

Valparaíso, dieciocho de julio de mil novecientos noventa y siete.

Vistos:

A fojas 27 comparece don Hugo Botto Oakley, abogado, domiciliado en Valparaíso, calle Prat 887, 6° piso, en representación de Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A., empresa comercial del giro de su denominación, representada legalmente por don Eduardo Correa Fuenzalida, factor de comercio, ambos domiciliados en Santiago, calle Agustinas 1127, 2° piso, y entabla demanda de indemnización de perjuicios, en juicio ordinario, en contra de Chaval Navegacao Ltda., transportador y emisor del B/L CLSSTSVPFTMIW43013 para la nave *Frota Manila*, representada por Agencias Universales S.A., o AGUNSA, agente de naves, a su turno representada por don Luis Mancilla Pérez, cuya profesión ignora, ambos con domicilio en Valparaíso, calle Urriola 87, piso 3°.

Fundamentando en los hechos la acción ejercida, expresa que Mex y Cia. S.A.G. contrató con Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A. una póliza de seguro, la que, con el N° 1062, amparaba el transporte marítimo de carga consistente en papel offset, pedido 65897-1, cuyo embalaje era un contenedor sellado, teniendo como puerto de origen Santos, Brasil, y como puerto de arribo Valparaíso, Chile. El transporte se hizo en la nave *Frota Manila*, la que zarpó el 31 de julio de 1994 y arribó el 14 de agosto del mismo año, siendo el emisor del conocimiento de embarque Chaval Navegacao Ltda.. La referida póliza cubría los riesgos inherentes al transporte marítimo de acuerdo con las cláusulas chilenas para cargamento tipo "A", de bodega a bodega, incluyendo una estadía en Aduana de destino final de 60 días. La mercancía se transportó en contenedor, llegando este último con daños y averías en cuanto a la mercancía contenida en su interior, la que consistía en bobinas y rollos de papel.

Aludiendo a los perjuicios demandados, señala que, en conformidad con el contrato de seguro, se debió indemnizar según el cálculo de indemnización que indica. Dentro de este cálculo expresa que la pérdida C + F, por la mercadería averiada, equivale a US\$ 30.181,57, suma que representa un 9,66 % del total de la mercadería asegurada; que, de acuerdo con el contrato, procede indemnizar el valor CIF más un 17 %; que el valor FOB es US\$ 265.065,31, el valor flete US\$ 47.250,00 y el valor seguro US\$

2.218,59, sumando US\$ 314.533,90; que el monto asegurado es US\$ 367.620; que el interés asegurable es US\$ 314.533,90, más 17 %, lo que totaliza US\$ 368.004,66; y que para ajustar las pérdidas al monto asegurado es preciso aplicar el porcentaje de pérdidas -9,66 %- al valor asegurado, concluyéndose que la indemnización a pagar es de US\$ 35.512,09, cantidad a la que debe descontarse la suma de US\$ 1.838,1, por concepto de deducible, de modo que la indemnización suma un total de US\$ 33.673,99, a lo cual debe deducirse el salvataje que hubo, resultando la suma de US\$ 17.647,14, que es aquella por la que se demanda.

Concluye expresando que los daños ocurrieron mientras la mercancía estaba bajo la custodia del transportador marítimo, el que es además emisor del B/L, por lo que la compañía de seguros demandante, a consecuencia de haber indemnizado a su asegurado, Mex y Cia. S.A.G., en la suma de US\$ 33.673,99, tiene derecho a ser indemnizada y al cobro de tal cantidad en su equivalente en pesos, deduciendo el salvataje, en razón de haberse subrogado por el solo ministerio de la ley, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 553 del Código de Comercio.

Como fundamento en derecho de su acción, invoca los artículos 974, 977, 982 y 984 del Código de Comercio, el primero en concordancia con el 1545 del Código Civil, explicando que en la especie existía un contrato de transporte marítimo, que obligaba a la demandada, dándose todos los presupuestos y circunstancias legales que determinan que en los perjuicios sufridos por el consignatario, asegurado de la actora y en cuyos derechos ésta se ha subrogado, tiene responsabilidad la demandada, pues no cumplió el contrato de transporte como era debido, produciéndose daños a la carga mientras se encontraba bajo su esfera de responsabilidad.

En fin, pide que se tenga por interpuesta la demanda y, en definitiva, se declare que se condena a la demandada a pagar por concepto de perjuicios la suma de \$ 7.323.563, a que equivalen los US\$ 17.647,14 pagados al asegurado y teniendo en cuenta el salvataje existente, según certificado de equivalencia del dólar, o la suma que el tribunal tenga a bien determinar de conformidad con el mérito del proceso, la justicia y equidad, en todo caso con reajuste de acuerdo con la variación del I.P.C. entre agosto de 1994 y el mes anterior al del pago efectivo, o más el índice de

reajustabilidad que determine el tribunal, como su período de aplicación, más intereses corrientes para operaciones reajustables desde el día de la notificación de la demanda hasta el día del pago efectivo, o bien con el índice y el período de intereses que determine el tribunal, en todos los casos con costas.

Contestando, a fojas 36, don Jorge Aspillaga Fajardo, abogado, domiciliado en Valparaíso, Plaza de la Justicia 45, 8° piso, en representación de Agencias Universales S.A. y ésta, a su vez, en representación de la demandada Chaval Navegacao Ltda., solicita que se niegue lugar a la demanda en todas sus partes, con costas.

Fundando su contestación, en primer término reproduce, en parte, la exposición de los hechos contenida en la demanda, agregando que el contenedor era un FCL, el que fue entregado a la demandada en el puerto de origen lleno, cerrado y sellado, emitiéndose el conocimiento de embarque con las menciones "said to be", "said to contain" y "said to weigh", con lo cual resulta claro -según explica- que la demandada dejó constancia de ignorar el estado, peso y contenido de la mercadería del contenedor. Dicho elemento fue transportado hasta el puerto de destino, donde fue entregado al consignatario, Mex y Cia. S.A.G., por medio de su representante, la sociedad San Francisco. Añade que el DPU, o documento portuario único, se otorgó sin más observaciones que la acostumbrada nota ACF, es decir, la constancia de estar abollado al costado y al fondo, que -señala- es una mención *standard*, dentro de las costumbres de EMPORCHI en el puerto, para la extensión del DPU; de lo anterior concluye que no se dejó constancia de ningún daño de significación en el contenedor entregado al consignatario. Termina expresando, en cuanto a los hechos, que la desconsolidación del contenedor fue realizada por el representante del consignatario, los señores San Francisco, siendo por completo de su responsabilidad cualquier daño que se hubiera producido a la mercadería.

Exponiendo las consideraciones por las que estima debe negarse lugar a la demanda, se refiere primero a su inoponibilidad, invocando los artículos 982 y 983 del Código de Comercio, afirmando que puso las mercaderías en poder del consignatario a través de su representante, la sociedad San Francisco, la que recibió, extendiéndose el

correspondiente DPU sin observaciones, salvo las que acostumbra colocar EMPORCHI a todos los contenedores, las que son reconocidas en el ambiente marítimo portuario, en el sentido de no dar mérito de daños en las mercaderías, sino tan solo dar cuenta de los normales e inevitables daños menores que evidencian los contenedores, al ser manipulados.

En segundo lugar, afirma que concurre la eximente de responsabilidad de culpa de la víctima, en este caso la propia compañía aseguradora subrogante, pues la consignataria subrogada fue la que encomendó la desconsolidación de la mercadería a un tercero, la empresa San Francisco. En consecuencia, fue el propio consignatario el que asumió de su cuenta y riesgo la responsabilidad por los eventuales daños que se habrían ocasionado a las bobinas de papel en la desconsolidación de las mismas, consideración ésta que vincula con la circunstancia de tratarse de contenedores FCL y haber sido éstos entregados sin observaciones a EMPORCHI.

Como tercera consideración, invoca la falta de titularidad de la actora, basada en el recibo, finiquito y subrogación acompañado a fojas 25, según el cual la sociedad subrogada en los derechos del consignatario es la sociedad "Seguros Generales Euroamérica S.A." y no la demandante que comparece en autos.

Por último, invoca la eximente contenida en el artículo 984 del Código de Comercio. Replicando, a fojas 39, la actora ratifica la demanda en todas sus partes y refuta las afirmaciones contenidas en su contestación, destacando que el contenedor efectivamente contenía la mercancía señalada, según se dejó constancia en el respectivo B/L; y que si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese documento el estado aparente de las mercancías, se considera que ha indicado en él que las mercancías están en buen estado, de manera que ante nuestra ley mercantil el conocimiento de embarque establece la presunción de que el porteador, en este caso la demandada, ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento, y de hecho en el respectivo B/L se indicó que el transportador recibía la mercadería "limpio a bordo". La demandante alude aquí al efecto de la transferencia del

conocimiento de embarque a un tercero.

A continuación invoca los artículos 1022, 1026 y 1017 y siguientes del Código de Comercio -el primero en relación con el 553 del mismo cuerpo legal- y 1698 del Código Civil.

La réplica, después de insistir en algunos argumentos enunciados en la demanda, se hace cargo, además, de las excepciones, alegaciones o defensas opuestas por la demandada en su contestación, expresando, en lo relativo a la inoponibilidad, que ésta se ve desvirtuada por el informe del liquidador de seguros don Alberto Atucha Cuiñas; en cuanto a la culpa de la víctima, que los daños ocurrieron estando la mercancía bajo la custodia y responsabilidad de la demandada; en lo relativo a la falta de titularidad de la demandante, que no se objetó el documento sobre pago, finiquito y subrogación de derechos acompañado a la demanda y que esto sería materia de una excepción dilatoria, encontrándose precluido el derecho de hacer tal alegación en esta etapa procesal; y en cuanto a la eximente fundada en el artículo 984, que el peso de la prueba recae sobre la demandada.

Duplicando, a fojas 43, la demandada rectifica algunas afirmaciones de la réplica, expresando que son equivocadas. Luego ratifica sus dichos y reitera que su posición descansa en los siguientes fundamentos: que la demandada no debe responder, pues los supuestos daños no se produjeron en el período en el cual (las mercancías) estaban bajo su custodia; que el daño se habría producido después de haber sido entregada la mercadería; que el daño se habría producido en la desconsolidación del contenedor; que la propia demandante sería la responsable de los eventuales daños; que el actor no es el sujeto subrogado en los derechos del consignatario; y que no hay ninguna imputación concreta de la forma en que la demandada habría supuestamente infringido su obligación respecto de la mercadería que transportaba, resultando así clara la concurrencia de la eximente del artículo 984 del Código de Comercio.

A fojas 49 se recibió la causa a prueba.

La actora, junto con su escrito de demanda, acompañó, de fojas 15 a 26, informe de liquidación del liquidador oficial de seguros don Alberto Atucha Cuiñas emitido el 10 de marzo de 1995; póliza de seguro N° 1062, de Euroamérica Seguros Generales; B/L

CLSSTSVLPFTM1W43013, emitido en Santos el 31 de julio de 1994; mandato judicial contenido en la escritura pública otorgada el 9 de agosto de 1994 ante el Notario Público de Santiago don Juan Ricardo San Martín Urrejola; documento de recibo, finiquito y subrogación suscrito por Mex y Cia. S.A.G. el 6 de abril de 1995; y constancia del valor del dólar vendedor otorgada por el Citibank, N.A. el 2 de septiembre de 1996. Por escrito presentado a fojas 84 la demandante acompañó, además, los siguientes instrumentos, agregados de fojas 54 a 83: declaración de importación N° 075279, de 19 de agosto de 1994; DPU N°s. 0393134 y 0393276, ambos de 23 de agosto de 1994; lista de empaque emitida el 12 de julio de 1994 por KSR Comércio e Indústria de Papel S/A; 17 cartas despacho suscritas por el liquidador de seguros don Alberto Atucha Cuiñas y el transportista (terrestre) Norambuena, fechadas entre el 23 y el 25 de agosto de 1994; manifiestos de carga 019 y 020, emitidos por Chaval Navegacao el 29 de julio de 1994; y el B/L CLSSTSVLPFTM1W43013.

La demandante provocó a fojas 52 y 90 la prueba confesional que rola de fojas 98 a 100 vuelta, consistente en las posiciones que debió absolver personalmente don Luis Mancilla Pérez, en representación de AGUNSA y ésta en representación de Chaval Navegacao Ltda.

A fojas 103 vuelta se citó a las partes para oír sentencia.

Considerando:

1° La acción indemnizatoria que ha hecho valer Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A. encuentra su fundamento en dos contratos, por una parte, el contrato de transporte marítimo, en el que figuran la demandada Chaval Navegacao Ltda., como transportador, y Mex y Cia. S.A.G., como consignatario; y, por otra, el contrato de seguro, celebrado por Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A., como asegurador, y Mex y Cia. S.A.G., como asegurado. La resolución que recibió la causa a prueba alude a ambos contratos bajo los hechos substanciales controvertidos N°s. 1 y 6, segunda parte.

2° En cuanto al primero de estos contratos, es decir, el de *transporte marítimo*, es aquel -según el artículo 974, inciso 1°, del Código de Comercio- en virtud del cual el

porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro. Agrega el artículo 975 del mismo Código que para todos los efectos del párrafo 3 (del Título V del Libro III del Código, artículos 974 a 1040), se entiende por *porteador o transportador* (Nº 1) toda persona que por sí, o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador; y por *consignatario* (Nº 4) la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.

Continúa el Código señalando, en su artículo 976, inciso 1º, qué se entiende por *mercancía*, que es otro de los elementos del contrato de transporte marítimo: toda clase de bienes muebles, comprendiendo también los animales vivos; y el artículo 977 establece que el *conocimiento de embarque* es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador, siendo estipulaciones propias de tal documento las que menciona el artículo 1015 del Código de Comercio, ubicado en la sección décima del párrafo 3, relativa a la documentación del transporte.

3º Pues bien, del documento que rola a fojas 22, 81, 82 y 83 se infiere que efectivamente se celebró un contrato de transporte marítimo en el que Chaval Navegacao Ltda. tiene la calidad de porteador y Mex y Cia. S.A.G. la de consignatario; en su virtud, la primera se obligó a transportar desde Santos, Brasil, a Valparaíso, Chile, determinada mercancía, embalada en un total de 35 contenedores. Tal documento es el conocimiento de embarque ("bill of lading" o B/L) Nº CLSSTSVPFTM1W43013 y aparece emitido en Santos el 31 de julio de 1994, suscrito a nombre del transportador por los señores Ravenscroft Shipping Ltda., como agentes de Chaval Navegacao Ltda..

En el mismo documento se individualiza a la nave en que se realizaría el transporte, la *Frota Manila*, al embarcador/exportador KSR Comercio e Industria de Papel S.A., al consignatario y los puertos de embarque y de descarga ya mencionados. Al describirse la mercancía, se expresa en el documento que se trata de 35 contenedores

de 20 pies transportados en condiciones FCL/FCL, los que contienen a su vez 860 bobinas de papel offset. También se aprecia en el documento la expresión "limpio a bordo" y los timbres "said to be", "said to contain" y "said to weigh".

El conocimiento de embarque en referencia consta de tres hojas, como se aprecia del ejemplar que rola de fojas 81 a 83, debiendo precisarse, como aparece del mismo documento, que en un orden lógico la primera hoja es la agregada a fojas 82, la segunda la de fojas 83 y la tercera -en que aparece la firma del transportador o de la persona que actúa en su nombre- la de fojas 81; por su parte, la hoja que rola a fojas 22 es idéntica a la de fojas 81. El documento de fojas 81 a 83 consta en una fotocopia autorizada el 5 de mayo de 1997 por la Notario Público de Valparaíso doña Noris Hormaechea Solé, suplente del titular don Luis Fischer Yávar; por su parte, el documento de fojas 22 también es una fotocopia, autorizada el 23 de agosto de 1996 por la misma Notario. Ninguno de estos documentos -acompañados por la actora- fue objetado por la demandada.

4° La efectividad de haberse celebrado el referido contrato de transporte marítimo se ve confirmada por los siguientes instrumentos públicos, o cuando menos *oficiales*: la declaración de importación N° 075279, de 19 de agosto de 1994, agregada a fojas 54 y 55, en la que se individualiza como importador a Mex y Cia. S.A.G. y como transportador a "C. Navegacao", sin perjuicio de que también hay referencias al "vehículo" transportador -"Frotamanila"- y al conocimiento de embarque y su emisor; y los documentos portuarios únicos -DPU- o papeletas de recepción N°s. 0393134 y 0393276, emitidas en agosto de 1994 por la Administración del Puerto de Valparaíso, de la Empresa Portuaria de Chile (fs. 56 y 57), documentos que son coincidentes con el conocimiento de embarque al individualizarse el consignatario, la nave, el número del conocimiento y el puerto de embarque.

Otro tanto se aprecia en el manifiesto de carga emanado de la demandada, agregado a fojas 79 y 80.

Todos estos instrumentos se acompañaron en fotocopias autorizadas ante Notario -al igual que el conocimiento de embarque- y, tal como este último, no fueron objetados.

5° En fin, la efectividad de haberse celebrado el contrato al que se refieren los

tres considerandos anteriores está ratificada por la prueba confesional rendida por la demandante, al tenor de las posiciones 2, 3 y 4 del pliego de fojas 98, a cuyo respecto, por resolución de fojas 100 vuelta, se tuvo por confeso al representante de la demandada, por tratarse de hechos que están categóricamente afirmados en el respectivo pliego de posiciones.

6° En cuanto al *seguro*, es -según el artículo 512 del Código de Comercio- un contrato bilateral, condicional y aleatorio por el cual una persona natural o jurídica toma sobre sí por un determinado tiempo todos o algunos de los riesgos de pérdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose, mediante una retribución convenida, a indemnizarle la pérdida o cualquier otro daño estimable que sufran los objetos asegurados; y si de *seguro marítimo* se trata, deben considerarse también las normas especiales contenidas en el Título VII del Libro III del mismo Código, artículos 1158 a 1202.

7° De los instrumentos que rolan a fojas 15, 21, 25, 62 y 64 a 78 se infiere que también es efectivo que se celebró un contrato de seguro entre Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A., como asegurador, y Mex y Cia. S.A.G., como asegurado, en cuya virtud se emitió la póliza N° 1062 correspondiente al transporte marítimo en la nave *Frota Manila* desde Santos, Brasil, hasta Viña del Mar, vía Valparaíso; la mercancía asegurada consistía en papel offset, pedido 65897-1, siendo su embalaje "contenedor sellado". El seguro cubría de bodega a bodega, de acuerdo con las condiciones establecidas en la póliza de transporte marítimo para carga "A" (todo riesgo), incluyendo 60 días de estadía en Aduana de destino final. La prima total estipulada fue de US\$ 2.218,59.

Así consta, en especial, de la póliza que, en fotocopia autorizada ante Notario, está agregada a fojas 21, sin perjuicio de que otro tanto se desprende del resto de los documentos que se han mencionado, a saber, del informe de liquidación de fojas 15, emanado del liquidador oficial de seguros don Alberto Atucha Cuiñas y fechado 10 de marzo de 1995, debiendo destacarse, sobre todo, sus acápite 1 y 2 ("información referencial" y "antecedentes generales", respectivamente); del recibo, finiquito y subrogación suscrito por el asegurado el 6 de abril de 1995 (fs. 25), documento que

corresponde a la póliza de transporte marítimo 1062, habiendo acontecido el siniestro en la nave *Frota Manila*, mencionándose también como número de liquidación el 41895, que es el mismo que figura en el informe de liquidación de fojas 15; y de las cartas despacho de fojas 62 y 64 a 78, emanadas también del liquidador de seguros señor Atucha y en las que figura como asegurador "Euroamérica" y como asegurado "Mex", mencionándose asimismo la nave *Frota Manila*. Todos estos instrumentos -ninguno de los cuales fue objetado- se encuentran acompañados en fotocopias autorizadas ante Notario.

8º Lo señalado en el considerando anterior se ve confirmado por la absolución de posiciones provocada por la demandante, específicamente en relación con la pregunta 7 del pliego de fojas 98, a cuyo respecto se tuvo por confeso al representante de la demandada -a fojas 100 vuelta- por tratarse de un hecho categóricamente afirmado.

9º En lo relativo a los daños que habría sufrido la mercancía con ocasión o durante el transporte -hecho al que se refiere el N° 2 de la resolución que recibió la causa a prueba-, la demandante rindió prueba documental, a través del informe de liquidación de fojas 15, el recibo, finiquito y subrogación de fojas 25 y las cartas despacho de fojas 63, 64 y 67 a 78, y prueba confesional.

Según el primero de tales instrumentos, la mercancía transportada efectivamente sufrió daños, precisándose que "las principales averías son golpes, picaduras y rasgaduras de casi el total del embarque y por supuesto el daño más frecuente es el golpe en el centro del cono o centro de bobina". Por su parte, el instrumento de fojas 25 deja constancia de un pago hecho por Seguros Generales Euroamérica S.A. por "mercadería con daños", debiendo recordarse que el recibo, finiquito y subrogación está referido a la póliza de fojas 21 y al citado informe de liquidación, o sea, dice relación con el contrato de seguro invocado en autos por la actora.

En lo relativo a las cartas despacho, en la mayoría de ellas se deja constancia que la oficina del liquidador de seguros revisó las mercaderías descritas en ellas, certificando que se encuentran, en general, con "piquetes".

10. La efectividad de haberse producido los daños alegados en autos se desprende, además, de las posiciones 6, 7 y 8 del pliego de fojas 98, a cuyo respecto se tuvo por

confeso al representante de la demandada a fojas 100 vuelta.

11. En lo que se refiere, específicamente, a la circunstancia de si los daños habrían sobrevenido con ocasión o durante el transporte, sólo puede concluirse que ello efectivamente es así, tanto por lo que se expresa en el informe de liquidación de fojas 15 como en las cartas despacho de fojas 62 y siguientes, sin perjuicio de que otro tanto se desprende del conocimiento de embarque de fojas 81 a 83, en el que se dejó constancia que la mercancía fue recepcionada por el transportador marítimo "limpio a bordo", lo que significa, con arreglo al artículo 1019 del Código de Comercio, que las mercancías estaban en buen estado.

Lo propio aparece de las preguntas 4 y 5 del pliego de posiciones de fojas 98, a cuyo respecto el representante de la demandada se tuvo por confeso a fojas 100 vuelta. Por lo tanto, debe entenderse efectivo que el conocimiento de embarque no fue modificado por las partes en cuanto al lugar de desconsolidación de la mercancía transportada y que dicha operación -la desconsolidación- fue realizada bajo la responsabilidad de Chaval Navegacao Ltda..

12. En relación con el hecho aludido en el considerando precedente, es decir, si los daños sobrevinieron con ocasión o durante el transporte, y también en relación con los hechos substanciales y controvertidos N^{os}. 3 y 4 de la resolución de fojas 49, cabe considerar que ellos son atingentes a las alegaciones formuladas por la demandada durante el período de discusión bajo los títulos "inoponibilidad de la demanda" y "culpa de la víctima". Sin embargo, no se aportó prueba alguna que permita concluir que los daños se produjeron cuando las mercancías estaban bajo la custodia de un tercero ajeno al transportador y que el consignatario encomendó la desconsolidación de la mercancía a un tercero y, en tal evento, que los daños se habrían ocasionado durante dicha operación. Por el contrario, la prueba de absolución de posiciones de fojas 98 a 100 vuelta demuestra que la desconsolidación fue realizada bajo la responsabilidad de la demandada (preguntas 4, 5 y 6, respecto de las cuales se tuvo por confeso al absolvente).

13. En relación con lo que se viene considerando y por lo que atañe a las menciones "said to be", "said to contain" y "said to weigh", si bien no constituyen

propiamente excepciones que se hayan opuesto como tales en la contestación a la demanda, conviene señalar que las mismas, en el supuesto que por su intermedio se hubiese pretendido estampar una o más reservas, por su propia naturaleza, no cumplen con los requisitos que exigen los artículos 1017 y 1018 del Código de Comercio en lo concerniente a las reservas en el conocimiento de embarque. Así por ejemplo, no se especifican las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos del conocimiento que fuera materia de la objeción, por lo que cabe dar aplicación al artículo 1019, en cuya virtud 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, debiendo considerarse también en este punto los efectos consagrados en el artículo 1020 del Código.

14. En su contestación la demandada invocó la eximente de responsabilidad del artículo 984 del Código de Comercio, lo que significa que esa parte ha debido probar que ella, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. A esta alegación se refiere el hecho substancial controvertido N° 5 de la resolución de fojas 49.

No obstante que en la contestación se anunció que se acreditaría oportunamente la concurrencia de los requisitos que hacen procedente esta excepción, lo cierto es que, en definitiva, no se ha rendido la prueba que exige la citada norma.

Como lo señala la doctrina (García Infante, Félix, *"Derecho del Transporte Marítimo"*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 1993, p. 271), *"el fundamento del sistema de responsabilidad en el contrato de transporte marítimo emana del concepto de culpabilidad, sin que tenga vinculación alguna con la responsabilidad objetiva"* y *"la responsabilidad así consignada es un regreso a los principios tradicionales del derecho común, al radicar en el transportador responsabilidades por hechos causados por sus dependientes"*.

Agrega el mismo autor que *"la prueba de la razonabilidad de las medidas -aquellas de que habla el artículo 984- implica una diligencia cierta empleada por el*

transportador, muy vinculada a la doctrina romanista, que busca evitar daños de carácter previsibles dentro de las condiciones del contrato"; y que el onus probandi recae sobre el transportador, quien, "a fin de poder destruir la presunción de culpabilidad que contiene la disposición -el mismo artículo 984-, será ... quien deberá probar que no hubo de parte suya culpabilidad y responsabilidad. Para ello, el elemento esencial será poder demostrar que tanto él como sus dependientes o agentes adoptaron real y efectivamente todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Igual predicamento le cabrá al transportador para liberarse de responsabilidad en cuanto a culpa náutica causada ... en cualquier ... tipo de siniestro que acaezca durante la navegación".

Por último, debe destacarse que la demandada quedó confesa -según resolución de fojas 100 vuelta- en relación con la pregunta 8 del pliego de posiciones de fojas 98, en el sentido que no actuó con toda la debida diligencia necesaria en la custodia de la mercancía, como para evitar los daños ocasionados a la carga.

15. En relación con el contrato de seguro a que se hace referencia ya en el considerando 1º, y establecido que el mismo ciertamente fue celebrado entre la actora y Mex y Cia. S.A.G., es necesario aclarar si el asegurador pagó alguna indemnización al asegurado y si éste le cedió sus derechos, circunstancias contempladas en la segunda parte del hecho substancial controvertido N° 6.

Al efecto, la demandante rindió, una vez más, prueba documental y confesional. En cuanto a la primera, es de especial relevancia el recibo, finiquito y subrogación suscrito por Mex y Cia. S.A.G. el 6 de abril de 1995, agregado a fojas 25, según el cual el beneficiario -o sea, el asegurado- recibió de Seguros Generales Euroamérica S.A. un cheque por la cantidad de US\$ 33.673,99 dólares, por daños sufridos a la mercadería en relación con la liquidación N° 41895 y la póliza 1062, es decir, siniestro y contrato de seguro con el que dicen relación tanto el informe de liquidación de fojas 15 como la póliza de fojas 21. Del mismo instrumento de fojas 25 aparece que el beneficiario subrogó al asegurador en razón del pago y le transmitió "todos los derechos, acciones, privilegios y garantías que tengamos en contra de los responsables del daño sufrido y que ha sido indemnizado" por el asegurador; en

especial, "podrá cobrar daños y perjuicios a cualquiera persona o institución que haya intervenido y podrá accionar por responsabilidad contractual o extracontractual", declarando, asimismo, que el asegurador "tiene derecho a recuperar sus pagos con reajuste, intereses y costas de terceras personas", en conformidad con el artículo 553 del Código de Comercio.

A idéntica conclusión, en orden a que se pagó una indemnización, cabe llegar considerando la pregunta 7 del pliego de posiciones de fojas 98, en que se tuvo por confeso al absolvente por resolución de fojas 100 vuelta.

16. Por lo que se refiere, ahora, a la suma demandada, que es el equivalente en moneda nacional a US\$ 17.647,14, en el informe de liquidación tantas veces citado se indica que la pérdida final sería, precisamente, de US\$ 17.647,14, pues de la indemnización de US\$ 33.673,99 se descontó un salvataje, como se expresa en el mismo informe. Por lo demás, en la propia demanda se deja en claro que el monto demandado, en definitiva, es el equivalente en moneda nacional a la misma cantidad, es decir, US\$ 17.647,14.

17. En íntima relación con lo señalado en el considerando anterior debe analizarse el contenido del hecho substancial controvertido N° 7 de la resolución de fojas 49, relativo a la naturaleza y monto de los perjuicios demandados, siendo posible concluir, atendiendo a los mismos elementos probatorios señalados precedentemente, que el monto de los perjuicios corresponde a la suma indemnizada por Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A. a Mex y Cia. S.A.G., descontando el correspondiente salvataje, es decir, la suma de US\$ 17.647,14.

18. Aparte de las excepciones de inoponibilidad de la demanda, culpa de la víctima y eximente del artículo 984 del Código de Comercio, analizadas en los considerandos anteriores, la demandada también opuso la excepción de falta de titularidad de la demandante Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A., sobre la base que en el instrumento de fojas 25 la persona subrogada es "Seguros Generales Euroamérica S.A." y no la demandante, vale decir, en la razón social del subrogado faltarían las palabras "*Compañía de*".

Sin embargo, del mismo instrumento se puede colegir que "Seguros Generales

Euroamérica S.A." corresponde, en realidad, a la demandante Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A.. Así, en el recibo, finiquito y subrogación aparece un conjunto de datos que resultan inequívocos, como el número de la póliza, que corresponde a la de fojas 21; el número de la liquidación, que corresponde al informe de fojas 15; el beneficiario o asegurado, que corresponde al que se indica en los mismos documentos y en otros instrumentos agregados al proceso; el nombre de la nave, el motivo de la indemnización, el nombre del liquidador y la cantidad pagada; y aunque pueda no ser determinante, también hay una evidente similitud en el logo de los documentos de fojas 21 y 25. Por lo demás, la absolución de posiciones de fojas 98 a 100 vuelta -especialmente en la posición 7- deja en claro que el titular de la acción indemnizatoria es la demandante de autos.

19. Como una consideración de carácter general relacionada con la prueba documental producida por la demandante, debe también tenerse presente, en lo que concierne a los instrumentos que rolan de fojas 15 a 26, que a petición de parte, por resolución de fojas 53 vuelta, se tuvieron por reconocidos, al no haber sido objetados por la demandada. Otro tanto acaeció con los instrumentos acompañados de fojas 54 a 83, según resolución de fojas 101 vuelta.

20. En cuanto al valor probatorio de la confesión judicial prestada por la demandada, dos normas deben considerarse: los artículos 399 del Código de Procedimiento Civil y 1713 del Código Civil. Según el primero, los tribunales apreciarán la fuerza probatoria de la confesión judicial en conformidad con lo que establece el artículo 1713 del Código Civil y demás disposiciones legales (inc. 1º); y el segundo dispone, en su inciso 1º, que la confesión que alguno hiciere en juicio por sí, o por medio de apoderado especial, o de su representante legal, y relativa a un hecho personal de la misma parte, producirá plena fe contra ella, aunque no haya un principio de prueba por escrito, salvo los casos que indica.

En consecuencia, la confesión de hechos personales prestada por el apoderado o representante de la demandada -calidad que se acredita no sólo con la confesión tácita prestada a propósito de la posición 1 del pliego de fojas 98, sino, también, con las solicitudes de fojas 88 y 95 y documento de fojas 92 a 94- constituye prueba

completa de los hechos sobre los cuales la confesión recae, lo que se ve confirmado por el artículo 402 del Código de Procedimiento Civil.

En fin, la confesión tácita o presunta, establecida en el artículo 394, produce los mismos efectos que la confesión expresa, según lo establece el artículo 400 del Código de Procedimiento Civil.

21. De conformidad con el artículo 982 del Código de Comercio, la responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte. Complementando esta norma, el artículo 983, inciso 1º, agrega que, para los efectos del artículo precedente, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del transportador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las formas que el mismo precepto indica, añadiendo el inciso final que los términos transportador y consignatario comprenden también a sus dependientes y agentes, respectivamente.

Por su parte, el artículo 984 establece que el transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 983.

El artículo 553 del mismo Código, en su inciso 1º, dispone que por el hecho del pago del siniestro el asegurador se subroga al asegurado en los derechos y acciones que éste tenga contra terceros, en razón del siniestro.

Teniendo presente el establecimiento de los hechos sobre que versa la cuestión que debe fallarse, los hechos que se encuentran justificados y los fundamentos que sirven para estimarlos comprobados, y teniendo presente, asimismo, las consideraciones de derecho aplicables al caso y que se han enunciado en los considerandos precedentes, debe llegarse a la conclusión de que Chaval Navegacao Ltda. incurrió en

responsabilidad y, como consecuencia de ello, está obligada a indemnizar a la persona que sufrió el perjuicio, la demandante Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A..

22. En lo relativo a los elementos de prueba que no se han analizado en esta sentencia, en concepto del tribunal no alteran ni modifican las conclusiones a que se ha llegado en estos autos.

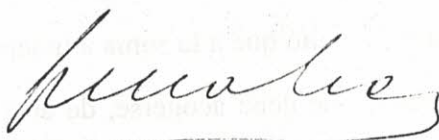
23. La demandante solicitó que a la suma a indemnizar debía agregarse el reajuste y los intereses, petición que debe acogerse, de acuerdo con las normas generales y principios de equidad según los cuales debe indemnizarse la totalidad de los perjuicios.

Por estas consideraciones y teniendo presente, además, lo dispuesto en los artículos 3º, 8º, 48, 144, 158, 160, 162, 169, 170, 173, 341, 342, 346, 385, 393, 432 y 628 del Código de Procedimiento Civil, 222, 223 y 227 del Código Orgánico de Tribunales, 823, 824, 882, 886, 905, 906, 907, 908, 909, 914, 917, 922, 923, 927, 929, 979, 980, 991, 1014, 1032, 1034, 1036, 1038, 1039, 1160, 1161, 1162, 1163, 1203, 1205 y 1206 del Código de Comercio y 1545, 1546, 1556 y 1698 del Código Civil, se declara:

- 1º Que se hace lugar a la demanda de fojas 27.
- 2º Que, en consecuencia, Chaval Navegacao Ltda. deberá pagar a Compañía de Seguros Generales Euroamérica S.A. la suma de \$ 7.323.563 (siete millones trescientos ventitrés mil quinientos sesenta y tres pesos).
- 3º Que la suma indicada deberá ser pagada con reajuste, de acuerdo con la variación del Índice de Precios al Consumidor determinada por el Instituto Nacional de Estadísticas entre el mes de agosto del año 1994 y el mes anterior al del pago efectivo.
- 4º Que la suma indicada en el N° 2º, reajustada en la forma señalada en el N° 3º, deberá pagarse con más intereses corrientes para operaciones reajustables desde el 30 de septiembre de 1996, fecha de la notificación de la demanda, hasta el día del pago efectivo.
- 5º Que se condena a la demandada al pago de las costas, por haber sido

totalmente vencida en el juicio y por no aparecer de los antecedentes que haya tenido motivos plausibles para litigar.

Notifíquese y archívense los antecedentes en su oportunidad.



Dictada por el árbitro don Gonzalo Mahan Marchese



Norma Carrasco Parra

Ministro de fe