el monto total que este Tribunal Arbitral, de acuerdo a las normas de la sana crítica da por acreditado, es el valor FOB de dichos embarques que asciende a US\$745.062,01 (setecientos cuarenta y cinco mil sesenta y dos 01/100 dólares de los Estados Unidos de América), correspondiendo, para los efectos de determinar el monto total del daño reclamado de las mercancías transportadas por la demandada, restar el valor de las mercancías que fueron vendidas por el consignatario, de acuerdo a la prueba rendida, según el análisis que este sentenciador hace de dicha prueba de acuerdo a las normas aplicables, que asciende a US\$ 18.289.- (dieciocho mil doscientos ochenta y nueve dólares de los Estados Unidos de América).

De acuerdo a lo señalado, el monto total de los daños reclamados asciende a US\$ 726.773,01.- (setecientos veintiséis mil setecientos setenta y tres 01/100 dólares de los Estados Unidos de América).

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

VIGÉSIMO: Que, establecida la existencia, naturaleza, causas y cuantía de los daños demandados, se hace necesario determinar si los mismos se produjeron mientras la carga estuvo bajo la custodia de los transportistas demandados, al

tenor de lo establecido en el cuarto punto de la interlocutoria de prueba de fojas 111 y siguiente de autos, es decir, si ello se produjo dentro del período determinado como tal por los artículos 982 y 983 del Código de Comercio, pues sólo en ese evento, en principio, el transportista marítimo podrá ser estimado como responsable del faltante y de los perjuicios que ello produjo, aplicándose al caso la presunción legal de responsabilidad establecida a su respecto por el artículo 984 del mismo Código.

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

Que, así las cosas, en base al estudio de los conocimientos de embarque se ha concluido que los conocimientos de embarque se encontraban limpios y sin reservas tal como se indicó en el considerando décimo quinto de la presente sentencia. En efecto, en los citados conocimientos de embarques se indica que las mercancías se recibieron en "aparente buenas condiciones y orden" no existiendo motivos razonables para sospechar lo contrario, tal como lo exige la norma del artículo 1017 ya referido.

Que, en base a lo recientemente expuesto, esto es, acreditado que las mercancías se recibieron en buen estado y llegaron al puerto de destino con los daños reclamados, corresponde entonces al transportista acreditar que adoptó todas las medidas razonables para evitar el hecho y sus consecuencias, tal como lo dispone el artículo 984 del Código de Comercio, es decir, al porteador le corresponde probar la falta de responsabilidad y no a la inversa, desde que el señalado cuerpo normativo ha invertido la carga de la prueba con el establecimiento de las presunciones en éste consagradas. Esto último se relaciona con el quinto punto de prueba fijado en la interlocutoria de prueba de

fojas 111 y siguiente de autos, esto es, la efectividad que el transportista, sus dependientes y agentes adoptaron las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Este sentenciador establecerá que dicho hecho controvertido no fue objeto de actividad probatoria por parte de la demandada, por lo que se tendrá por no acreditado. En efecto, de la documental rendida por la parte demandada y de la declaración de sus testigos no se puede dar por establecido, en caso alguno, que la demandada haya adoptado las medidas necesarias para evitar el hecho que origina los daños demandados y los avisos dados a sus cargadores mediante correos electrónicos masivos enviados por MSC Chile, por cuenta de MSC Ginebra, según prueba efectuada por la demandada, no resulta suficiente para exonerar de responsabilidad al porteador de acuerdo a lo dispuesto en el citado artículo 984 del Código de Comercio. A mayor abundamiento, de las declaraciones de los testigos de la demandada tampoco se desprende que el transportista marítimo haya adoptado medidas tendientes a mitigar los efectos de la huelga en el puerto de Panamá en el sentido de aminorar los tiempos de espera de la carga.

Que, por tanto, y no habiendo la demandada logrado desvirtuar la presunción legal establecida en el Código de Comercio se tendrá por acreditado que los perjuicios fueron sufridos durante el periodo de custodia de los transportistas. Es necesario precisar, además, que en sede contractual, el acreedor debe probar la existencia de la obligación y no necesita acreditar que su incumplimiento proviene de la culpa del deudor pues ésta queda demostrada por el solo hecho de ese incumplimiento y en el caso del contrato de transporte marítimo de mercancías el transportista se obligó a transportar las mercancías y entregar en las mismas condiciones en que las recibió en el puerto de destino, obligación que incumplió cuando entregó la mercancía con los daños indicados en el puerto de destino.

Finalmente, es necesario analizar que la demandada para desvirtuar lo expuesto precedentemente, acompañó los certificados fitosanitarios emitidos por la autoridad mexicana respectiva para efectos de autorizar su importación, alegando que dichos documentos probarían que la mercadería llegó en buenas condiciones al puerto de destino, sin embargo, para este sentenciador dichos documentos no resultan ser prueba suficiente para desvirtuar la presunciones que favorecen a la carga, por cuanto, se ha declarado por el representante legal de la consignataria que la autoridad sanitaria mexicana no realiza análisis de calidad de los productos importados, sólo hace una revisión a efectos de determinar la presencia de plagas o animales vivos o muertos y finalmente dichos certificados no constituyen prueba suficiente para acreditar que el porteador ha puesto las

mercaderías en poder del consignatario en buenas condiciones, en los términos del artículo 983 del Código de Comercio.



VIGÉSIMO PRIMERO: Que, es necesario pronunciarse de la excepción formulada por la demandada relativa a la concurrencia de culpa o negligencia con el cargador, fundada en el artículo 991 del Código de Comercio, excepción la cual quedó plasmada en el sexto punto de prueba de la interlocutoria de prueba de fojas 111 y siguiente y que se refiere a la situación cuando los daños a la carga transportada no han sido por culpa o negligencia exclusiva del transportador, sino que han concurrido otras causas no atribuibles al porteador. En esta sentencia ha quedado establecido que la mercadería fue recibida en buenas condiciones por el porteador en el puerto de origen, mercadería la cual fue recibida en el puerto de destino por el consignatario con los daños indicados, daños que derivan del excesivo tiempo de tránsito de la carga entre el puerto de origen y de destino, y asimismo, se ha establecido que los daños ocurrieron durante el periodo de custodia de la demandada. Así las cosas, no se ha rendido prueba alguna que logre acreditar que los daños referidos han sido ocasionados por otras causas distintas al retardo en la entrega de las mercaderías. En efecto, según establece la citada norma del artículo 991 del Código en estudio, en su parte final, el transportador puede hacer efectiva la exoneración parcial de responsabilidad *“siempre que pruebe el monto de la pérdida, daño o retraso que son imputables a la otra u otras causas”*, prueba que en caso alguno ha rendido la demandada, por lo que se desechará la excepción formulada por la demandada.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que la parte demandada formula como alegación o defensa en sus escritos de contestación y réplica, que en el caso que de autos, el aviso del artículo 1027 del Código de Comercio no fue dado o, habiéndose dado, fue extemporáneo, habiendo operado en su favor la presunción en virtud de la cual, debe entenderse que ésta entregó la mercancía tal como aparece descrita en el documento de transporte, defensa que se plasmó en el hecho de prueba número 8 de la interlocutoria de prueba de fojas 111 y siguiente de autos, debiendo la actora acreditar que efectivamente se dieron los avisos que exige la citada norma. Para este punto, este sentenciador, en conformidad con los documentos exhibidos en la audiencia de exhibición de documentos, correspondientes a los reclamos individualizados con la letra F del escrito de fojas 303 y siguientes de autos, desestimará la defensa planteada por la demandada, no aplicándose, por tanto, al respecto la presunción de buena entrega que contempla el inciso primero del citado artículo 1027 del Código de Comercio.

VIGÉSIMO TERCERO: Que, habiéndose establecido que la demandada debe responder por los daños cuya indemnización se pretende por la demandante en estos autos, es necesario pronunciarse respecto a las excepciones de limitación de responsabilidad opuesta, en forma subsidiaria, por la demandada.

En su escrito de contestación la demandada primeramente funda su alegación de limitación de responsabilidad en el artículo 993 del Código de Comercio, el cual dispone que: *“La responsabilidad del transportador por el retraso en la entrega con arreglo a lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte marítimo de mercancías”*. Sin embargo, dicha limitación resulta procedente cuando la responsabilidad del transportador se sustente en el retardo en la entrega de las mercancías, situación la cual no ocurre en la especie, por cuanto lo que se ha demandado es el incumplimiento contractual derivado de los daños por sobremaduración en las mercancías, daño que se originó en el excesivo tiempo de tránsito de las mercaderías, al ser éstos de naturaleza perecible. La norma del artículo 993 del Código de Comercio, como ya se indicó se sustenta para la hipótesis legal en que los perjuicios deriven del sólo retraso en la mercadería, más no en daños en ellas, por lo que resulta improcedente la limitación de responsabilidad invocada.

Subsidiariamente, la demandada invocó la limitación de responsabilidad establecida en el artículo 992 del Código de Comercio.

Que, habiéndose establecido que el demandado debe responder por los daños cuya indemnización se demandó en estos autos, es necesario pronunciarse respecto de la excepción de limitación de responsabilidad opuesta.

Al respecto cabe considerar que el apoderado de la demandada justificó la limitación a la responsabilidad alegada en lo dispuesto por el artículo 992 del Código de Comercio. Asimismo, en relación con tal excepción, la procedencia de la misma y los antecedentes para su determinación fueron incluidos en el número 7° de la interlocutoria de prueba rolante a fojas 111 y siguiente de autos, existiendo en estos autos los antecedentes de hecho necesarios para la determinación del límite de responsabilidad que, eventualmente, pudiere favorecerle, incorporando la tasa de cambio de la unidad de cuenta o derecho especial de giro, del Fondo Monetario Internacional, se puede arribar al valor que tendría dicha limitación de responsabilidad.

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

Al respecto, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1244 del mismo Código, la denominada Unidad de Cuenta corresponde al Derecho Especial de Giro, conocido por su sigla DEG, cuyo valor se calcula por el Fondo Monetario Internacional y que, habiéndose realizado por este Juez Árbitro los cálculos correspondientes al caso de autos, esto es, el ejercicio aritmético de multiplicar las Unidades de Cuenta (Derechos Especiales de Giro) que indica la norma, tanto por el número de bultos afectados por los daños reclamados por la demandante como por el peso bruto de los mismos (según se señaló en los respectivos Conocimientos de Embarque), considerando para ello el valor que dicha Unidad tenía al 13 de agosto de 2015, fecha en la cual se alegó la limitación, corresponde aplicar el total de unidades de cuenta obtenidas calculando el total del peso de las mercancías transportadas, esto es, 24.150 kilogramos por cada embarque multiplicado el total de ellos que se han considerado en esta sentencia, que es de 11 embarques, lo que da un total de 265.650 kilogramos, suma que multiplicada por 2,5 unidades de cuenta por kilogramo, lo que da un total de 664.125 unidades de cuenta, que llevadas al valor que dicha Unidad tenía al 13 de agosto de 2015, fecha en la cual se alegó la limitación que era de US\$ 1,400740 dólares de los Estados Unidos de América, suma que alcanza US\$ 930.266,45 (novecientos treinta mil doscientos sesenta y seis 45/100 dólares de los Estados Unidos de América), se ha podido establecer que el monto determinado en esta causa, por este sentenciador, por concepto de indemnización de perjuicios, es inferior a aquel que beneficiaría a la demandada en caso de aplicarse la limitación de responsabilidad indicada, la cual, en definitiva, resulta inoficiosa para el caso materia de autos.

VIGÉSIMO CUARTO: Que, en cuanto a la demanda subsidiaria deducida por la demandante en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual, no se dará lugar a la misma en atención a que, por una parte, la demanda principal ha sido acogida en esta sentencia y, por otra, no ha sido discutido en autos la existencia de un contrato de transporte marítimo entre las partes, lo que, sumado a la existencia del régimen legal de responsabilidad establecido en los artículos 984 y

siguientes del Código de Comercio, excluye la posibilidad de resolver la controversia materia de autos recurriendo – en forma subsidiaria- a la normativa que constituye el estatuto general de la responsabilidad civil extracontractual en nuestro ordenamiento jurídico.

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

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

- 1° Que, no ha lugar a las tachas deducidas por las partes respecto de los testigos individualizados en el cuerpo de esta sentencia.
- 2° Que, no ha lugar a las objeciones formuladas por las partes respecto de los documentos individualizados en el cuerpo de esta sentencia.
- 3° Que, se hace lugar a la excepción de fondo de falta de legitimación pasiva de **Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A.**
- 4° Que, se hace lugar a la demanda civil de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual deducida **Compañía Exportadora Tres Ríos S.A.**, en lo principal de su escrito de fojas 38 y siguientes, en cuanto se condena a la demandada **Mediterranean Shipping Company S.A.**, al pago en favor de la demandante de la suma de **US\$ 726.773,01.- (setecientos veintiséis mil setecientos setenta y tres 01/100 dólares de los Estados Unidos de América)**, o su equivalente en moneda nacional, de conformidad con lo establecido en la presente sentencia. Dicha suma estará sujeta a los intereses corrientes para operaciones reajustables en moneda extranjera, sólo para el periodo que medie entre la fecha en que la presente sentencia quede ejecutoriada y aquella en que se produzca el pago efectivo.



4°) Que, habiéndose acogido la demanda principal y de conformidad con lo razonado en el considerando vigésimo cuarto de esta sentencia, no se dará lugar a la demanda civil de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual deducida, con el carácter de subsidiaria, por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., en el primer otrosí de su escrito de fojas 38 y siguientes.

5°) Que, por último, no se condena en costas a la parte demanda por haber contado con motivos plausibles para litigar.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ricardo Alfredo Abuaud Dagach".

Ricardo Alfredo Abuaud Dagach

Abogado

Juez Árbitro

Paulina Sánchez Campos

Actuaría

COMPAÑÍA EXPORTADORA TRES RÍOS CON MSC CHILE S.A.

ROL: 8265-2014