

\$ 20.-  
Veinte Pesos

56.199

1 //paraiso, veintiseis - de Abril de mil novecientos  
2 cincuenta y ocho.-

3 Vistos: A fjs. 2 don Enrique Barroilhet, Abogado, domi-  
4 ciliado en calle Urriola N°142, asumiendo la representación de  
5 los sres. Internationale Controle Maatschappy NV., comerciantes,  
6 domiciliados en Rotterdam, Holanda, según ofrece acreditarlo,  
7 interpone demanda en contra de la Cía. Sud-Americana de Vapores,  
8 Empresa de Transportes, representada por su Gerente don Luis  
9 Gubler, por sus Sub-Gerentes don Pedro Serrano o don Pedro Ga-  
10 larza, todos domiciliados en esta ciudad calle Blanco N°985,  
11 y solicita que acogiéndosela, en definitiva, el Tribunal declare:

12 1°.-Que la demandada es directa o indirectamente  
13 responsable de los perjuicios sufridos por los demandantes por  
14 su culpa o descuido o falta de diligencia en la estiba y cuida-  
15 do de dicho cargamento durante el transporte entre Panamá y Ro-  
16 tterdam en Marzo de 1954 a bordo del vapor "Maipo";

17 2°.-Que los perjuicios sufridos por o que compro-  
18 meten al demandante alcanzan a la suma de \$ 1.388.407 francos  
19 belgas y 93 céntimos, o la suma que quede demostrada en autos;

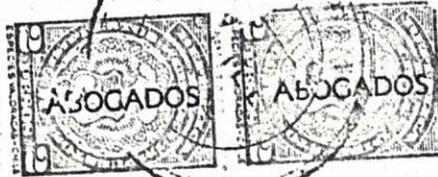
20 3°.-Que la Cía. demandada debe pagar al actor  
21 en su calidad de mandatario de la demandante o a quien sus de-  
22 rechos represente, dentro de tercero día de ejecutoriada la sen-  
23 tencia, la expresada suma de 1.388.407,93 francos belgas o su  
24 equivalente en moneda chilena al tipo de cambio vigente en el  
25 momento del pago efectivo y

26 4°.-Que la demandada debe pagar intereses del  
27 12 % anual o en subsidio legales del 6 % , desde el día de la  
28 notificación de la demanda y las costas de la causa.-

29 Fundando la demanda, el señor Barroilhet expresa:  
30 Que amparado por el "Conocimiento de Embarque" "A la Orden" R.1.//

*copiada a f 49 auto  
4049-*

PAPIL DE FABRICACION NACIONAL



//fechado en la ciudad de Panamá, Florida, el 25 de Marzo de 1954, los sres. Bunge Corporation de Nueva York o sus Agentes en la ciudad de Panamá, embarcaron abordo del vapor "Maipo", de propiedad de la Cia Sud Americana de Vapores, un cargamento de setenta y cuatro mil novecientos ochenta y nueve sacos con grano de maní pelado destinado a Rotterdam, Holanda.- Que de acuerdo con el timbre estampado en el "Conocimiento" de embarque, la mercadería fué recibida abordo el 25 de Marzo de 1954 y fué retirada en Rotterdam por los portadores del Conocimiento, los sres. "Internationale Controle Maatschappy NV".-Que una parte de dicho cargamento, a saber 34.148 sacos, que debían ser transbordados en Rotterdam a faluchos para ser conducidos hasta Merksem en Bélgica, con el objeto de ser entregados a los sres. "Nouvelle Huileries Anversoises S.A.", de acuerdo con las órdenes de entrega N°s. 3 y 4, fué revisado en Rotterdam el 12 de Abril de 1954, en cuya circunstancia se notó vestigios de un polvo verde en los sacos descargados de la bodega N°5 del vapor Maipo.-

Que practicado un reconocimiento por los agentes del Lloyd en Rotterdam, se vió que en la parte interior de los sacos no se notaba la presencia de polvo, y como la apariencia exterior de los granos de maní fuera normal, se llevó a cabo el transbordo para Merksem.- Llegado el cargamento a este punto se usó parte de él en la fabricación de aceite "arachis" o sea, aceite de maní.- A poco de comenzado el proceso se notó que el aceite resultaba de color verdoso lo que obligó a suspender de inmediato la fabricación hasta hacer investigar la causa.- Algunos días más tarde se llevó a cabo una inspección conjunta por los Agentes del Lloyd en Amberes con los inspectores de las otras partes interesadas entre otros los representantes de los armadores del vapor Maipo.- Que-  
dó demostrado que los granos de maní habian sido contaminados

\$ 20.-

Veinte Pesos

56.199

1 // con un polvo verde el cual se encontraba en la bodega  
2 N°5 del "Maipo" como residuo de un cargamento allí transporta-

3 do, el cual contaminó los sacos de mani durante el transporte  
4 y manipuleo.- Que por el expresado descuido y estado inapto de  
5 la bodega en que se transportó esta parte del cargamento para  
6 sus mandantes, éstos sufrieron grandes perjuicios cuyo monto  
7 acreditará en su oportunidad, haciendo presente que los fabri-  
8 cantes del aceite mencionado emplearon un ingenioso tratamiento  
9 con greda descolorizante logrando quitarle al aceite el color  
10 verdoso, con lo cual pudo limitarse grandemente el perjuicio.-

11 Que de acuerdo con el informe del Lloyd's, los perjuicios  
12 según detalle ascienden a la cantidad de 1.388.407.93 francos  
13 belgas.-

14 Agregan los demandantes que, a pesar de las diligencias efec-  
15 tuadas en Holanda, la Cía. Sud Americana de Vapores se ha ne-  
16 gado a satisfacer adecuadamente los daños reclamados,- que de  
17 acuerdo con el Art. 2015 del Código Civil el acarreador es  
18 responsable de la destrucción y deterioro de la carga, a me-  
19 nos que se haya estipulado lo contrario, o que se pruebe vicio  
20 de la misma, fuerza mayor o caso fortuito, y tendrá lugar la  
21 responsabilidad del acarreador no sólo por su propio hecho si-  
22 no por el de sus Agentes o sirvientes.- Que, consecuente con  
23 la regla general del Código Civil el art. 2016 del mismo pres-  
24 cribe que no podrá invocarse la fuerza mayor o caso fortuito  
25 que pudo evitarse con mediana prudencia o cuidado.-

26 Que por su parte el art. 989 del Código de Comercio dispo-  
27 ne que el fletante- en el presente caso la Cía. Sud Americana  
28 de Vapores- está principalmente obligada, bajo responsabilidad  
29 de daños y perjuicios, a mantener al fletador el libre goce  
30 de la nave, y agrega el art. 1022 del mismo Cuerpo de Leyes que,



// "justificando los cargadores que la nave no se hallaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no estarán obligados a pagar flete alguno y podrán reclamar del fletante los daños y perjuicios que hubieran sufrido".-Que es indudable que el estado de navegar no solo se refiere al hecho de que la nave pueda permanecer a flote sin zozobrar, sino que se extiende al concepto de navegar con la seguridad que ofrecen las naves de igual edad y construcción y al buen estado y limpieza de las bodegas.-Que el Armador está obligado a estibar debidamente el cargamento que recibe y cualquier descuido en esta obligación, cual es la falta de adecuado aseo en las bodegas lo hace responsable de sus consecuencias sin que le sea lícito liberarse de responsabilidad por cláusulas insertadas de antemano en los Conocimientos de Embarque.-

Finalmente, expone el demandante que el art.1546 del Código Civil ordena a las partes contratantes desempeñarse de buena fé y los obliga a todas las cosas que emanan de la naturaleza de la obligación o que por Ley o costumbre pertenecen a ella y el Art.1547 obliga al deudor a responder de culpa leve resultando así que el naviero-deudor debe responder ante el cargador de la antedicha culpa.- Que en el presente caso son también aplicables al caso de autos lo que disponen los artículos 3° y 4° de la Ley de Transportes de Mercaderías por Mar de Estados Unidos de Norte América de 16 de Abril de 1936 , o la " Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Conocimientos de Embarques" suscrita en Bruselas el 25 de Agosto de 1924, a virtud del llamado <sup>CLIE</sup> el propio Conocimiento de Embarque de la Cía.demandada hace a/ tales Leyes .-

A fjs..24 don Alberto Videla, por la Compañía Sud Americana de Vapores, cuya personería consta de autos, - solicita el re-



\$ 20.-

Veinte Pesos

56.199

1 //chazo de la demanda, con costas ( El señor Videla se  
 2 individualiza a fjs. 8, Abogado, domiciliado en esta ciudad, ca-  
 3 lle Cochrane 867m como mandatario de la Cia. Sud Americana de  
 4 Vapores, sociedad anónima de transportes, domiciliada en calle  
 5 Blanco 895, también de esta ciudad).-

6 Fundando su petición de rechazo a la demanda, el señor  
 7 Videla dice;

8 1°.-Que según la demanda la mercadería de que se trata  
 9 fué retirada de abordo el 25 de Marzo de 1954 en Rotterdam y  
 10 parte de ella, a la cual se refiere la demanda, trasladada a  
 11 faluchos.-Que esta partida trasbordada a faluchos fueron 34.148  
 12 sacos que fueron destinados a Arberes. Que en los momentos de  
 13 la descarga en Rotterdam no hubo reclamo alguno de los portado-  
 14 res del Conocimiento los señores Internationale Controle Maats-  
 15 chappy NV, quienes al recibir el cargamento debieron cumplir con  
 16 la disposición del art.1319 N°1 del Código de Comercio y con  
 17 la del art.1320 del mismo cuerpo de leyes y en cuando recibie-  
 18 ron la mercadería sin reclamo ni protesta alguna.-Que no ha-  
 19 biendo existido demanda dentro del plazo de dos meses, hacen que  
 20 la presente demanda sea inadmisibile.-

21 Que es efectivo que el maní iba destinado a Rotterdam  
 22 Que la obligación y responsabilidad del trasportador terminó  
 23 con la entrega en ése puerto de la referida mercadería.-Que pos-  
 24 teriormente los sacos fueron llevados por lanchas de Rotterdam  
 25 a Amberes, trasporte que, naturalmente, se hizo por cuenta y  
 26 riesgo de los consignatarios.-

27 Que la Cía. Sud Americana de Vapores está exenta de  
 28 toda responsabilidad por los hechos que se mencionan en la de-  
 29 manda a virtud de lo pactado en el Conocimiento que corre a  
 30 fjs.10 que es Ley para las partes.-



58

// Agrega la parte demandada, que los consignatarios se recibieron de la mercadería el 25 de Marzo de 1954 y según el art. 1314 N°4° del C. de Comercio, prescriben en un año las acciones dirigidas a obtener la entrega de la carga. - Que la demanda fué notificada el 7 de Abril de 1955, o sea, cuando había transcurrido más de un año desde que los demandantes recibieron los sacos de maní. Opone en consecuencia, la prescripción de la acción. -

Finalmente, sostiene la demandada, que lo que ha podido ocurrir en el caso de autos, no se debió a descuido o negligencia del Capitán de la nave ó de su tripulación, ya que el capitán del vapor "Maipo" cumplió con las obligaciones que le impone el Código de Comercio sobre la irresponsabilidad del naviero, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 15 del Conocimiento. - Que su parte niega total y absolutamente las imputaciones que contiene la demanda sobre descuido o negligencia del capitán y tripulación de la nave. - Que no acepta la efectividad ni monto de los pretendidos perjuicios enunciados en la demanda. - Que no es procedente el cobro en moneda extranjera, ni menos el equivalente en moneda chilena, sin expresarse a que tipo de cambio se hace referencia y conforme a la Ley que creó el Banco Central de Chile, toda obligación en Chile debe solucionarse en moneda corriente chilena, a menos de convención contraria, convención que en este caso no existe y, finalmente, los perjuicios no pueden en ningún caso pretender cobrarse con intereses. -

A fjs. 29 replicó la parte demandante, manteniendo sus peticiones contenidas en la demanda y reproduce las argumentaciones ya hechas y transcribe parte de la documentación acompañada a los autos. -

A fjs. 41 se tuvo por evacuada la réplica en rebeldía. -

A fjs. 42 vta se recibió la causa a prueba, habiéndose //

\$ 20.-

Veinte Pesos

56.199

//dose producido por las partes la documental, testifical

1 y pericial que consta de autos.-

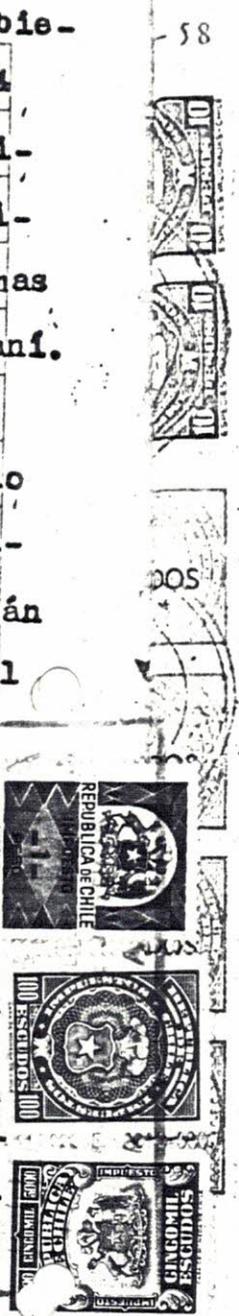
2 Se cito para oir sentencia.-

3 C O N S I D E R A N D O:

4 1°.-Que don Enrique Barroilhet, en representación de  
5 "Internationale Controle Maatschappy NV." deduce demanda contra  
6 la Compañía Sud Americana de Vapores, Empresa de Trasportes, re-  
7 presentada por don Pedro Serrano o don Pedro Galarza a fin de  
8 que se declare que es responsable directamente de los perjuicios  
9 sufridos por la firma demandante, a consecuencia de la mala esti-  
10 ba, descuido o falta de diligencia en el cargamento y transporte  
11 de sacos de maní descascarado, desde el Puerto de Panamá al Puer-  
12 to de Rotterdam, Holanda;

13 2°.-Que la demandada debe pagarle, por los daños cau-  
14 sados, la suma de Un millón trescientos ochenta y ocho mil cuatro-  
15 cientos siete noventa y tres francos belgas ( 1.388.407.93 F.B.)  
16 o su equivalente en moneda chilena, al tipo de cambio vigente  
17 a la época del pago efectivo, todo con intereses del 12 % anual  
18 o los intereses legales de 6 %, desde la notificación de la de-  
19 manda y las costas del juicio;

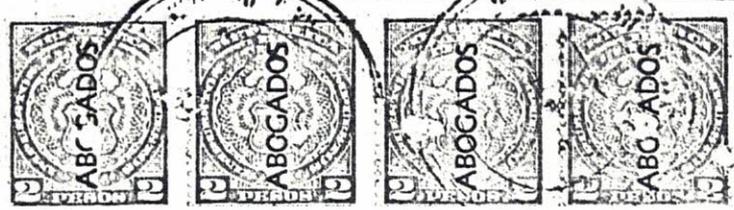
20 3°.-Que la parte demandada solicita que se deseche  
21 la demanda porque la mercadería transportada fué recibida sin  
22 reclamo ni protesta y, en todo caso, se cumplió con lo que dis-  
23 ponen los arts. 1319 N°1 y 1320 del C.de Comercio; porque las  
24 obligaciones y responsabilidades del transportador terminaron  
25 con la entrega de la mercadería, en Rotterdam como ocurrió y  
26 no le cabe ninguna responsabilidad en el transporte que hizo des-  
27 pues al puerto de Amberes (Bélgica) de parte de dicha mercade-  
28 ria, lo que se hizo por cuenta y riesgo de los consignatarios;  
29 porque, según la cláusula 10 del contrato de fletamento, que //



59

//es Ley para las partes, se encuentra la demandada exenta de toda responsabilidad, en cuanto a los hechos en que se fundamenta el libelo; porque los consignatarios recibieron la mercadería transportada el 25 de Marzo de 1954 y las acciones dirigidas a obtener la entrega de la carga está prescrita, de conformidad a lo que dispone el art. 1314 N°4°; porque en ningún momento hubo negligencia o culpa del capitán del barco o de su tripulación, puesto que todos cumplieron en buena forma con las obligaciones de estiba y cuidado de la carga que impone la Ley; porque, además, no se cobran en la demanda el supuesto daño en sí o merma, sino que se cobran perjuicios por gastos efectuados en manipulaciones limpieza de maquinarias, costos de tratamientos de descolorantes, inspecciones etc, que son extraños a la responsabilidad del naviero y que sean derivados del contrato de transporte; porque los perjuicios se cobran en moneda extranjera, o su equivalente en moneda chilena, lo que es improcedente y no se expresa además a qué tipo de cambio se hace referencia y, finalmente, porque tampoco es procedente el cobro de intereses, en razón de que los perjuicios no pueden, en ningún caso, cobrarse con intereses;

4°.-Que es un hecho no discutido por las partes, y que aparece además del conocimiento de fjs. 10 debidamente traducido al castellano a fjs. 186, que la firma naviera demandada tomo por cuenta de la demandante en carga 74.989 sacos de maní descascado en la ciudad de Panamá el 25 de Marzo de 1954, con la obligación de transportarlos al puerto de Rotterdam en Holanda y que este cargamento fué recibido y desembarcado en el lugar de su destino el 13 de Abril del mismo año indicado, según se comprueba con el documento de fjs. 28, del cual también consta que al día siguiente la firma demandante reclamó e hizo presente a la firma naviera transportadora que gran número de sacos de maní es-//

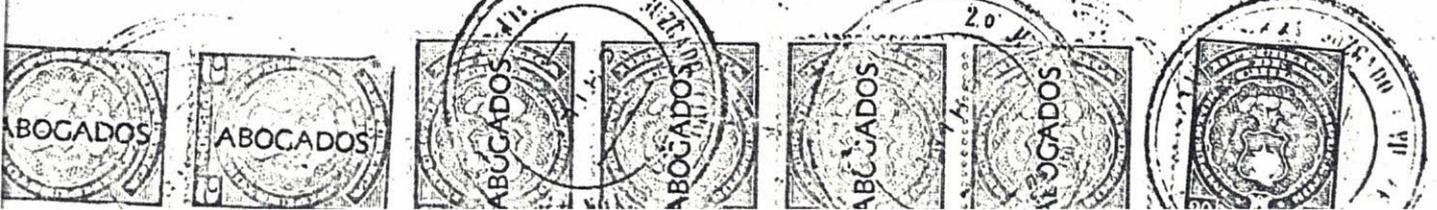


\$ 20.-

Veinte Pesos

19 //teban contaminados y presentaban manchas de color verde, lo que  
 2 hacia depreciar el valor de la mercaderia, siendo, por consiguien-  
 3 te, los armadores responsables de ello y de los gastos extras  
 4 consecuenciales del daño causado; ya que el mani estaba destina-  
 5 do a la fabricación de aceite comestible;

6 5°.-Que del documento compulsado y que rola a fjs.184, apa-  
 7 rece establecido que en el viaje inmediatamente anterior al en  
 8 que el vapor Maipo de la demandada trasportó el mani ya referi-  
 9 do, había trasportado en sus bodegas desde Alemania (Hamburgo) a  
 10 Chile un cargamento de varios barriles, cajas, jarros enrejados  
 11 y tambores de colorantes, anilinas y pigmentos para la industria  
 12 textil y fabricación de tintas nacionales y con las declaracio-  
 13 nes de los testigos Jacobo Loader, Cornelis Aric van der Widen,  
 14 Jean Marie Joseph Steel, Jan Bal, Edward Stokoe, Joseph Emmerechts,  
 15 Francois Joseph Bayet y Phillippus Schotting, que declararon an-  
 16 te la Corte del Distrito de Rotterdam al tenor de la minuta de  
 17 prueba de fjs.44, se encuentra probado que la carga de mani que  
 18 era trasportada en la bodega N°<sup>4</sup>5 del barco, fué descargada en Ro- X  
 19 tterdam en los días 13 y 14 de Abril de 1954, notándose que, parte  
 20 de la carga, cinco mil treinta y cinco sacos, mas o menos prove- X  
 21 nientes de la bodega, estaba marchada exteriormente de una sus- X  
 22 tancia de color verde chillón y que del total de la carga fueron  
 23 entregada a los señores "Nouvelles Huilleries Anversoises S.A." X  
 24 de la ciudad de Amberes, treinta y cuatro mil ciento cuarenta y  
 25 ocho sacos con mani, provenientes de las bodegas N°s.4 y 5 del  
 26 barco trasportador, mani que al elaborarlo dió un aceite de co-  
 27 lor verdoso que lo hizo inapto para el consumo comestible, por  
 28 lo que fué necesario someterlo a un tratamiento químico de puri- X  
 29 ficación y descoloración y que los daños causados a la mercade- X  
 30 ria trasportada se debieron a que en el vapor no se tomaron las



//precauciones del caso, ni se hizo una limpieza general y suficiente en las bodegas después del transporte anterior a Chile desde Alemania (Amburgo) del cargamento de anilinas, colorantes y pigmentos, causandose desde este modo, los daños reclamados por la firma demandante en los sacos de maní descascarado y que había sido transportado en las bodegas numeros 4 y 5 del barco de la Compañía demandada;

6°.-Que, según el conocimiento que rola a fjs.10, escrito en idioma inglés y legalmente traducido al castellano a fjs.186, como ya se ha visto, la demandada, al transportar mercadería en sus barcos desde cualquier punto de los Estados Unidos de Norte América, como es Panamá City, quedó para este efecto al margen de las Leyes vernaculares y sometida al imperio de las leyes pertinentes de ése país, y, en especial, a la Ley de 16 de Abril de 1934, cuya traducción al castellano está a fjs.136. Y esa Ley estatuye que cualquier cláusula del contrato de transporte que contradiga lo que en ella se expone, será nulo;

7°.-Que es así como esa Ley hace responsable al porteador de la carga; en cuanto al transporte y cuidado de ella se refiere y agrega que debe tener las bodegas del barco en forma apta y limpias para la recepción de la mercadería a portear, y que esta su responsabilidad prescribe en un año, a contar desde la entrega de la carga a su destinatario.-Y, asimismo, espone que son nulas las cláusulas, convenios o acuerdos, contenidos en el contrato de transporte, que exima al porteador de responsabilidad de daños o pérdidas causadas en la mercadería transportada en virtud del contrato respectivo. I aún dispone esa Ley que si hay pérdidas o daños en la mercadería, sin que en ello haya culpa del porteador, en todo caso el peso de la prueba corresponde al que alega en su provecho la falta de culpa en el daño o en la //



\$ 20.-  
Veinte Pesos

//pérdida de la mercadería porteada;

8°.- Que, siendo esto así, y habiéndose producido los daños y contaminación del maní transportado en el extranjero a bordo del vapor Maipo perteneciente a la Compañía demandada, ésta es responsable de los dichos daños, aún que siquiera esté en condiciones y pueda probar en su provecho falta de culpa en ello, prueba que, por lo demás ni siquiera ha intentado producir. Además, debe tenerse presente que toda cláusula del contrato de transporte, del conocimiento, que libere de responsabilidad al porteador de la mercadería es nulo, según la Ley exótica referida;

9°.- Que es inaceptable la alegación de la demandada en cuanto se refiere a la falta de inadmisibilidad de la acción deducida por cuanto está fundada en un error, puesto que la mercadería no fué recibida en Rotterdam el 25 de Marzo de 1954 como se dice, sino que esa fecha corresponde a la del embarque del maní en Panamá City, según consta del conocimiento de fjs. 10.-I, por la misma razón, es también inaceptable la prescripción alegada por la demandada, porque, habiéndose puesto a bordo del vapor Maipo la mercadería el 25 de Marzo de 1954 y habiéndose recibido en Rotterdam al mes siguiente Abril, en los días 13 y 14, como ya se ha visto, de ningún modo había transcurrido el lapso necesario para que operara la prescripción alegada, y a que se refiere el N°4° del art .1314 del Código de Comercio;

10.- Que, asimismo, es inadmisibile la alegación de la demandada en orden a que no es procedente el cobro de los perjuicios demandados, en moneda extranjera ni mucho menos con intereses por cuanto - menester es tener presente que los daños cobrados se causaron en el extranjero y los gastos por las manipulaciones químicas, para los efectos de descolorar el acei-



.....

1 //te de maní del aspecto verduoso, que presentaba fueron hechas  
2 y pagadas en moneda extranjera y no se divisa ningún impedimento  
3 legal para que esos daños y perjuicios y gastos sean apreciados  
4 en moneda extranjera, sin perjuicio de su conversión al cambio  
5 que corresponda en moneda nacional con sus intereses legales  
6 cuando sea necesario y oportuno;

7 11.-Que la actora, para los efectos de apreciar y fijar  
8 el valor de los daños causados a la mercadería y cobrarlos en la  
9 demanda, se funda en los documentos periciales expedidos en  
10 inglés por el "Lloyd's Agents" de Rotterdam agregados a los  
11 autos con citación de la contraria y sin observaciones por par-  
12 te de ésta y

13 12.-Que los susodichos perjuicios que se cobran por los  
14 capítulos que se indican en la demanda, han sido estimados en un  
15 millón trescientos ochenta y ocho mil cuatrocientos siete fran-  
16 cos belgas con noventa y tres centésimos de francos (1.388.407.  
17 93 F.B.) y con la prueba testifical producida, muy especialmente  
18 con lo que afirman los testigos Jan Bal (fs. 84); Joseph Emmerechts  
19 (fs. 87); Francois Joseph Bayet (fs. 89) y Philippus Schotting  
20 (fs. 91), que expresamente afirman que es exacta la apreciación  
21 del monto de los daños causados por los rubros que esos documen-  
22 tos indican, <sup>que</sup> y están a fs. 67, 68 y 69, se encuentra legalmente  
23 probado que los perjuicios y daños en cuestión e imputables a  
24 culpa de la demandada, ascienden precisa y determinadamente a  
25 la suma que se cobra en la demanda y no a otra.-

26 Por estas consideraciones y con arreglo a lo que disponen  
27 los artículos 1437, 1698 y 2015 del Código Civil; artículos 989  
28 y 1021 del Código de Comercio; Ley foránea ya indicada de 16 de  
29 Abril de 1934 y artículos 170, 254, 345, 346, 347, 384 y 432 del C6-  
30 digo de Procedimiento Civil, desechándose las defen-////////

\$ 20.-  
Veinte Pesos

//sas, se declara:

1°.-Que no ha lugar con costas a la excepción de pres-  
cripción extintiva alegada por la parte demandada y

2°.-Que tiene lugar la demanda de fjs.2 en lo pedido  
en los números uno, dos, tres y cuatro, con declaración de que los  
intereses que se cobran deben ser los legales del 6 %.-

Anótese y complétense los impuestos antes de notifi-  
car este fallo.- Entre líneas " del entrepuente y l.327"-que"  
Yale.-

*Eleanor Carrasco*

Pronunciada por el señor Juez en propiedad don Elea-  
zar Carrasco Alvarez.-

*[Signature]*



*[Handwritten signature]*

