

Santiago, veintiséis de noviembre de dos mil diez.

VISTOS:

Se reproduce la sentencia en alzada, y se tiene, además, presente:

1°. Que, se encuentra acreditado en autos como hechos sustanciales, pertinentes y no controvertidos los siguientes:

a. Que, en Diciembre de 2004 la demandante contrató el servicio logístico de Maesk Logistic Chile S.A. para el transporte de varios cargamentos de fruta fresca, bajo la modalidad “Door to Door”, vale decir desde las bodegas del exportador hasta las de los consignatarios, estas últimas ubicadas en los puertos de San Petesburgo (Rusia), Livorno (Italia) y Buenaventura (Colombia).

b. Que, Maesk Logistic Chile S.A. contrató el transporte marítimo de la carga con la demandada Maesk Line, empresa que contrajo la obligación de transportar -entre enero y mayo de 2005- los containers desde el puerto de San Antonio, Chile, hasta sus destinos.

c. Que, la demandada no participó en los procesos de estiba, carga y consolidación la fruta al interior de los containers.

d. Que, la demandada entregó toda la mercadería en los puertos de destino a la Autoridad respectiva de cada país donde se descargaron, no correspondiéndole el transporte desde los puertos hasta los lugares de recepción final de los respectivos consignatarios.

e. Que, de lo afirmado por la demandante en los puntos 3.1.7, 3.2.10, 3.3.3, 3.4.15, 3.5.3, 3.6.8, 3.7.9 y 3.8.5 de su demanda arbitral, se desprende claramente que la totalidad de la fruta llegó a manos de los consignatarios, los cuales se hicieron de las mismas para luego disponer de ellas vendiéndolas.

2°. Que, para un correcto entendimiento de la materia sometida a nuestra decisión es menester referirnos al contrato de transporte marítimo, cuya definición legal, contenida en el artículo 974 del Código de Comercio, indica: “Se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercaderías por mar de un puerto a otro”.

De la conceptualización enunciada podemos señalar que los elementos del contrato de transporte de mercaderías por mar son los siguientes:

- 1) Una persona a la cual se le encarga el transporte: porteador;
- 2) Conjunto de bienes entregados para el transporte: mercadería o carga;
- 3) Un precio que se cobra por efectuar el transporte: flete; y

4) Una persona que recibe la mercadería: consignatario.

Así, en el contrato de transporte marítimo pueden intervenir hasta cuatro personas: el transportador o porteador (el que se obliga transportar las mercaderías), el transportador efectivo (la persona quien el transportador le ha encomendado la ejecución del transporte de mercaderías), el cargador (el que ha celebrado el contrato de transporte marítimo y quien efectivamente ha entregado la mercadería al transportador) y el consignatario (la persona habilitada por un título para recibir las mercancías).

En el caso de marras, el cargador es el demandante, el transportador o porteador es Maesk Logistic Chile S.A., el transportador efectivo es el demandado y los consignatarios son Baltic Trade Company, Importaciones y Exportaciones Fénix Limitada y Salvi Unacoa S.P.A., estos últimos terceros que no han comparecido en juicio.

3°. Que, en cuanto a la normativa aplicable a este tipo de contratos, sin perjuicio de lo que establezcan los tratados o convenciones internacionales vigentes en Chile, procede recurrir -al efecto- a las disposiciones contenidas en el Código de Comercio chileno, que rigen esta materia, siempre que:

a. El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en territorio nacional;

b. El conocimiento de embarque u otro documento que pruebe el contrato de transporte marítimo, estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del párrafo 3 Título V Libro III del Código de Comercio; o

c. Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y éste se encuentre dentro del territorio nacional.

En este caso, siendo el puerto de carga el de San Antonio no cabe duda que la legislación aplicable, primeramente, es la legislación nacional.

4°. Que, constituyen características del contrato de transporte marítimo, contenidas en el Libro III del Código de Comercio las siguientes:

1) Es un contrato que tiene por objeto conducir por mar mercaderías singulares, cargas suelta o agrupadas en contenedores.

2) Es un contrato sinalagmático por las recíprocas obligaciones que se deben las partes y oneroso por el pago que debe hacer el cargador o consignatario al transportista.

3) Es un contrato consensual, no obstante al recibir las mercaderías el porteador debe emitir el conocimiento de embarque, lo que en el caso en estudio efectivamente ocurrió.

4) Es un contrato que genera obligaciones de resultado, esto es, la entrega en destino de los bienes transportados al consignatario, lo que también ocurrió como consta de la demanda.

5) Es un contrato que tiene un estatuto jurídico propio, es decir no requiere recurrir a la analogía y no se rige sólo por el conocimiento de embarque.

5°. Que, constituyen deberes del cargador, además de aquellas que se contrapongan a los derechos del transportista, lo que a continuación se indican:

a. Deber de entregar las mercancías del transportador en tiempo oportuno para su carga sobre el buque;

b. Deber de declarar la naturaleza, calidad y cantidad de las mercancías, así como el número de bultos que las contienen;

c. Deber de hacer embalar las mercancías en forma adecuada para el tipo de carga y de viaje; y

d. Deber de entregar el transportador la documentación correspondiente sobre las mercancías a transportar.

Constituyen obligaciones para el porteador en este tipo de contratos, en relación con la carga, las siguientes:

1) Deber de trasladar los bienes transportados de un puerto a otro;

2) Deber de custodia y cuidado de las mercancías mientras estén embarcadas;

3) Deber de recibir la carga a bordo, disponer su adecuada estiba, procurar de la seguridad del buque y la conservación de las mercancías;

4) Deber de recepcionar y entregar las mercancías y su pertinente carga y descarga del buque, variando el momento de iniciación o terminación de esas operaciones según se convenga la entrega de aquellas al costado del buque o bajo sus plumas o aparejos;

5) Deber de dar aviso al consignatario de la llegada del buque al puerto de destino.

A su vez, son obligaciones del transportista sobre el buque, en general, las comunes a las correspondientes a los contratos de fletamento como son poner en estado de navegabilidad el buque el inicio del viaje, tripulando y

equipándolo adecuadamente y, en relación con el tipo de mercancías a transportar, tanto para su carga como para su cuidado. Asimismo debe iniciar y cumplir el viaje en los plazos publicitados anticipadamente, siguiendo la ruta habitual, salvo los casos de justificada desviación.

6°. Que, la responsabilidad demandada en autos se encuentra estatuida en el artículo 982 Código de Comercio, norma que prescribe las reglas siguientes:

1) La responsabilidad del transportador marítimo por la pérdida, daño o retraso que sufran las mercaderías se extiende durante todo el período que ellas están bajo su custodia.

2) No es una responsabilidad subjetiva, basada en la culpa ni objetiva fundada en un riesgo creado, sino es propia del transporte marítimo.

3) El período de custodia de las mercaderías en el transporte marítimo se inicia desde el instante en que el transportador las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o la persona que actúa en su nombre; de una autoridad o de un tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos del puerto de carga, se deban poner las mercaderías para ser embarcadas.

4) El período de custodia de las mercaderías en el transporte marítimo termina cuando el transportador las haya entregado de alguna de las formas dispuestas en el artículo 983 del código mencionado, a saber:

a. Poniéndolas en poder del consignatario;

b. En los casos en que el consignatario no las reciba, poniéndolas a disposición del consignatario en conformidad al contrato, las leyes o los usos del puerto de descarga;

c. Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero, a quienes según las leyes o reglamentos del puerto de descarga, deban entregarse las mercaderías. Esta última forma fue la que opero en los casos en estudio.

7°. Que, en relación con la responsabilidad que se analiza, el artículo 984 del Código de Comercio prescribe una presunción simplemente legal de responsabilidad, por cuanto -a su tenor- el transportador marítimo es responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías y del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o retraso se produjo cuando las mercaderías estaban bajo su custodia. Así, el régimen de responsabilidad, que el Código de Comercio dispone para los transportistas, se basa en una presunción legales a favor de los intereses de

la carga, de modo tal que a través de este ordenamiento se contempla un sistema de custodia, el cual empieza con la entrega de la carga al porteador y se agota con la entrega de este último en los términos del artículo 983 del código en comento, salvo cláusula convencional en contrario que no es el caso.

Por lo señalado, resulta de particular importancia el que sea un hecho sustancial, pertinente y no controvertido el que la totalidad de las cargas enviadas por el cargador fueran entregadas en los puertos de destino a la Autoridad respectiva de cada país donde se descargaron, mercaderías que fueron recepcionadas por los consignatarios quienes dispusieron de ellas vendiéndolas. De esta manera, al poner las especies en poder del consignatario, se puso fin a la responsabilidad del transportista.

8°. Que, es pertinente indicar que el artículo 977 del Código de Comercio define el conocimiento de embarque como aquel documento que “prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador”. Agregando el artículo 975 N° 5 del mismo cuerpo legal que se entiende por consignataria aquella “persona habilitada por un título para recibir las mercancías”.

El conocimiento de embarque es hoy un título representativo de mercaderías, tanto así que su poseedor lo puede utilizar como un título negociable, produciendo en el adquirente el efecto de hacerse de las mercancías mediante la entrega del conocimiento con una tradición simbólica, dentro de las alternativas contempladas en el artículo 684 de nuestro Código Civil. De esta forma la cesión del conocimiento de embarque o de sus copias permite al consignatario hacerse dueño de las mercaderías y disponer de ellas, pudiendo incluso enajenarlas a terceros, como indica la demanda que efectivamente ocurrió.

9°. Que, establecido todo lo anterior la norma aplicable al caso en estudio se encuentra establecida en el artículo 1027 y siguientes del Código de Comercio y no en el artículo 982 y siguientes del mismo cuerpo legal, como pretende la demandante. A saber, el artículo 1027 señala que “El hecho de poner las mercancías en poder del consignatario hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador las ha entregado tal como aparecen descritas

en el documento de transporte o en buen estado, si éste no se hubiera emitido.” Agregando que “No procederá esta presunción en los siguientes casos:

1° Cuando el consignatario haya dado al transportador aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder, o

2° Cuando la pérdida o el daño de que se trate no sean visibles, y se haya dado aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar en el plazo de quince días consecutivos, contado desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

No será necesario dar aviso de pérdida o daño respecto de los que se hayan comprobado en un examen o inspección conjunta de las partes, efectuada al momento de ser recibidas las mercancías por el consignatario”.

Pues bien, ninguna de las hipótesis de exclusión de presunción establecidas en el artículo en comento constan en autos, por lo que la presunción simplemente legal de que fueron las mercaderías entregadas al consignatario tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque no se ha desvirtuado, correspondiéndole entonces al consignatario -y no al cargador, quien es quien demanda- la carga de la prueba en contrario.

En el mismo sentido razona el legislador en el artículo 1028 inciso primero del Código de Comercio, al señalar que “En caso de pérdidas o daños, ciertos o presuntos, el transportador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos”. No hay duda que el legislador pone en este caso como contradictores válidos al transportista y al consignatario y no al cargador y al transportista, como ha sido demandado, siendo entonces el o los consignatarios los legitimados activamente para demandar.

10°. Que, sin embargo, el demandante y apelante de autos acompañó documentos con los cuales -a su juicio- se demostraría que cuenta con legitimidad activa para demandar a la empresa transportista Maersk Line, por el incumplimiento en los contratos de transporte marítimo, entre los cuales se incluyen distintas facturas, inspecciones de pre-embarque, informes de inspección, informe agronómico, conocimientos de embarque, facturas de exportación y documentos único de salida (DUS), reclamo extrajudicial que la demandante realizó a Maersk Line e informes.

Que, a este respecto procede excluir la posibilidad de extender el período de custodia que le corresponde al transportista respecto de la carga hasta el momento en que supuestamente el consignatario estableció la merma, como pretende el recurrente; o sea, no es posible extender la responsabilidad del transportista con posterioridad a que la mercancía había sido entregada de la manera prescrita por el artículo 983 letra c) del Código de Comercio, es decir, luego que el transportista marítimo puso la mercancía en poder de una autoridad y por lo mismo, la responsabilidad del primero -en tal sentido- ya había concluido por haber cesado la etapa de custodia de la carga que le era exigible.

11°. Que, por otra parte, la demandante acompañó además, a fojas 287 a 292, copias de cesión de derechos y acciones correspondientes a 52 contratos de transporte marítimo a favor del actor, realizados -aparentemente- por los consignatarios Baltic Trade Company, Importaciones y Exportaciones Fénix Limitada y Salvi Unacoa S.P.A. Sin embargo, las copias de las cesiones son simples y han sido impugnadas dentro de plazo por falta de autenticidad e integridad. Se suma a lo anterior, el no haber acompañado antecedente alguno en que conste que las referidas cesiones de derechos hubiesen sido notificadas por el cesionario y demandante en la forma que prescribe el artículo 1902 del Código Civil, ni que hubieran sido aceptadas por la demandada, por lo que por expresa disposición legal, dicha cesiones -de haber existido- no producen efecto en contra de la demandada Maersk Line.

12°. Que, por lo razonado la posibilidad de ejercer la acción indemnizatoria por los supuestos perjuicios sufridos sólo le atañe al consignatario dueño de las mercaderías, por lo que se rechaza la demanda por falta de legitimación activa del demandante, tanto por la responsabilidad contractual como extracontractual, en contra de la demandada.

13°. Que la prueba documental rendida en segunda instancia en nada altera las consideraciones de la sentencia y lo resolutive de la misma.

Por estas consideraciones y atendido además lo dispuesto en los artículos 186 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, **se confirma** la sentencia apelada, de veinte de enero de dos mil nueve, escrita a fojas 1176 y siguientes, sin costas.

Regístrese y devuélvase con sus Tomos I, II, III y documentos.

Civil N° 1760-2009.

Redacción del Abogado Integrante señor José Luis Borgoño Torrealba.

Pronunciada por la Cuarta Sala de esta Itma. Corte de Apelaciones de Santiago, presidida por la Ministro señora Adelita Ravanales Arriagada, conformada por la Ministro señora Pilar Aguayo Pino y el Abogado Integrante señor José Luis Borgoño Torrealba. No obstante haber concurrido a la vista de la causa y del acuerdo, no firma la Ministro señora Ravanales, por encontrarse ausente.