

SENTENCIA

Valparaíso, veintiocho de julio de dos mil seis.

Vistos:

En lo principal de fojas 43 comparece doña MÓNICA VERA PEÑALOZA, abogado, domiciliada en Valparaíso, Condell N° 1231 piso 3°, en representación de "Import Export Metro Limited", y/o "Metro Exports", en adelante "METRO", persona jurídica del giro de exportaciones e importaciones, con domicilio principal en Hong Kong, y domiciliada para estos efectos en Valparaíso, Condell N° 1231 piso 3°; quien expresa: que interpone demanda de indemnización de perjuicios, por responsabilidad contractual en contra de Compañía Sud Americana de Vapores S.A., representada para estos efectos por sus apoderados los abogados don JUAN CARLOS OSORIO JOHANNSEN, don ENRIQUE CAMPUSANO PUELMA, y doña DENISSE FREDES QUIROGA, en a delante "CSAV".

Fundamenta la acción en los siguientes hechos: entre los meses de febrero y abril de 2000 Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV) recibió una serie de cargas en los puertos de Hong Kong, Shangai y Ningho, en China, para ser transportadas por vía marítima hasta Iquique, Chile.

Que estas cargas fueron amparadas para su traslado mediante conocimientos de embarque emitidos por CSAV, y embarcadas efectivamente a bordo de las naves que se detallan:

M/N CSAV Taipei: Bill of Lading N° HKA021310, amparando el transporte de 612 cartones con linternas; Bill of Lading N° HKA021311, amparando el transporte de 509 cartones con linternas; Bill of Lading N° HKA021375, amparando el transporte de 1050 cartones juegos electrónicos; Bill of Lading N° HKA024878 amparando el transporte de 520 cartones con linternas; Bill of Lading N° HKA024879 amparando el transporte de 505 cartones con lámparas.

M/N Ajama: Bill of Lading N° VHB011313, amparando el transporte de 574 cartones con termos; Bill of Lading N° VHB011314, amparando el transporte de 638 cartones con termos; Bill of Lading N° VHB011315, amparando el transporte de 638 cartones con termos; Bill of Lading N° VHB010988, amparando el transporte de 554 cartones con termos; Bill of Lading N° HKA 021612 amparando el transporte de 727 cartones con batidoras eléctricas.

M/N New Orient: Bill of Lading N° VHB050616, amparando el transporte de 1250 cartones con rasuradoras desechables.

M/N Iwaki: Bill of Lading N° HKA023206, amparando el transporte de 965 cartones con batidoras eléctricas.

M/N Iga: Bill of Lading N° HKA023953, amparando el transporte de 500 cartones con linternas y Bill of Lading N° HKA023938, amparando el transporte de 516 cartones con linternas.

Señala que todos los conocimientos de embarque identificados fueron emitidos unilateralmente por CSAV, y que por consiguiente, la demandada se obligó a transportar la carga anteriormente individualizada, constituyéndose, en transportista documental y en custodio de la mercancía. Que CSAV recibió las mercancías en óptimas condiciones, sin daños ni faltantes de ningún tipo, lo que consta en la documentación de acreditación de existencia del transporte y de recepción de carga.

Manifiesta que en todos los casos el embarcador y propietario de la mercancía era su representada METRO, a través de conocimientos de embarque emitidos a la orden, y que en todos éstos se señala en calidad de persona a notificar (notify party) a los señores Importadora Lucky Crown Ltda.

Por tanto, al momento del arribo, CSAV debía notificar a los señores Lucky Crown, de la llegada de la nave y mercancía respectiva, y proceder a la entrega de las mercancías a éstos o a la persona que presentara uno de los conocimientos de embarque originales emitidos por CSAV al momento de la recepción de las mercaderías en origen, debidamente endosados por los embarcadores y propietarios de la carga. Sin embargo, al arribar la nave a su destino final y por razones y medios que la demandante señala desconocer, la demandada entregó la mercancía a terceras personas que no eran los legítimos tenedores de conocimientos de embarque originales debidamente endosados en su favor, los que procedieron a hacerse de las mercaderías y retirar las mismas apropiándose de ellas.

Los conocimientos de embarque respectivos, una vez transcurridos los plazos habituales, fueron devueltos a Metro por los bancos, sin ser habidas las mercaderías y sin que nada se sepa de su paradero. A la fecha nadie ha pagado el precio de las citadas mercaderías, ni Lucky Crown como "notify party" ni otro tercero, generándose gravísimos perjuicios para la parte demandante. El valor total de los perjuicios iniciales sufridos por la representada Metro ascendió a US\$ 375.808,22, más intereses, y gastos que sean del caso, y que oportunamente se detallarán.

La demandante fundamenta su pretensión en la responsabilidad contractual proveniente de la violación del contrato de transporte por la empresa armadora demandada, debiendo indemnizar CSAV por tal motivo a METRO, la suma que se indica en el ítem "Valoración del daño" o lo que el tribunal estime pertinente, por los perjuicios que le causó con su incumplimiento. Señala que la obligación indemnizatoria no sólo proviene de la legislación comercial, sino que también de la civil, y cita los artículos 1556 y 1545 del Código Civil.

Menciona como elementos de la responsabilidad contractual invocada: (1) *La existencia del contrato de transporte marítimo*, y (2) *Que el daño sufrido proviene de la inejecución del contrato u obligaciones preexistentes por parte de CSAV*. Respecto del primer elemento, *la existencia del contrato de transporte marítimo*, se remite a los artículos 974 del Código de Comercio y 1439 del Código Civil, estableciendo que en la especie, CSAV se obligó a transportar por mar la totalidad de la carga, desde HONG KONG -CHINA con destino a IQUIQUE - CHILE y su cocontratante METRO, a pagarle a la demandada un precio (flete) por dicho transporte. Sin embargo, CSAV a pesar de haber recibido el precio, no cumplió con llevar a destino las mercancías embarcadas, toda vez que éstas no fueron entregadas a quien legalmente se encontraba habilitado para recibirlas.

Manifiesta la demandante que no le corresponde probar el incumplimiento, sino sólo probar la existencia de la obligación (el contrato), en conformidad a lo expresado por el artículo 1698 del Código Civil.

En efecto, señala que según el artículo 977 del Código de Comercio, el conocimiento de embarque 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.

Por su parte, el artículo 975 del mismo Código, establece que el transportador es 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. Si el transportista emitió unilateralmente el

conocimiento de embarque ya indicado, ello significa que existe un contrato de transporte, y que los señores CSAV, son los portadores de la carga, asumiendo la obligación de entregar las mercaderías cargadas en las mismas condiciones y cantidades que las recibió, a quién sea legítimo tenedor del conocimiento de embarque original, en cuánto título de las mercaderías.

Expresa que esta obligación es absolutamente objetiva, de acuerdo al esquema del Libro III vigente del Código de Comercio, por lo que el mero hecho de los daños y faltantes sufridos por la mercancía al consignatario, hace responsable al porteador. Considerando que sus obligaciones son de resultado, son responsables de los perjuicios por el mero hecho de la infracción a ellas, debiendo el Señor Juez Arbitro acoger la demanda indemnizatoria por responsabilidad contractual.

En relación al segundo elemento de la responsabilidad contractual, *que el daño sufrido proviene de la inexecución del contrato u obligaciones preexistentes por parte de CSAV*. La demandante efectúa un breve análisis de algunas de las obligaciones asumidas por CSAV, resumiendo que desde el momento en que el transportista recibe la mercancía en tierra, el transportador responde íntegramente de su custodia, lo que implica su conservación y seguridad, que se mantiene hasta el instante en que él o sus agentes o dependientes la entregan al tenedor del conocimiento de embarque original, en destino. Afirma que la responsabilidad del transportista marítimo es de resultado, y que por tanto estamos en presencia de obligaciones objetivas en las cuales, probado que sea el incumplimiento, surge la obligación de indemnizar los perjuicios resultantes de su infracción. Incluso señala, que para el evento en que el tribunal no comparta su posición, en el peor de los escenarios, la responsabilidad del transportista marítimo demandado es presumida en los términos del artículo 984 del Código de Comercio.

Agrega que lo discutido es una de las bases principales del comercio internacional de mercancías, puesto que el hecho de asegurar que la mercancía será entregada sólo contra presentación del conocimiento de embarque original, es la garantía para el exportador de que su mercancía será recibida por quién corresponda y además, se le garantiza el pago.

El exportador basa su operación comercial y por ende el negocio que da fundamento al transporte, en la garantía que la transportista otorga de realizar una correcta entrega.

Expresa que nunca se pudieron haber presentado los documentos originales, por cuanto, los mismos jamás dejaron las oficinas de los bancos corresponsales (sólo pueden salir de las mismas previo pago de la operación por quién en definitiva compre las mercancías).

Es por eso que resulta claro que los transportistas y/o sus agentes o dependientes entregaron las mercaderías en incumplimiento de los términos y obligaciones del contrato de transporte y por lo mismo deben responder.

Sobre la valoración del daño, la demandante manifiesta que los perjuicios totales imputables a CSAV alcanzan a la suma de US 375.808,22.=, que necesariamente se le deben agregar los reajustes e intereses, a contar del hecho que los origina, es decir, a contar de la fecha de incumplimiento del contrato de transporte por parte de la demandada en conformidad al artículo 1245 del Código de Comercio. Asimismo, se debe condenar a la empresa demandada al pago de las costas procesales y personales, todo lo cual debe incluir además, los costos y honorarios de arbitraje.

En cuanto al derecho aplicable, la parte demandante expone que de conformidad al artículo 979 del Código de Comercio, las disposiciones de su párrafo 3°, Título V, Libro III, relativas al contrato de transporte marítimo, se aplican a todos los contratos de esta especie, cuando el puerto de carga y/o descarga en su caso, previsto en el contrato de transporte esté

situado en Chile. Complementa lo anterior el artículo 980, el cual indica que se aplican las disposiciones señaladas sea cual fuere la nacionalidad de la nave, así como la del transportador, consignatarios o cualquier persona interesada.

Reitera que los contratos de transporte marítimo generan, una obligación de resultado, que fue incumplida por CSAV, en la medida que indefectiblemente la mercancía no fue entregada en destino de acuerdo a lo dispuesto por el citado artículo 977, es decir no entregó, ni tomó las medidas para asegurarse que la persona que recibiera las mercancías, fuera exclusivamente el legítimo tenedor de conocimiento de embarque original. Por ello, y de acuerdo al artículo 984 del Código de Comercio, el transportador responde de los perjuicios resultantes de la falta de entrega de la mercancía.

Señala que si pretende el transportador eximirse de esta obligación, deberá probar lo que indica el artículo 984 parte final del Código de Comercio, "...a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias". Los transportistas marítimos responsables son CSAV.

Además, forman parte del derecho aplicable, todas las normas jurídicas precedentemente citadas en el cuerpo su presentación, como también los artículos 90 de la Ley de Navegación (D.L. N° 2.222); artículos 886, 905 y siguientes, 915, 907, 974, 975, 977, 982 y 984 del Código de Comercio. Igualmente reciben aplicación subsidiaria los artículos 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1553, 1556, 1557, 1558, y demás pertinentes del Código Civil.

En el petitorio, solicita tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual en contra de Compañía Sud Americana de Vapores S.A., y en definitiva declarar: que se acoge la demanda interpuesta por Import Export Metro Limitee y/o Metro Exports en contra de Compañía Sud Americana de Vapores S.A. y que se les condene al pago de la suma de US\$375.808,22. =, debidamente reajustada, o la suma que el tribunal estime por concepto de daño emergente; que el pago podrá ser efectuado, a criterio del tribunal, en moneda extranjera o en su equivalente en moneda nacional, al momento del pago efectivo, según el tipo de cambio que sea más alto, o según el tipo de cambio o fórmula que a juicio del tribunal, sea el que proteja mejor los intereses de la demandante; que la demandada sea condenada al pago de los intereses correspondientes desde la fecha en que se incumplió el contrato de transporte o desde el día en que el tribunal estime pertinente, y hasta la fecha efectiva del pago; que la demandada debe pagar las costas procesales y personales de la causa; y que la demandada debe pagar los costos y honorarios del señor árbitro.

En el primer otrosí de la misma presentación de fojas 43, en subsidio y sólo para el evento en que no sea acogida en todo o parte, la acción contractual de indemnización de perjuicios deducida en lo principal, METRO interpone demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de CSAV.

En cuanto a los fundamentos de hecho, se remite a lo expuesto en lo principal de su presentación de fojas 43.

Respecto de los presupuestos de la responsabilidad extracontractual de CSAV, se refiere a la *capacidad* de la demandada la cual emana del artículo 39 del Código de Procedimiento Penal y del artículo 545 del Código Civil, también cita los artículos 886 y 984 del Código de Comercio como fundamento de la responsabilidad de la demandada, tanto por los hechos propios como por los hechos de sus dependientes. Señala que se trata de una responsabilidad objetiva, basada en la doctrina del riesgo creado y no en la culpa "en elegir o vigilar", que fundamenta esta responsabilidad en el derecho civil tradicional, pues el transportista responde de

cualquier hecho que irroge perjuicios a terceros, sin establecer la legislación comercial como requisito la necesidad de culpa o dolo de sus dependientes, corroborándose lo anterior con el artículo 887 del Código de Comercio.

En relación al *hecho y/o responsabilidad*, expresa que el transportador no actuó diligentemente, y precisamente no adoptó todas las medidas para asegurar la adecuada entrega contra presentación del conocimiento de embarque. Que se prueba esa negligencia con los conocimientos de embarque originales, que se encuentran en poder de METRO, y por su resultado, es decir que alguien, que no es esta parte, retiró las mercancías.

Agrega, que en el caso de autos, hay responsabilidad de los dependientes y/o agentes de la demandada que intervinieron en su transporte y frustrada entrega desde HONG KONG - CHINA a IQUIQUE - CHILE y por ende, hay responsabilidad de CSAV en virtud de los artículos 905, 907, 915, 984, 991 del Código de Comercio, por el solo hecho de que haya ejecutado actos prohibidos o no haya realizado lo que ordena el Código de Comercio y la Ley de Navegación, pues ello significa que omitió las medidas de prudencia o precaución que se estimaron necesarias para evitar los perjuicios ocasionados por la falta de entrega de mercadería a quien legalmente se encontraba habilitado para recibirlas.

Subsidiariamente, la demandante invoca toda la normativa del Código Civil, especialmente los artículos 2314 y siguientes.

Respecto del *daño*, expresa que la compañía compareciente sufrió un serio perjuicio patrimonial, que importó una pérdida importante en sus activos por la no entrega de la mercancía transportada al consignatario, que los daños que ascienden a la suma de US\$ 375.808,22.-, que necesariamente se deben agregar los reajustes e intereses a contar del hecho ilícito que los origina, que se debe condenar al pago de las costas procesales y personales a la empresa demandada, todo lo cual debe incluir además los costos y honorarios de arbitraje.

Sobre la *relación de causalidad*, expresa que el menoscabo sufrido por METRO es consecuencia o efecto de la ley y la responsabilidad que ésta le impone y/o del hecho y/o culpa del sujeto pasivo de la acción. De haber cumplido CSAV con su obligación como transportista marítimo, de entregar la mercancía en IQUIQUE - CHILE, la compañía demandante no habría sufrido los perjuicios que ya se han indicado. Se cumple este requisito contenido en los artículos 2314 y 2329 del Código Civil.

En cuanto al derecho aplicable, indica diversas normas que constituyen la base legal de la demanda: artículo 39 del Código de Procedimiento Penal, artículos 545, 2314, 2316 y 2329 del Código Civil, artículo 553, 886, 915, 977, 984 del Código de Comercio y disposiciones pertinentes de la Ley de Navegación. Especialmente, los artículos 2314 y 2329 del Código Civil que contemplan la acción de indemnización de perjuicios proveniente de un delito o cuasidelito, sus fundamentos jurídicos, objeto y su extensión, sin perjuicio de la responsabilidad objetiva de que trata el artículo 886 y 984 del Código de Comercio.

Sin perjuicio de lo cual, invoca en forma principal toda la normativa aplicable del Libro III del Código de Comercio y de la Ley de Navegación y en subsidio, del título XXXV del Libro IV del Código Civil.

En el petitorio, solicita tener por interpuesta en subsidio de lo principal y para el sólo caso en que esta sea denegada en todo o parte, demanda en juicio arbitral de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de Compañía Sud Americana de Vapores S.A., y en definitiva declarar: que se acoge la demanda interpuesta por Import Export Metro Limitee y/o Metro Exports en contra de Compañía Sud Americana de Vapores S.A. y que

se les condene al pago de la suma de US\$375.808,22. =, debidamente reajustada, o la suma que el tribunal estime por concepto de daño emergente; que el pago podrá ser efectuado, a criterio del tribunal, en moneda extranjera o en su equivalente en moneda nacional, al momento del pago efectivo, según el tipo de cambio que sea más alto, o según el tipo de cambio o fórmula que a juicio del tribunal, sea el que proteja mejor los intereses de la demandante; que la demandada sea condenada al pago de los intereses correspondientes desde la fecha de los ilícitos o desde el día en que el tribunal estime pertinente, y hasta la fecha efectiva del pago; que la demandada debe pagar las costas procesales y personales de la causa; y que la demandada debe pagar los costos y honorarios del señor árbitro.

En lo principal de fojas 55, comparece doña DENISSE FREDES QUIROGA, abogado, en representación de COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A., persona jurídica del giro armatorial, ambas domiciliadas para estos efectos en Viña del Mar, Avenida Libertad N° 1405, Torre Coraceros, piso 17, oficina 1702, contesta la demanda por supuesta responsabilidad contractual interpuesta por METRO, solicitando se le niegue lugar en todas sus partes, con costas, en virtud de los fundamentos de hecho y de derecho expone:

En primer lugar, enumera a los hechos señalados por la demandante en lo principal de fojas 43.

Posteriormente, la demandada se refiere a la *inexistencia del incumplimiento contractual*, en este sentido, afirma que para que estemos en presencia de responsabilidad contractual y por ende exista la obligación de indemnizar perjuicios es necesario que concurren los siguientes elementos: (a) el incumplimiento de una obligación; (b) existencia de perjuicios; (c) relación de causalidad entre el incumplimiento y los perjuicios; (d) imputabilidad del perjuicio, estos es, culpa o dolo del deudor; (e) que no concorra una causal de exención de responsabilidad del deudor; y, (f) la mora del deudor.

Respecto del primer elemento, controvierte expresamente lo afirmado por la demandante en orden a que CSAV habría recibido las mercancías en óptimas condiciones, sin daños ni faltantes de ningún tipo. Lo controvierte, atendido el hecho que la mercancía fue estibada dentro de contenedores por el embarcador y, por ende, los contenedores fueron entregados debidamente sellados a su representada, motivo por el cual en el conocimiento de embarque se estampó la cláusula "S.T.C" o Said to Contain. En otras palabras, el contenedor fue entregado cargado, cerrado y sellado para su transporte marítimo, sin que conste a CSAV ni el detalle ni el estado de las mercancías que contenía el contenedor al momento de serle entregado.

Para probar la ausencia de incumplimiento contractual se refiere a las normas que establecen y regulan el período de custodia. El artículo 982 del Código de Comercio dispone: "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". Asimismo, el artículo 983 del mismo cuerpo legal establece que para los efectos del artículo 982 se considerará que las mercancías están bajo custodia del transportista desde el momento que éste las haya tomado a su cargo... y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas: a) Poniéndolas en poder del consignatario; b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del transportador, poniéndolas a disposición del consignatario en conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga; o c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías". Por su parte, las Reglas de Hamburgo (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo

de Mercancías, Hamburgo 1978) dedican su Parte II al tema de la Responsabilidad del Porteador, señalando en el Párrafo 2° que cesa el período de custodia para el porteador iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

En virtud de la normativa anterior, afirma que claramente la responsabilidad del porteador por la carga se extiende durante el período en que la tiene bajo su custodia, período que termina con la entrega de las mercancías en alguna de las formas que la ley chilena y las Reglas de Hamburgo contemplan.

Asimismo, señala que CSAV cumple con la entrega cuando el puerto de destino es chileno, de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza de Aduanas, en su artículo 44 inciso 1°, el que dispone: "Las mercancías introducidas al territorio nacional deberán ser trasladadas y entregadas en un lugar habilitado, con excepción de las que se encuentren a bordo de naves o aeronaves que hagan escala en el territorio nacional".

Por su parte, el inciso 1° del artículo 45 de la misma Ordenanza señala: "Toda mercancía presentada a la Aduana, cause o no derechos, impuestos, tasas y gravámenes, permanecerá bajo su potestad en los recintos habilitados hasta el momento de su retiro".

De lo anterior, la demandada declara que en Chile el transportista marítimo cumple con su obligación de entrega poniendo las mercancías a disposición de la Aduana y bajo su custodia en los recintos habilitados.

De los "recintos habilitados" se ocupan el Título III de la Ordenanza de Aduanas ("Del Almacenamiento de Mercancía") y el Reglamento para la Habilitación y Concesión de los Recintos de Depósito Aduanero y el Almacenamiento de las Mercancías (DS N°1114/97). El artículo 56 de la Ordenanza de Aduanas dispone: "Toda mercancía presentada a la Aduana permanecerá en los recintos de depósito aduanero hasta el momento del retiro para su importación, exportación u otra destinación aduanera".

El artículo 30 del referido Reglamento dispone: "Las mercancías deberán ser entregadas a los recintos de depósito aduanero a más tardar dentro de las 24 hrs. siguientes a su descarga, en el entendido que ésta se produce al momento del zarpe de la nave o su ingreso por frontera".

En este sentido, afirma que su representada cumplió con su obligación contractual de entregar las mercancías que transportaba poniéndolas en poder de una autoridad (artículo 982 letra c) Código de Comercio). Que en el caso que nos ocupa, la carga fue entregada a la Empresa Portuaria de Iquique, lo que se acreditará en su oportunidad acompañando los correspondientes Documentos Portuarios Únicos. Asimismo, expresa que CSAV ninguna injerencia tiene en el proceso de entrega de las mercancías por parte de la Aduana al consignatario de la carga; por el contrario, la ley de nuestro país le impone un plazo perentorio para entregar las mercancías a la autoridad correspondiente, sin que exista la posibilidad de que el transportista entregue directamente la mercancía al consignatario. Por todo lo anterior, señala que no es posible sostener que CSAV haya incumplido una obligación contractual y que, por ende, deba indemnizar los perjuicios causados.

Con todo, sostiene que si el tribunal estima que CSAV incumplió una supuesta obligación de entregar las mercancías al consignatario, no se puede dudar que su representada se vio ante una fuerza mayor que le impidió cumplir con la misma, atendido las normas imperativas de orden público que le obligan a entregar la carga a la autoridad competente, concurriendo la señalada causal de exención de responsabilidad.

Finalmente, concluye que faltando el requisito esencial *incumplimiento de una obligación*, no es posible acreditar responsabilidad contractual alguna por lo que la demanda debe ser rechazada.

Señala que tampoco concurren en la especie los demás requisitos de procedencia de la responsabilidad contractual. En efecto, CSAV no puede encontrarse en mora, ya que la mora no es sino el acto por el cual el acreedor le manifiesta al deudor su situación de incumplimiento. De esta manera, al no existir incumplimiento alguno de esta parte, no puede existir mora. Tampoco puede afirmarse que CSAV haya actuado con dolo o culpa, por el contrario, en todo momento actuó de manera diligente. Por otra parte tampoco concurren, como se explicará, los requisitos relacionados con los perjuicios, su relación de causalidad y la imputabilidad de los mismos.

En tercer lugar, se refiere a los *daños y perjuicios alegados*, respecto de los cuales controvierte tanto la existencia, como el monto y la naturaleza, en atención a que la contraria se limita a afirmar su existencia sin aportar ningún antecedente adicional para su determinación.

En cuanto a la necesaria relación de causalidad que debe existir entre el supuesto incumplimiento contractual y los perjuicios alegados, afirma que en este caso no concurre. Se remite a la doctrina señalando que " Entre todos los acontecimientos que concurren a la realización de un daño, todos no son "su causa" desde el punto de vista de la responsabilidad: no todos le obligan a su autor a reparación (Mazeaud-Tunc, Tratado de la Responsabilidad Civil, Tomo Segundo, Volumen 2, página 19). De acuerdo a lo anterior, a su juicio resulta evidente que en el evento de haber sufrido algún perjuicio, éste no guarda relación alguna con el actuar legítimo de su representada sino que en el actuar del recinto de depósito aduanero. En otras palabras, si la autoridad correspondiente hubiera cumplido con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, la carga habría sido entregada sólo al legítimo tenedor del conocimiento de embarque y por ende no se habrían producido los supuestos perjuicios que alega la demandante. Por otra parte, añade que posiblemente la Empresa Portuaria de Iquique entregó la carga contra presentación de los conocimientos de embarque originales, los cuales podrían haber sido facilitados por el "banco corresponsal". Y en este sentido, expresa que la demandada deberá probar lo afirmado en el primer párrafo de la fojas 47 vuelta, es decir, que el Banco no facilitó dichos documentos, ya que de ser así, éste último hecho pasaría a constituir la causa de los supuestos perjuicios alegados.

La demandada también se opone expresamente a la solicitud de aplicar un índice de reajustabilidad a la suma solicitada en dólares y a la aplicación del artículo 1245 del Código de Comercio, atendido que de una adecuada interpretación y de la historia fidedigna del establecimiento de la norma, se deduce claramente que en el caso de solicitar indemnizaciones de origen contractual los intereses se deben a contar de la fecha en que el deudor fue constituido en mora y que el artículo 1245 se aplica en el caso de las indemnizaciones que tienen su origen en la responsabilidad extracontractual.

Por último, sólo para el evento que el tribunal estime que alguna responsabilidad puede imputarse a CSAV, solicita se rebajen los montos demandados, por no estar ajustados a la realidad, y que en todo caso se aplique el beneficio de limitación de responsabilidad contemplado en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio.

En cuarto lugar, *niega la existencia de una responsabilidad objetiva del transportista* sosteniendo que tal obligación es de "medio" y de carácter "subjetivo", para lo cual basta con leer el artículo 984 del Código de Comercio. Añade que si bien la responsabilidad del transportista se rige bajo el principio de la culpa presumida, le corresponde al demandante probar no sólo el daño

a las mercancías sino también que el referido daño se produjo durante el periodo en que la mercancía estuvo bajo la custodia del transportista. Sólo una vez probado por la demandante que el supuesto daño se produjo durante el periodo de custodia del transportista, sólo en ese momento, surtirá efecto la presunción de culpa y el transportista sólo se podría eximir en los términos del artículo 984 del Código de Comercio.

En subsidio de las alegaciones anteriores, y sólo para el improbable evento que el tribunal estime que alguna suma adeuda CSAV a METRO, solicita tener por opuesta excepción de compensación por la suma de US\$54.825, más intereses y costas, correspondiente a la suma de los fletes impagos referidos al transporte de las mercancías señaladas en el punto 1.1. de la relación de hechos de la demanda o por la suma que el tribunal estime se ajuste al mérito de los autos.

Controvierte expresamente que el flete por las mercancías transportadas de acuerdo a los conocimientos de embarque señalados por Metro en el punto 1.1. de su demanda haya sido pagado.

Señala que en la especie se reúnen todos los requisitos de procedencia de la compensación contemplados en el Título XVII del Código Civil, debiendo operar por el sólo ministerio de la ley. El monto de lo debido fue determinado en base a los montos consignados en los conocimientos de embarque citados por la actora como fundamento de su demanda.

Respecto del derecho aplicable, menciona los artículos 983 y siguientes del Código de Comercio; artículo 4 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Hamburgo 1978; artículo 44 y siguientes de la Ordenanza de Aduanas; Reglamento para la Habilitación y Concesión de los Recintos de Depósito Aduanero y el Almacenamiento de Mercancías (D.S. N°1114/97); y demás disposiciones pertinentes,

En el petitorio, solicita tener por contestada la demanda de indemnización de perjuicios por supuesta responsabilidad contractual, y que se declare: que CSAV no es responsable de la supuesta pérdida de la carga transportada y, por consiguiente, que no debe suma alguna a la demandante, con expresa condenación en costas.

En subsidio, sólo para el evento que el tribunal estime que alguna responsabilidad puede imputársele a su representada, solicita se acoja la excepción de compensación por la suma de US\$ 54.825, más intereses y costas o su equivalente en moneda nacional al momento del pago y se aplique el beneficio de limitación de responsabilidad contemplado en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio.

En el primer otrosí de fojas 55, contesta la demanda por supuesta responsabilidad extracontractual deducida por la demandante en el primer otrosí del escrito de fojas 43, solicitando se rechace en todas sus partes, con costas, por las consideraciones de hecho y de derecho que expone:

Que para la procedencia de una indemnización basada en el régimen de responsabilidad extracontractual es necesario que se reúnan, entre otros, los siguientes requisitos: (a) existencia de un hecho ilícito (acción u omisión); (b) que el demandado haya actuado con culpa o dolo, en otras palabras, que el hecho sea imputable a deudor; (c) que exista un daño; (d) que exista relación de causalidad entre hecho imputado y el daño producido; (e) capacidad extracontractual del deudor.

Controvierte categóricamente que concurren los requisitos mínimos de procedencia de la responsabilidad extracontractual, salvo la capacidad de su representada.

Expresa que por regla general se responde por el hecho propio y sólo excepcionalmente se responde por el hecho ajeno, responsabilidad que tiene su fundamento en la denominada "culpa in vigilando" y no en la doctrina del riesgo creado como lo señala la demandante, atendido que no existe antecedente alguno que nos permita concluir que el régimen de responsabilidad establecido en la legislación marítima es de carácter objetivo. Por ende, para que tenga lugar la responsabilidad por el hecho ajeno es necesario que concurren los siguientes requisitos: a) una relación de dependencia entre el autor del daño y la persona responsable, o lo que es igual, ésta debe estar investida de cierta autoridad y, por lo mismo, el autor del hecho sujeto a su obediencia; b) es necesario que las dos personas en cuestión sean capaces; y c) es necesario que se pruebe la culpa del subordinado. Como la demandante no señala determinadamente la persona o personas que habrían incurrido en el hecho ilícito, no es posible acreditar la existencia de responsabilidad de CSAV por el hecho ajeno. Con todo, la demandada controvierte expresamente que su representada o sus agentes o dependientes hayan omitido la diligencia o el cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus actos o negocios propios en el transporte de la carga en cuestión.

Como la demandante hace consistir el hecho ilícito en que habría incurrido la demandada en el incumplimiento de una obligación legal que consistiría en entregar la mercancía transportada "contra presentación del conocimiento de embarque", la demandada da por reproducido todo el capítulo pertinente de lo principal de su contestación.

Hace presente al tribunal que en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil no se establece la presunción de culpa del Código de Comercio para el caso que se incumplan obligaciones que emanan de un contrato de transporte marítimo, por lo que la demandante deberá probar todos y cada uno de los presupuestos de su pretensión.

En cuanto a los perjuicios reclamados, se remite a lo expuesto en el apartado "C. Daños y Perjuicios Alegados".

Por último, en subsidio y para el evento improbable que el tribunal estime que alguna responsabilidad le cabe a su representada, opone excepción de compensación en los mismos términos que en lo principal de este escrito, dándolo expresamente por reproducido para evitar repeticiones innecesarias.

En cuanto al derecho aplicable, se remite a lo establecido en los artículos 254 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; 2314 y siguientes del Código Civil; 983 y siguientes del Código de Comercio; artículo 4 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Hamburgo 1978; artículo 44 y siguientes de la Ordenanza de Aduanas: Reglamento para la Habilitación y Concesión de los Recintos de Depósito Aduanero y el Almacenamiento de Mercancías (D.S. N°1114/97); y demás disposiciones pertinentes.

En el petitorio, solicita que se tenga por contestada la demanda de indemnización de perjuicios por supuesta responsabilidad extracontractual, y que se declare: que CSAV no es responsable de la presunta pérdida de las mercaderías y, por consiguiente, no debe suma alguna a la demandante, con expresa condenación en costas; en subsidio, solicita se acoja la excepción de compensación por la suma de US\$54.825, más intereses y costas o su equivalente en moneda nacional al momento del pago y que se aplique el beneficio de limitación de responsabilidad contemplado en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio.

A fojas 65 de autos, comparece la demandante evacuando el trámite de réplica en los siguientes términos:

En primer lugar, se refiere a los *hechos admitidos o no controvertidos sustancialmente por la demandada*, señalando que en su libelo, la demandada admite expresa o tácitamente y/o no controvierte en materia sustancial y pertinente lo siguiente de lo expuesto en la demanda: (i) Que entre febrero y abril de 2000, METRO encargó a CSAV el transporte de linternas, lámparas y otros artefactos eléctricos en las naves CSAV Taipei, Ajama, New Orient, Iwaki e Iga, entre los puertos de Hong Kong, Shanghai y Ningho, en China, hasta el puerto de Iquique en Chile. (ii) Que la demandada emitió, unilateralmente, en calidad de transportadora, los conocimientos de embarque individualizados en la demanda para amparar dicho transporte. (iii) Que la parte demandante, METRO, actuó como embarcador de la carga transportada. (iv) Que dichos conocimientos fueron emitidos a la orden. (v) Que en dichos conocimientos de embarque, los señores Importadora Lucky Crown Limitada fueron designados como notify party. (vi) Que la carga fue recibida por CSAV en el puerto de embarque, en óptimas condiciones, sin daños ni faltantes. (vii) Que, al arribo de las naves al puerto de Iquique, CSAV no entregó la carga al consignatario referido en el conocimiento de embarque ni a su legítimo tenedor, sino que, por el contrario, a una persona distinta. (viii) Que, posteriormente, los originales de los conocimientos de embarque fueron restituidos por los bancos a los embarcadores, señores METRO. (ix) Que el flete ya fue pagado a CSAV. (x) Que, a la fecha, no se ha entregado la carga a su titular y METRO no ha recibido el pago de su precio.

Solicita al tribunal tener presente, que según lo ordena el artículo 313 del Código de Procedimiento Civil, los hechos admitidos y no controvertidos sustancialmente, no integran la discusión de autos, razón por la cual no será necesario probar los hechos enumerados. De manera que la controversia de autos se reduciría a determinar si CSAV cumplió con sus obligaciones derivadas del contrato de transporte, en especial, con la de entregar la carga en destino a la persona legalmente habilitada para recibirla.

En segundo lugar, la demandante se refiere a la *carga de probar el incumplimiento contractual del transportador CSAV*, sobre este punto sostiene que de acuerdo al artículo 984 del Código de Comercio es carga de la demandada, CSAV, probar que cumplió con las obligaciones derivadas del transporte o, en caso de incumplimiento, que éste no le es imputable. En efecto, esta norma coincide con el artículo 1547 del Código Civil, en cuanto coloca de cargo del deudor probar que ha empleado la debida diligencia para cumplir su obligación. Lo que significaría a juicio de la demandante, que basta que su parte acredite que existía una obligación de transportar (que en este caso, el demandado no ha controvertido), para que recaiga sobre la demandada, CSAV, la prueba de acreditar que él, sus agentes y dependientes tomaron todas las medidas razonablemente exigirse para evitar la pérdida de la mercancía transportada, en este caso, por su entrega a quien no estaba facultado para recibirla y retirarla.

Por otra parte, agrega que la demandada no ha controvertido que no entregó la carga en destino a la persona habilitada para retirarla, sino que reconoce (Acápite A., N° 3. pag. 3 de su contestación ya citado) que la entregó a un tercero. Así, y por aplicación de las normas señaladas, pesa sobre la demandada probar su debida diligencia, que en los términos de la norma citada, consiste en haber tomado todas las medidas razonablemente exigibles para evitar el hecho y sus consecuencias.

En tercer lugar, la demandante se refiere a *personas habilitadas para recibir la mercancía en destino: el consignatario*. Sobre este punto cita los artículos 974, 975, 929, 824 y 977 del Código de Comercio, señalando que de la lectura conjunta y armónica de las normas se desprende que la obligación del transportador marítimo es entregar la mercancía transportada en

el puerto de destino, y esta entrega debe hacerse al consignatario, que es la persona habilitada en el conocimiento de embarque para recibirla, o a su orden o al portador. Agrega, que en el caso de marras, los conocimientos de embarque fueron emitidos "a la orden", lo que significa que: (i) su transferencia se efectuaba por endoso (art. 164 del C.Com.) y (ii) sólo el endosatario sería la persona habilitada para retirar y recibir la mercancía en destino. Afirma que basta leer el documento para darse cuenta que Importadora Lucky Crown Ltda. no estaba señalada como consignatario en tales documentos y, en consecuencia, no estaba habilitada para recibir la mercancía. Explica que esta modalidad de Notify Party se utiliza cuando se vende mercancía en condiciones "documents against payment" (documentos contra pago o "D/P" o también conocida como "cash against delivery" (pago contra entrega) o "cash against documents" (pago contra documentos), estas dos últimas conocidas con las siglas "CAD". En esta modalidad, el vendedor (que suele ser la misma persona del cargador en el contrato de transporte marítimo) embarca y despacha la mercancía por mar sin que el comprador le haya pagado el precio, de manera que el precio de la mercancía se paga sólo una vez que el conocimiento de embarque (que habilita para recibir y retirar la mercancía) sea entregado al comprador, destinatario de la mercancía o a su banco. De esta forma, ambas partes (vendedor y comprador) aseguran que obtendrán el cumplimiento de la contraparte, esto es, que el vendedor recibirá el precio y el comprador la mercancía vendida. Así, el porteador debe notificar a esta persona a la llegada de la mercancía a destino y ella procurará que el precio de la mercancía sea pagado al vendedor (o a su banco) y obtener de éste el conocimiento de embarque original que le permitirá retirar la mercancía. Queda así de manifiesto que el Notify Party, per se, no está facultado para recibir la mercancía transportada, ya que: (i) no es consignatario; (ii) no está habilitado por un título para recibir la mercancía, ya que su mera inclusión en el conocimiento de embarque no le otorga la calidad de consignatario ni lo habilita para recibir la mercancía, y (iii) porque, de lo contrario, no funcionaría la modalidad D/P o CAD, ya que el Notify Party podría retirar la mercancía sin tener el conocimiento de embarque original, lo que no permitiría utilizar la figura para asegurar el pago del precio al vendedor.

La demandante, afirma que METRO, vendió las mercancías transportadas a Importadora Lucky Crown Limitada bajo esta modalidad, de suerte que su precio era exigible y pagadero como requisito previo, para que el comprador, el Importador Lucky Crown Ltda., recibiera el conocimiento de embarque y pudiera retirarlas en destino. Especifica, que esta fue la razón por la cual los conocimientos se emitieron a la orden y se designó a Importadora Lucky Crown Ltda. como Notify Party. Así, la única forma como la Importadora Lucky Crown Ltda. estaría legalmente habilitada para recibir y retirar las mercancías en destino era adquiriendo el respectivo original del conocimiento de embarque, para lo cual debía pagar el precio de las mercancías.

En cuarto lugar, la demandante se refiere a la *eficacia de la cláusula said to contain (S.T.C.) o full container load (F.C.L.)*. En este punto controvierte lo señalado por la demandada en la contestación, indicando que esta cláusula no es aplicable en la especie, puesto que el problema no es si la mercancía se entregó en buenas o malas condiciones en el puerto de destino, caso en el cual tampoco sería aplicable en el sentido señalado por la demandada, sino que el incumplimiento radica en que no se entregaron a quienes debió entregarse, esto es, al consignatario, porque se entregó a quien no estaba legalmente facultados para recibirlas. Por lo mismo, no se sabe en qué estado y condiciones se entregó la carga en destino, razón por la cual no viene al caso aplicar esta cláusula S.T.C. o F.C.L. Por otro lado, la cláusula es legalmente ineficaz, al menos, en la forma como la demandada pretende aplicarla. En efecto, cuando el

de Mercancías, Hamburgo 1978) dedican su Parte II al tema de la Responsabilidad del Porteador, señalando en el Párrafo 2° que cesa el período de custodia para el porteador iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

En virtud de la normativa anterior, afirma que claramente la responsabilidad del porteador por la carga se extiende durante el período en que la tiene bajo su custodia, período que termina con la entrega de las mercancías en alguna de las formas que la ley chilena y las Reglas de Hamburgo contemplan.

Asimismo, señala que CSAV cumple con la entrega cuando el puerto de destino es chileno, de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza de Aduanas, en su artículo 44 inciso 1°, el que dispone: "Las mercancías introducidas al territorio nacional deberán ser trasladadas y entregadas en un lugar habilitado, con excepción de las que se encuentren a bordo de naves o aeronaves que hagan escala en el territorio nacional".

Por su parte, el inciso 1° del artículo 45 de la misma Ordenanza señala: "Toda mercancía presentada a la Aduana, cause o no derechos, impuestos, tasas y gravámenes, permanecerá bajo su potestad en los recintos habilitados hasta el momento de su retiro".

De lo anterior, la demandada declara que en Chile el transportista marítimo cumple con su obligación de entrega poniendo las mercancías a disposición de la Aduana y bajo su custodia en los recintos habilitados.

De los "recintos habilitados" se ocupan el Título III de la Ordenanza de Aduanas ("Del Almacenamiento de Mercancía") y el Reglamento para la Habilitación y Concesión de los Recintos de Depósito Aduanero y el Almacenamiento de las Mercancías (DS N°1114/97). El artículo 56 de la Ordenanza de Aduanas dispone: "Toda mercancía presentada a la Aduana permanecerá en los recintos de depósito aduanero hasta el momento del retiro para su importación, exportación u otra destinación aduanera".

El artículo 30 del referido Reglamento dispone: "Las mercancías deberán ser entregadas a los recintos de depósito aduanero a más tardar dentro de las 24 hrs. siguientes a su descarga, en el entendido que ésta se produce al momento del zarpe de la nave o su ingreso por frontera".

En este sentido, afirma que su representada cumplió con su obligación contractual de entregar las mercancías que transportaba poniéndolas en poder de una autoridad (artículo 982 letra c) Código de Comercio). Que en el caso que nos ocupa, la carga fue entregada a la Empresa Portuaria de Iquique, lo que se acreditará en su oportunidad acompañando los correspondientes Documentos Portuarios Únicos. Asimismo, expresa que CSAV ninguna injerencia tiene en el proceso de entrega de las mercancías por parte de la Aduana al consignatario de la carga; por el contrario, la ley de nuestro país le impone un plazo perentorio para entregar las mercancías a la autoridad correspondiente, sin que exista la posibilidad de que el transportista entregue directamente la mercancía al consignatario. Por todo lo anterior, señala que no es posible sostener que CSAV haya incumplido una obligación contractual y que, por ende, deba indemnizar los perjuicios causados.

Con todo, sostiene que si el tribunal estima que CSAV incumplió una supuesta obligación de entregar las mercancías al consignatario, no se puede dudar que su representada se vio ante una fuerza mayor que le impidió cumplir con la misma, atendido las normas imperativas de orden público que le obligan a entregar la carga a la autoridad competente, concurriendo la señalada causal de exención de responsabilidad.

Finalmente, concluye que faltando el requisito esencial *incumplimiento de una obligación*, no es posible acreditar responsabilidad contractual alguna por lo que la demanda debe ser rechazada.

Señala que tampoco concurren en la especie los demás requisitos de procedencia de la responsabilidad contractual. En efecto, CSAV no puede encontrarse en mora, ya que la mora no es sino el acto por el cual el acreedor le manifiesta al deudor su situación de incumplimiento. De esta manera, al no existir incumplimiento alguno de esta parte, no puede existir mora. Tampoco puede afirmarse que CSAV haya actuado con dolo o culpa, por el contrario, en todo momento actuó de manera diligente. Por otra parte tampoco concurren, como se explicará, los requisitos relacionados con los perjuicios, su relación de causalidad y la imputabilidad de los mismos.

En tercer lugar, se refiere a los *daños y perjuicios alegados*, respecto de los cuales controvierte tanto la existencia, como el monto y la naturaleza, en atención a que la contraria se limita a afirmar su existencia sin aportar ningún antecedente adicional para su determinación.

En cuanto a la necesaria relación de causalidad que debe existir entre el supuesto incumplimiento contractual y los perjuicios alegados, afirma que en este caso no concurre. Se remite a la doctrina señalando que " Entre todos los acontecimientos que concurren a la realización de un daño, todos no son "su causa" desde el punto de vista de la responsabilidad: no todos le obligan a su autor a reparación (Mazeaud-Tunc, Tratado de la Responsabilidad Civil, Tomo Segundo, Volumen 2, página 19). De acuerdo a lo anterior, a su juicio resulta evidente que en el evento de haber sufrido algún perjuicio, éste no guarda relación alguna con el actuar legítimo de su representada sino que en el actuar del recinto de depósito aduanero. En otras palabras, si la autoridad correspondiente hubiera cumplido con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, la carga habría sido entregada sólo al legítimo tenedor del conocimiento de embarque y por ende no se habrían producido los supuestos perjuicios que alega la demandante. Por otra parte, añade que posiblemente la Empresa Portuaria de Iquique entregó la carga contra presentación de los conocimientos de embarque originales, los cuales podrían haber sido facilitados por el "banco corresponsal". Y en este sentido, expresa que la demandada deberá probar lo afirmado en el primer párrafo de la fojas 47 vuelta, es decir, que el Banco no facilitó dichos documentos, ya que de ser así, éste último hecho pasaría a constituir la causa de los supuestos perjuicios alegados.

La demandada también se opone expresamente a la solicitud de aplicar un índice de reajustabilidad a la suma solicitada en dólares y a la aplicación del artículo 1245 del Código de Comercio, atendido que de una adecuada interpretación y de la historia fidedigna del establecimiento de la norma, se deduce claramente que en el caso de solicitar indemnizaciones de origen contractual los intereses se deben a contar de la fecha en que el deudor fue constituido en mora y que el artículo 1245 se aplica en el caso de las indemnizaciones que tienen su origen en la responsabilidad extracontractual.

Por último, sólo para el evento que el tribunal estime que alguna responsabilidad puede imputarse a CSAV, solicita se rebajen los montos demandados, por no estar ajustados a la realidad, y que en todo caso se aplique el beneficio de limitación de responsabilidad contemplado en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio.

En cuarto lugar, *niega la existencia de una responsabilidad objetiva del transportista* sosteniendo que tal obligación es de "medio" y de carácter "subjetivo", para lo cual basta con leer el artículo 984 del Código de Comercio. Añade que si bien la responsabilidad del transportista se rige bajo el principio de la culpa presumida, le corresponde al demandante probar no sólo el daño

transportador inserta, unilateralmente, esta mención en el conocimiento de embarque, ella sólo deja constancia que no le consta el estado de las mercancías embarcadas o contenidas, porque estaban dentro de un contenedor cerrado y sellado. Pero la mera mención no atenúa la responsabilidad del transportador ni el valor probatorio ni eficacia del conocimiento de embarque, ya que de acuerdo a los artículos 1015 N° 2, 1019 y 1020 del Código de Comercio, esta cláusula carece de todo efecto jurídico práctico.

Más adelante la demandante reitera que esta cláusula no tiene mayor eficacia dentro del derecho chileno, ya que al recibir la mercancía (esté o no cargada en contenedores), si el conocimiento de embarque no se refiere a su estado aparente, visible o externo (de la mercancía suelta o del contenedor) opera la presunción de buen estado de los artículos 1019 y 1020, y se presume que el transportador recibió tal carga en buen estado. Entonces, es intrascendente que se inserte una mención que diga que el contenedor "dice contener" (S.T.C., F.C.L., etc.), porque la presunción se refiere sólo al estado aparente, visible o externo.

Si el transportador alega que no pudo revisar el contenido del contenedor para identificar las mercancías y su estado, debió haber efectuado una reserva en el conocimiento de embarque, en los términos señalados por los artículos 1017 y 1018. No basta con insertar una mención (sea frase o sigla) en el conocimiento de embarque para desvirtuarle su valor probatorio, sino que es necesario cumplir con los requisitos de una reserva, que son: (i) especificar en qué consisten las inexactitudes entre los datos que el conocimiento de embarque consigna acerca de las mercancías y estas; (ii) especificar los motivos de sospecha de tal falta de correspondencia entre los datos y la mercancía, y (iii) especificar la falta de medios razonables para verificar tales datos. De acuerdo al artículo 1020, ésta es la única forma de limitar el valor probatorio del conocimiento de embarque y de su presunción de veracidad. Evidentemente, la existencia de tales discrepancias entre los datos y las mercancías, la sospecha y la falta de medios razonables para verificar tales datos debe ser especificada y acreditada en el juicio de fondo, donde corresponderá su calificación al juez llamado a conocer y decidir acerca del estado de la carga y de la responsabilidad del porteador.

En quinto lugar, la demandante controvierte respecto de la *duración del período de custodia de las mercancías por el transportador y forma de entregarlas en destino*. En este sentido coincide con la demandada en que, según el artículo 982, la responsabilidad del porteador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte, lo que se delimita en el artículo 983, pero la demandante sostiene que estas normas no permiten al porteador entregar la mercancía sino a la persona habilitada para recibirlas, por lo que no lo liberan de su responsabilidad en caso de no hacerlo así. Consecuencialmente, la demandante declara: (i) La mercancía puede retirarse y recibirse sólo por la persona legalmente habilitada para ello, y de acuerdo al artículo 975 N° 4, el consignatario es la persona habilitada por un título para recibir las mercancías. (ii) Mientras la mercancía no se entregue a su destinatario legal, el transportador no ha cumplido con su obligación de entregar. (iii) El artículo 983 no permite entregar a quien no está habilitado para recibir la mercancía. (iv) Efectúa un análisis de las normas aduaneras aplicables a la importación de mercancías concluyendo que la Destinación Aduanera Importación es un acto administrativo por el cual el dueño, consignante o consignatario de la mercancía requiere la aplicación del régimen aduanero de importación a la misma. Una vez aprobada, la destinación surte efecto de legalizar el ingreso de la mercancía a Chile y, efectuado el pago del correspondiente arancel, impuesto o gravamen, la parte interesada, esto es, la legalmente habilitada, podrá retirarla y

recibirla del almacenista portuario. En este sentido, señala que la Ordenanza de Aduanas contiene Derecho Público, Administrativo y Tributario y el procedimiento del retiro indirecto es un procedimiento administrativo, un trámite público destinado a determinar y recolectar el pago de los impuestos, aranceles y tributos que graven la importación de la mercancía o la destinación aduanera de que se trate, lo que explica el deber de hacer ingresar la mercancía a la jurisdicción aduanera. Sólo una vez que se han cumplido con los pagos, trámites y demás obligaciones aduaneras, se permite su entrega a su destinatario legal. Se trata de un proceso administrativo, regido por el Derecho Público Administrativo y Tributario. Pero la obligación del porteador de entregar la mercancía al consignatario o la persona habilitada por el conocimiento de embarque para recibirla, es una obligación que emana del contrato de transporte marítimo, que es Derecho Marítimo, Derecho Comercial, Derecho Privado, regido por el Código de Comercio. La circunstancia que el artículo 983, letra c) permita efectuar la entrega por medio del proceso de retiro indirecto, esto es, por medio de un almacenista portuario, no puede ni debe ser interpretada como modificatoria de los principios y normas básicas del contrato de transporte marítimo (normas que son imperativas), y menos aún contra la función que el conocimiento de embarque cumple como título representativo de la mercancía. Finalmente explica, que no se puede confundir un procedimiento administrativo, destinado a recolectar impuestos, con las normas sobre la entrega de la mercancía en destino, que está gobernado por el principio de que el conocimiento de embarque es el título que las representa y que permite su entrega. Ni el artículo 983 ni la ordenanza de Aduanas liberan al porteador de su deber de entregar la mercancía a quien está habilitado para recibirla. (v) Finalmente, señala que se debe efectuar una interpretación armónica y complementaria de las normas del Código de Comercio y de la Ordenanza de Aduanas, los artículos 975 N° 4, 977 y 983 deben ser leídos en su conjunto, como partes integrantes de un sistema legal que rige un contrato, de manera de mantener la armonía que deben existir entre las distintas partes que conforman un sistema. Así, no basta con que el transportador coloque las mercancías a disposición del almacenista portuario, sino que debe cerciorarse que ella sea entregada y retirada por la persona habilitada para recibirla. A juicio de la demandante, las mercancías sólo entran a la jurisdicción de la Aduana para efectos de recaudar los impuestos, pero siguen bajo el cuidado, custodia y responsabilidad del transportador hasta que ella sea entregada a la persona habilitada para recibirla, de suerte que si se entregan a quien no está facultado para recibirlas, el transportador no ha cumplido con su obligación de entregar en destino, en abierta infracción a los artículos 975 N° 4, 977 y 984 del Código de Comercio. Expresa que, de lo contrario, se rompe el principio que el conocimiento de embarque representa a la mercancía y podría cualquier tercero (incluido un Notify Party) retirar mercancías que no tiene derecho a recibir, es decir, se desmorona todo el sistema del transporte marítimo, porque bastaría que el porteador entregara a cualquier tercero para cumplir con la obligación de entregar en destino. (vi) El transportador es responsable por los hechos de sus agentes y dependientes. Así lo prescribe al artículo 983, inciso final y el artículo 984 del Código de Comercio, el transportador es responsable de la pérdida, daño o retraso en la entrega de la mercancía, a menos que pruebe que él, sus agentes y dependientes adoptaron todas las medidas razonablemente exigibles para evitar el hecho y sus consecuencias. Asimismo, señala que de acuerdo con el artículo 923 N° 9 del Código de Comercio, corresponde al agente de naves o consignatario de naves: N° 9 "Recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a sus destinatario o depositarios". Expresa que esta última norma ratifica que la entrega de la mercancía en el puerto de destino debe hacerse contra la presentación del

documento de embarque, que es el título que representa a la mercancía y que otorga el derecho a recibirla de manos del transportador. Luego agrega que el agente de naves representa al armador, dueño y al capitán de la nave (art. 917). Enseguida, según el artículo 915, "el capitán tiene, en representación del transportador, la custodia de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, y está obligado a cuidar de su apropiada manipulación en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su adecuada entrega en el puerto de destino".

Concluye sobre la responsabilidad del transportador y sus agentes, declarando que las normas mencionadas corroboran que: (i) La entrega de las mercancías a su destinatario debe hacerse contra la presentación del conocimiento de embarque, (ii) El capitán de la nave debe asegurarse que la mercancía sea adecuadamente entregada en el puerto de destino, esto es, contra la presentación del conocimiento de embarque y a la persona legalmente habilitada para recibirla y retirarla, y (iii) El transportador tiene los medios y herramientas legales para hacerlo, por medio del agente de naves, del capitán o del almacenista. Es más, el transportador debe cerciorarse que la entrega sea adecuada si quiere cumplir completamente con su obligación de entrega en destino. Luego, como el agente representa al capitán y éste al transportador, si las mercancías no se entregan adecuadamente, a quien está facultado para recibirlas, estas omisiones son de responsabilidad, cuenta y riesgo del porteador, quien no tomó las medidas para evitar el hecho de la entrega inadecuada y es responsable por las omisiones de sus agentes y dependientes (artículos 983 y 984). Por otro lado, si el almacenista recibe en depósito sólo para efectos de cumplir con los trámites y deberes aduaneros, hace las veces de un agente del transportador para efectos de recibir la mercancía y entregársela al consignatario, de modo que si el almacenista no la entrega a la persona que está legalmente habilitada para recibirla, debe responder por los hechos u omisiones de sus agentes, tal como lo señala el artículo 983, inciso final.

En sexto lugar, la demandante controvierte *la excepción de fuerza mayor*, alegada por la demandada, señalando que la normativa chilena no impone entregar a la autoridad, sino que poner a disposición de ella para efectos de recaudar los tributos; que siendo una obligación transportar y entregar al habilitado para recibir, y sólo a éste, no estamos frente a un hecho de un tercero, sino a un incumplimiento del deudor, por lo que no se da el primer requisito de la fuerza mayor; asimismo, la ley se presume conocida por todos, por lo que el evento que se alega como fuerza mayor no fue imprevisto ni impredecible para CSAV, por lo que tampoco concurre el segundo requisito para que opere la fuerza mayor; CSAV tenía los elementos legales para entregarle sólo al habilitado para recibir la mercancía, pudo hacerlo por su agente de naves (artículo 923 N° 9), por su capitán (artículo 915) o por el almacenista, a quienes pudo y debió instruir en este sentido. Desaparece así el requisito de la insuperabilidad, que es el tercer elemento de la fuerza mayor; CSAV pudo y debió tomar todas las medidas que razonablemente eran exigibles para entregar adecuadamente, artículo 984. Si no lo hizo, debe responder por la pérdida de la mercancía.

En el punto siete, la demandante se refiere a la *pérdida de las mercancías transportadas*, afirmando que el artículo 985 señala que las mercancías deben entregarse en la fecha pactada o en la que sería razonablemente exigible a un transportador diligente, puesto que las mercancías transportadas no han sido entregadas a la persona habilitada para recibirlas, ellas deben considerarse perdidas, por aplicación de la presunción del artículo 986. Por tanto, CSAV está en mora de cumplir desde que no entregó las mercancías en el plazo que habría sido exigible,

según lo disponen los artículos 985 y 986 del C de Comercio y 1551 N° 2 del Código Civil o, a lo más, está en mora desde que fue requerido judicialmente, por medio de la notificación de la solicitud de árbitro que dio origen a este proceso.

A continuación la demandante controvierte lo señalado en la contestación por la demandada sobre los *perjuicios*, específicamente respecto a la alegación de falta de causalidad de la contraria, señalando que ella es improcedente en la especie, puesto que si CSAV hubiera entregado en destino las mercancías a la persona habilitada por un título para recibirlas, ello habría permitido a METRO cobrar su precio, porque el pago del precio era el requisito para que el comprador Importadora Lucky Crown Ltda. pudiera retirarlas en destino. O, a falta del pago del precio, el retiro se habría hecho por METRO que tenía en su poder el conocimiento de embarque original, o por un banco u otro tercero a su nombre, a fin de recuperar la posesión para reexpedirlas o comercializarlas con otros clientes, pero ello no ocurrió así, porque CSAV las entregó a quien no debía hacerlo, por lo que METRO se quedó sin precio y sin las mercancías.

Asimismo, controvierte la alegación de la demandada sobre el *momento desde el cual se deben los intereses*, lo anterior en virtud del artículo 1245 que establece que las indemnizaciones devengan interés corriente desde el hecho que las origina. En efecto, señala que la suma que se demanda es una indemnización de perjuicios por incumplimiento de una obligación contractual de hacer. Además, el artículo 846 N° 3 del Código de Comercio, que concede un privilegio a los créditos originados por contratos de pasaje, fletamento o transporte de mercancías, "incluyendo las indemnizaciones por daños, mermas y faltantes en cargamentos y equipaje...", señala expresa y explícitamente que existen indemnizaciones por la pérdida, daño o retraso a la mercancía transportada en virtud de un contrato de transporte.

Respecto a la *excepción de compensación y pago de flete*, controvierte a la demandada señalando que artículo 1021 del Código de Comercio establece que el flete no se gana por el simple arribo de la nave sino que por la entrega de las mercancías. Ergo, como CSAV no ha entregado la mercancía a la persona que debió haber entregado, contra la presentación del conocimiento de embarque original, no ha nacido su derecho a cobrar el flete. Si el flete no ha nacido, no puede oponerse la excepción de compensación del mismo. Además, la norma agrega que "No se deberá flete por las mercancías perdidas por caso fortuito o fuerza mayor". Si la contraria alega (Acápito B.10) que no pudo entregar las mercancías por una razón de fuerza mayor, debe aplicársele esta norma y esto haría que no se deba flete, porque las mercancías se perdieron por una razón de fuerza mayor. Finalmente, señala la demandante que aún cuando el flete se hubiera devengado, está irremediablemente prescrito, ya que, según el artículo 1246, "las acciones para el cobro de flete y pasajes, incluyendo sus accesorios, prescriben en el plazo de seis meses", que se cuenta desde que las mercancías debieron entregarse en el puerto de destino, plazo que en la especie ha transcurrido con creces.

En relación a la *demanda subsidiaria por responsabilidad extracontractual*, la demandante controvierte las alegaciones de la demandada por las siguientes razones. (i) Sostiene que la acción de CSAV consistió en entregar la mercancía transportada a quien no estaba habilitada para recibirla y sin la presentación del conocimiento de embarque original; la omisión consiste en no entregárselo al habilitado para recibirla. Ello importa la violación de diversas normas legales, entre las cuales se encuentran los artículos 923 N° 9, 914, N° 2 y 3, ya que el Capitán no cumplió con sus obligaciones legales ni supervisó adecuadamente la carga; 915, 975 N° 4, 977, 983, 984, etc. Da por reproducidas las explicaciones dadas a este respecto con anterioridad. (ii) Sobre el dolo y culpa, señala que en virtud del artículo 998 del C.Com.,

también se aplica a la responsabilidad extracontractual la presunción de responsabilidad del transportador marítimo se encuentra en el artículo 984 del C.Com. (iii) En relación al daño y causalidad se remite a lo expuesto en el Acápito 6 de esta réplica y a sus demás pasajes y los de la demanda. (iv) Para la responsabilidad por el hecho ajeno o in vigilando, afirma que tanto en los artículos 983 y 984 del Código de Comercio, como en el art. 2320 del Código Civil se establece la responsabilidad del empresario por los hechos de sus dependientes y del porteador por los hechos de sus agentes y dependientes. Así los artículos 47 y 73 de la Ley de Navegación; 96, 99 y 100 del Código del Trabajo, señalan que el capitán de una nave, sus oficiales y tripulantes que desempeñan funciones, servicios u ocupaciones a bordo de una nave, constituyen su dotación.

Por su parte, el artículo 917 del C.Com. señala que el agente de naves representa al capitán. El art. 915 agrega que el capitán representa al transportador para efectos de la custodia y adecuada entrega de la mercancía transportada. De la aplicación de todas estas normas se colige la responsabilidad de CSAV, en su calidad de empleador, empresario y porteador, por los hechos de sus trabajadores, agentes, dependientes y tripulantes.

Finalmente, respecto de la *limitación de responsabilidad* señala que la demandada ha perdido el derecho a limitarla, por cuanto, al haber entregado la mercancía porteadada a personas que no estaban legítimamente autorizadas para recibirlas, sin presentación del conocimiento de embarque, obró con temeridad, debiendo y no pudiendo menos que saber que ello irrogaría perjuicio a mi representada, razón por la cual ha perdido el derecho a limitar la responsabilidad, según lo ordena el artículo 1001 del C.Com.

A fojas 80 de autos, comparece la demandada evacua el trámite de dúplica ratificando íntegramente lo expuesto en lo principal y primer otrosí del escrito de fojas 55 y solicitando, una vez más, que en virtud de las excepciones, alegaciones y defensas allí señaladas se rechacen en todas sus partes ambas demandas interpuestas, con costas.

Adicionalmente, formula las siguientes observaciones a lo expuesto por la contraria en su réplica:

En primer lugar, respecto de los hechos enumerados por la demandante supuestamente admitidos o no controvertidos por CSAV, y que no deben ser objeto de prueba. Afirma la demandada, que dicha enumeración no es consistente con el mérito de los autos, ya que CSAV no ha reconocido ni admitido ninguno de los hechos enumerados del (vi) al (x), ambos inclusive, en la forma como lo plantea la demandante. En efecto, señala que: (i) En el acápite B.6 de la contestación de la demanda se controvertió expresamente el que CSAV habría recibido las mercancías en óptimas condiciones, sin daños ni faltantes de ningún tipo. (ii) En el número E.21 se controvertió expresamente que el flete haya sido pagado a CSAV. (iii) Jamás se afirmó -puesto que no le consta- que la Empresa Portuaria de Iquique no haya entregado la mercancía a sus legítimos tenedores. (iv) Tampoco le consta ni ha afirmado que los originales de los conocimientos de embarque fueron entregados por los bancos a los embarcadores ni que, a la fecha, Metro no haya recibido el precio de las mercaderías.

En segundo lugar, la demandada controvierte la carga de la prueba sosteniendo que sólo una vez probado por la demandante que el supuesto daño se produjo durante el periodo de custodia del transportista, sólo en ese momento, surtirá efecto la presunción de culpa y el transportista se podrá eximir en los términos del artículo 984 del Código de Comercio. Agrega que la mercancía transportada no sufrió merma o daño alguno durante su transporte, siendo entregada sin observaciones a la autoridad correspondiente, por lo que si alguna pérdida se

produjo con posteridad a ese hecho no puede ser imputado al transportista por haber terminado su período de custodia de la carga.

En tercer lugar, hace presente que no le consta que haya sido el "Notify Party", quien retiró las mercancías del recinto de depósito aduanero, ya que dicho depósito debe cumplir con las normas legales y reglamentarias que le obligan a entregar la mercancía sólo al legítimo tenedor del conocimiento de embarque. Ahora bien, si Lucky Crown retiró las mercancías sin tener en su poder los documentos necesarios no es algo que nos conste ni que menos sea imputable a la demandada.

A continuación, la demandada se refiere a las cláusulas "Said to Contain" y "Full container Load". Indicando que a través de la mencionada reserva se pretende dejar constancia de la realidad del comercio marítimo y de las circunstancias que rodearon el embarque y transporte de las mercancías, y que lo anterior no puede ser considerado como una vulneración, directa o indirecta, de las normas legales contempladas en la sección Decimioctava del Libro III del Código de Comercio.

En relación a lo señalado por la demandante (fojas 71 y siguientes), respecto al período de custodia de las mercancías por el transportador y a la forma de entregarlas en destino, señala: (i) que la interpretación de la contraria vulnera la norma legal que regula el período de custodia del transportador y la forma de entregar la mercancía; (ii) obliga al transportador a ser responsable de un procedimiento en el que no tiene ingerencia y que tiene lugar después que ha terminado su período de custodia y, por ende, su responsabilidad sobre las mercancías transportadas; (iii) CSAV, en cumplimiento de las normas legales vigentes, no entrega a "cualquier tercero", sino que entrega la mercancía transportada a la autoridad competente, la cual se encuentra regida por normas de derecho público que la obligan a entregar dichas mercancías al legítimo tenedor de las mismas. Agrega, que la Empresa Portuaria de Iquique, en su calidad de depósito aduanero, no reviste el carácter de "agente del transportador", sino que por el contrario representa y ejerce una potestad aduanera, por lo que CSAV no puede intervenir en el proceso de entrega de la carga depositada en el almacén ni menos obligar a la Empresa Portuaria de Iquique a que entregue la carga a quien CSAV disponga.

A continuación, la demandada controvierte expresamente la presunción de pérdida de las mercancías contemplada en el artículo 986 del Código de Comercio, señalando que las mercancías se entregaron de conformidad con lo que establece la letra c) del inciso primero del artículo 983, por tanto, la presunción no puede tener lugar.

Sobre la relación de causalidad entre los perjuicios alegados y el supuesto incumplimiento de CSAV (fojas 76 vuelta, en el número 6 (que debería ser 8), afirma que la supuesta pérdida se habría producido terminado el período de custodia del transportador y estando las mercancías en poder del depósito aduanero, por lo que claramente -en el evento de ser cierto lo afirmado por la contraria- la pérdida no puede ser atribuida en forma directa ni indirecta a ningún acto de CSAV.

En cuanto a la pretensión de intereses, la demandada reafirma su postura en el sentido que, en el evento improbable de resultar condenada, atendido que se trata de una indemnización de origen contractual, los intereses se deberían sólo a partir de la fecha en que se notificó la demanda correspondiente.

Finalmente, respecto de la demanda subsidiaria por responsabilidad extracontractual se remite a lo expresado a fojas 55 en la contestación. Dejando constancia, que a su juicio la acción indemnizatoria extracontractual constituye un cúmulo u opción de responsabilidades no admitido

por nuestra legislación, porque se establece a partir de hechos que dicen relación con un supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales.

A fojas 83 se cita a las partes a comparendo de conciliación. En las actas de audiencia que rolan a fojas 86 y 87, consta que hubo un intercambio de opiniones y, en definitiva, las partes no llegaron a ningún avenimiento o conciliación.

A fojas 88, se recibió la causa a prueba. En contra de dicha resolución ambas partes interpusieron reposición con apelación en subsidio, a fojas 92 la demandante y a fojas 94 la demandada. A fojas 110 se acogieron parcialmente ambos recursos, quedando como hechos substanciales pertinentes y controvertidos los siguientes:

1° Si la demandante celebró con la demandada varios contratos de transporte marítimo de mercancías, desde el puerto de Hong Kong hasta el de Iquique, Chile, entre los meses de febrero y abril de 2000. Estipulaciones relativas a la persona o entidad a quien el transportista debía entregar la carga, y las condiciones de entrega.

2° Si la demandada recibió a bordo de las naves dichas mercancías, para cumplir los referidos contratos de transporte marítimo. Fecha y circunstancias de la recepción. Naturaleza, estado y valor de las mercancías recibidas para su transporte.

3° Si la demandada entregó las referidas mercancías en su puerto de destino a la persona o entidad a quien estaba obligada a entregarlas, y en el estado, cantidad y condiciones en que debía hacerlo, de conformidad al contrato y a la ley aplicable. Hechos constitutivos de la entrega y circunstancias de la misma.

4° Existencia, naturaleza y monto de los perjuicios cobrados en la demanda; forma y circunstancias en que dichos perjuicios se originaron para la demandante;

5° Hechos ilícitos que habría cometido la demandada y que podrían generar responsabilidad extracontractual a su respecto. Relación de causalidad entre las eventuales acciones y/u omisiones ilícitas y los perjuicios que se demandan.

6° Si la demandante adeuda a la demandada el valor de los fletes correspondientes al transporte de las mercancías objeto de este juicio. En caso afirmativo, monto del mismo y si dicha deuda es líquida y actualmente exigible.

Respecto de los puntos de prueba no acogidos, se concedieron en el solo efecto devolutivo, los recursos de apelación interpuestos en subsidio por ambas partes. A fojas 320 y 321 de autos, consta que se elevaron compulsas a la Il. Corte de Apelaciones de Valparaíso. Con fecha 19 de mayo de 2005 se confirma por el tribunal de alzada la resolución apelada de fecha 12 de julio de 2004, escrita a fojas 125 y 128 de las compulsas, rechazándose en consecuencia las apelaciones interpuestas.

Prueba rendida por la demandante

Prueba Instrumental

La actora en un otrosí del escrito de fojas 106, acompañó de fojas 96 a 105, Copia de dos fallos "Compañía Salitrera de Tarapacá y Antofagasta con Impuestos Internos" y "Soto y otros con Pellé". Además, junto con el escrito de fojas 116, acompañó a fojas 114 y 115 respectivamente, dos certificados emitidos por el Banco de Chile, Sucursal Valparaíso, que dan cuenta del valor dólar observado los días 20 de junio de 2003 y 20 de febrero de 2002. Asimismo, en lo principal del escrito de fojas 142, acompaña de fojas 129 a 141, Informe sobre

investigación patrimonial y financiera de la empresa "Importadora Lucky Crown Ltda.", realizado por don Alejandro Lagos G. y don Santiago Molina R. Gerente de Operaciones y General respectivamente, de Aservic Operaciones Ltda.

La actora en lo principal de fojas 299, acompaña documentos en parte de prueba respecto de las mercaderías embarcadas a bordo de las naves que se detallan a continuación, de fojas 143 a 298:

M/N CSAV Taipei: (1) **B/L N° HKA024879** amparando el transporte de 505 cartones con lámparas, a fojas 143; (2) Traducción libre del B/L N° HKA024879, a fojas 144; (3) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 13,205.60.-, a fojas 145 y 146; (4) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 147 y 148; (5) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ME 4272/00, de fecha 18 de abril de 2000, a fojas 149; (6) Traducción libre de la factura a fojas 150; (7) Copia Paking List N° ME 4272/00, a fojas 151; (8) Traducción libre de la lista de embalaje N° ME4272/00, a fojas 152; (9) Original del certificado de origen para re-exportación N°K0301804, a fojas 153; (10) Traducción libre del certificado de origen, a fojas 154; (11) **B/L N° HKA024878** amparando el transporte de 520 cartones con lámparas, a fojas 155; (12) Traducción libre del B/L N° HKA024878, a fojas 156; (13) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 34,528.00.-, a fojas 157 y 158; (14) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 159 y 160; (15) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML 4757/00, de fecha 17 de abril de 2000, a fojas 161; (16) Traducción libre de la factura a fojas 162; (17) Copia Paking List N° ML4757/00, a fojas 163; (18) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4757/00, a fojas 164; (19) Original del certificado de origen para re-exportación N°K0301733, a fojas 165; (20) Traducción libre del certificado de origen, a fojas 166; (21) **B/L N° HKA021375** amparando el transporte de 1050 cartones con juegos electrónicos, a fojas 167; (22) Traducción libre del B/L N° HKA021375, a fojas 168; (23) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 85,113.00.-, a fojas 169 y 170; (24) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 171 y 172; (25) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML 4519/00, de fecha 01 de febrero de 2000, a fojas 173; (26) Traducción libre de la factura a fojas 174; (27) Copia Paking List N° ML4519/00, a fojas 175; (28) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4519/00, a fojas 176; (29) Original del certificado de origen para re-exportación N°K0300788, a fojas 177; (30) Traducción libre del certificado de origen, a fojas 178; (31) **B/L N° HKA021310** amparando el transporte de 612 cartones con linternas, a fojas 179; (32) Traducción libre del B/L N° HKA021310, a fojas 180; (33) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 40,636.80.-, a fojas 181 y 182; (34) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 183 y 184; (35) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML4505/00, de fecha 28 de enero de 2000, a fojas 185; (36) Traducción libre de la factura a fojas 186; (37) Copia Paking List N° ML4505/00, a fojas 187; (38) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4505/00, a fojas 188; (39) Original del certificado de origen para re-exportación N°K0300520, a fojas 189; (40) Traducción libre del certificado de origen, a fojas 190; (41) **B/L N° HKA021311** amparando el transporte de 590 cartones con linternas, a fojas 191; (42) Traducción libre del B/L N° HKA021311, a fojas 192 (43) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 30,385.00.-, a fojas 193 y 194; (44) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 195 y 196; (45) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML4504/00, de fecha 28 de enero de 2000, a fojas 197; (46) Traducción libre de la factura a fojas 198; (47) Copia Paking List N° ML4504/00, a fojas 199; (48) Traducción libre de la lista de

embalaje N° ML4504/00, a fojas 200; (49) Original del certificado de origen para re-exportación N°K0300519, a fojas 201; (50) Traducción libre del certificado de origen, a fojas 202.

M/N IGA: (51) **B/L N° HKA023938** amparando el transporte de 515 cartones con linternas, a fojas 203; (52) Traducción libre del B/L N° HKA023938, a fojas 204 (53) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 31,796.00.-, a fojas 205 y 206; (54) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 207 y 208; (55) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML4688/00, de fecha 29 de marzo 2000, a fojas 209; (56) Traducción libre de la factura a fojas 210; (57) Copia Paking List N° ML4688/00, a fojas 211; (58) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4688/00, a fojas 212; (59) **B/L N° HKA023953** amparando el transporte de 500 cartones con linternas, a fojas 213; (60) Traducción libre del B/L N° HKA023953 a fojas 214; (61) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 25,212.50.-, a fojas 215 y 216; (62) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 217 y 218; (63) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML4687/00, de fecha 29 de marzo 2000, a fojas 219; (64) Traducción libre de la factura a fojas 220; (65) Copia Paking List N° ML4687/00, a fojas 221; (66) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4687/00, a fojas 222.

M/N IWAKI: (67) **B/L N° HKA023206** amparando el transporte de 968 cartones con batidoras eléctricas, a fojas 223; (68) Traducción libre del B/L N° HKA023206 a fojas 224; (69) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 21,518.64.-, a fojas 225 y 226; (70) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 227 y 228; (71) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML4622/00, de fecha 13 de marzo 2000, a fojas 229; (72) Traducción libre de la factura a fojas 230; (73) Copia Paking List N° ML4622/00, a fojas 231; (74) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4622/00, a fojas 232; (75) Original del certificado de origen para re-exportación N°K0301155, a fojas 233; (76) Traducción libre del certificado de origen, a fojas 234.

M/N New Orient: (77) **B/L N° VHB050616**, amparando el transporte de 1250 cartones con rasuradoras desechables, a fojas 235; (78) Traducción libre del B/L N° VHB050616 a fojas 236; (79) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 27,000.00.-, a fojas 237 y 238; (80) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 239 y 240; (81) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML4588/00, de fecha 01 de marzo 2000, a fojas 241; (82) Traducción libre de la factura a fojas 242; (83) Copia Paking List N° ML4588/00, a fojas 243; (84) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4588/00, a fojas 244.

M/N Ajama: (85) **B/L N° HKA021612**, amparando el transporte de 727 cartones con batidoras eléctricas, a fojas 245; (86) Traducción libre del B/L N° HKA021612, a fojas 246; (87) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 16.023.08.-, a fojas 247 y 248; (88) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 249 y 250; (89) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ML4529/00, de fecha 02 de febrero de 2000, a fojas 251; (90) Traducción libre de la factura a fojas 252; (91) Copia Paking List N° ML4529/00, a fojas 253; (92) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4529/00, a fojas 254. (93) Original del certificado de origen para re-exportación N°K0300771, a fojas 255; (94) Traducción libre del certificado de origen, a fojas 256. (95) **B/L N° VHB010315** amparando el transporte de 638 cartones con termos, a fojas 257; (96) Traducción libre del B/L N° VHB010315, a fojas 258; (97) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 23,375.20.-, a fojas 259 y 260; (98) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 261 y 262; (99) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ME4072/00, de fecha 09 de febrero de 2000,

a fojas 263; (100). Traducción libre de la factura a fojas 264; (101) Copia Paking List N° ME4072/00, a fojas 265; (102) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4072/00, a fojas 266. (103) **B/L N° VHB010988** amparando el transporte de 644 cartones con termos, a fojas 267; (104) Traducción libre del B/L N° VHB010315, a fojas 268; (105) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ME4073/00, de fecha 09 de febrero de 2000, a fojas 269; (106) Traducción libre de la factura a fojas 270; (107) Copia Paking List N° ME4073/00, a fojas 271; (108) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4073/00, a fojas 272. (109) **B/L N° VHB011314** amparando el transporte de 638 cartones con termos, a fojas 273; (110) Traducción libre del B/L N° VHB011314, a fojas 274; (111) Originales de dos documentos de pago del Notify Party, Importadora Lucky Crown Ltda. Por US\$ 27,014.40.-, a fojas 275 y 276; (112) Traducción libre de los documentos de pago, a fojas 277 y 278; (113) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ME4070/00, de fecha 09 de febrero de 2000, a fojas 279; (114) Traducción libre de la factura a fojas 280; (115) Copia Paking List N° ME4070/00, a fojas 281; (116) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4070/00, a fojas 282. (117) **B/L N° VHB011313** amparando el transporte de 574 cartones con termos, a fojas 283; (118) Traducción libre del B/L N° VHB011313, a fojas 284; (119) Copia de la factura comercial (Invoice) N° ME4071/00, de fecha 09 de febrero de 2000, a fojas 285; (120) Traducción libre de la factura a fojas 286; (121) Copia Paking List N° ME4071/00, a fojas 287; (122) Traducción libre de la lista de embalaje N° ML4071/00, a fojas 288.

Además, la demandante acompañó (123) Copia autorizada por el Notario Público de Santiago don Eduardo Avello, de la declaración emitida por don Manoj Chhabria ante el Notario Público de Santiago don Andrés Rubio Flores, suplente de don Gustavo Montero Titular de la Octava Notaría de Santiago, de fojas 289 a 294. (124) Traducción libre de la declaración emitida por don Manoj Chhabria, de fojas 295 a 298. Con el escrito de fojas 337, acompañó de fojas 332 a 333 Copia de carta suscrita por don Patricio Keith de fecha 16 de julio de 2002; a fojas 334 acompañó Copia de carta suscrita por don Álvaro Espinosa, de fecha 26 de julio de 2002; y de fojas 335 a 336 acompañó Copia de carta suscrita por don Patricio Keith de fecha 2 de agosto de 2002. También la demandante con el escrito de fojas 454; acompañó de fojas 402 a 418, Carta de Reclamo de Clyde & Company dirigida a CSAV, de fecha 17 de mayo de 2001, relativa a los embarques de METRO de Hong Kong a Iquique, con sus respectivos anexos; de fojas 419 a 435, Traducción libre de la Carta de Reclamo de Clyde & Company dirigida a CSAV, de fecha 17 de mayo de 2001; de fojas 436 a 444, Fax de CSAV dirigido a Clyde & Company, de fecha 18 de mayo de 2001, acompañando una "copia que reemplaza al original para todos los efectos legales" de los conocimientos de embarque involucrados; de fojas 445 a 453, Traducción libre del Fax de CSAV dirigido a Clyde & Company, de fecha 18 de mayo de 2001.

Con el escrito de fojas 658, METRO acompañó: (1) de fojas 455 a 466, Copia de las páginas respectivas del libro "Contract for the Carriage of Goods by Sea" de Paul Todd, págs. 198 a 202, y su traducción al español; (2) de fojas 467 a 472, Copia de las páginas respectivas del libro "Modern Bills of Lading" de Paul Todd, págs. 246 a 248, y su traducción al español; (3) de fojas 473 a 475, Copia de las páginas respectivas del libro "Carriage of Goods by Sea" de Payne & Ivammy's, págs. 164 y 165, y su traducción al español; (4) de fojas 477 a 480, Copia de las páginas respectivas de "Bills of Lading: Law and Contracts" de Nicholas Gaskell y otros, págs. 242 y sgtes., y su traducción al español; (5) de fojas 481 a 572, Copia de los fallos "East West Corporation V/S DKBS 1912" y "AKTS SVENDBORG UTANIKO LTD. V/S P&O NEDLLOYD B.V.", Rol [2002] EWCA 83 (Com.), publicados en Lloyd's Law Reports, Part 3 (2002), Vol. 2, del 5 de agosto de 2002, págs. 182 a 209, y su traducción al español; (6) de fojas 573 a 578, Copia

de los fallos "East West Corporation V/S DKBS 1912" y "AKTS SVENDBORG UTANIKO LTD. V/S P&O NEDLLOYD B.V.", Rol [2003] EWCA Civ, publicados en Lloyd's Law Reports, Part 5 (2003), Vol. 1, del 4 de marzo de 2003, págs. 265 y 266, y su traducción al español; (7) de fojas 579 a 621, Copia del artículo "The sigue of misdelivery of the goods carried under a Hill of lading in chilean law", de Claudio Barroilhet Acevedo, publicado en la Revista Il Diritto Marítimo 2003, y su traducción al español; (8) de fojas 622 a 624, Copia de sentencia dictada por el Tribunal Supremo Español, de fecha 24 de junio de 1904, reproducida por Jurisprudencia Marítima 1865-1987, Ignacio Arroyo, Volumen I, págs. 110 y sgtes; (9) de fojas 625 a 628, Copia de sentencia dictada por la Illma. Corte de Apelaciones de Valparaíso, de fecha 9 de marzo de 2004, en causa Rol: 709-2003; (10) de fojas 629 a 654, Informe en Derecho preparado por el abogado don Gonzalo Yuseff Sotomayor, de fecha 30 de julio de 2004; (11) de fojas 655 a 657, Copia de sentencia dictada el Tribunal Supremo Español, de fecha 26 de abril de 1927, reproducida por Jurisprudencia Marítima 1865-1987, Ignacio Arroyo, Volumen I, págs. 374 y sgtes. A fojas 1309, solicita tener por acompañado a modus vivendi, de fojas 1311 a 1477, copia del fallo dictado por el 9° Juzgado Civil de Santiago, en la causa caratulada "BILLION ACT con CHL y OTROS", Rol N° 3776-2001;

Continuando con la prueba documental de la demandante, a fojas 663, solicitó que se despachara oficio: a la Empresa Portuaria de Iquique (EPI), para que exhiba y remita copia del Documento Portuario Único (DPU) e informe quién retiró las mercancías, correspondientes a todos y cada uno de los embarques objeto del juicio; A Iquique Terminal Internacional (ITI), para que exhiba y remita copia de los Documentos Recepción Depósito Aduanero (DRES) e informe quién retiró las mercancías correspondientes a todos y cada uno de los embarques objeto del juicio; a la Zona Franca de Iquique S.A., ZOFRI, para que exhiba y remita copia de los documentos de Solicitudes de Traslado; al Subdirector de Informática del Servicio Nacional de Aduanas, para que exhiba y remita una copia de la presentación escrita que le efectuaron, relativa al Proyecto de Integración de Sistemas Internet para el Desarrollo de la Operaciones y Regulaciones Aduaneras (el Proyecto Isidora). Los oficios fueron debidamente despachados como consta de fojas 804 a 812. De fojas 836 a 858, se acompaña carta suscrita por don Álvaro Espinoza Almarza, Gerente General de Empresa Portuaria de Iquique (EPI), en respuesta al oficio N° 1/2004 de fecha 28 de septiembre de 2004, en la que adjunta copia de los Documentos Portuarios Únicos que se señalan: (1) a fojas 837, Copia DPU de Recepción N° 45757, correspondiente al B/L VHBO50616, de fecha 17 de abril de 2000; (2) a fojas 838, Copia DPU de Recepción N° 50347, correspondiente al B/L HKAO24879, de fecha 23 de mayo de 2000; 3) a fojas 839, Copia DPU de Despacho N° 50347, correspondiente al B/L HKAO24879, de fecha 23 de mayo de 2000; (4) a fojas 840, Copia DPU de Recepción N° 50343, correspondiente al B/L HKAO24878, de fecha 23 de mayo de 2000; (5) a fojas 841, Copia DPU de Despacho N° 50343, correspondiente al B/L HKAO24878, de fecha 23 de mayo de 2000; (6) a fojas 842, Copia DPU de Recepción N° 41880, correspondiente al B/L HKAO21375, de fecha 07 de marzo de 2000; (7) a fojas 843, Copia DPU de Recepción N° 41899, correspondiente al B/L HKAO21310, de fecha 07 de marzo de 2000; (8) a fojas 844, Copia DPU de Recepción N° 41925, correspondiente al B/L HKAO21311, de fecha 07 de marzo de 2000; (9) a fojas 845, Copia DPU de Despacho N° 41925, correspondiente al B/L HKAO21311, de fecha 07 de marzo de 2000; (10) a fojas 846, Copia DPU de Recepción N° 47639, correspondiente al B/L HKAO23938, de fecha 01 de mayo de 2000; (11) a fojas 847, Copia DPU de Recepción N° 47661, correspondiente al B/L HKAO23953, de fecha 01 de mayo de 2000; (12) a fojas 848, Copia DPU de Recepción N°

45926, correspondiente al B/L HKAO23206, de fecha 17 de abril de 2000; (13) a fojas 849, Copia DPU de Recepción N° 42548, correspondiente al B/L HKAO21612, de fecha 11 de marzo de 2000; (14) a fojas 850, Copia DPU de Despacho N° 42548, correspondiente al B/L HKAO21612, de fecha 14 de marzo de 2000; (15) a fojas 851, Copia DPU de Recepción N° 42512, correspondiente al B/L VHB010315, de fecha 11 de marzo de 2000; (16) a fojas 852, Copia DPU de Despacho N° 42512, correspondiente al B/L VHB010315, de fecha 14 de marzo de 2000; (17) a fojas 853, Copia DPU de Recepción N° 42509, correspondiente al B/L VHB010988, de fecha 11 de marzo de 2000; (18) a fojas 854, Copia DPU de Despacho N° 42509, correspondiente al B/L VHB010988, de fecha 14 de marzo de 2000; (19) a fojas 855, Copia DPU de Recepción N° 42506, correspondiente al B/L VHB011313, de fecha 11 de marzo de 2000; (20) a fojas 856, Copia DPU de Despacho N° 42506, correspondiente al B/L VHB011313, de fecha 14 de marzo de 2000; (21) a fojas 857, Copia DPU de Recepción N° 42708, correspondiente al B/L VHB011314, de fecha 11 de marzo de 2000; y (22) a fojas 858, Copia DPU de Despacho N° 42708, correspondiente al B/L VHB011314, de fecha 14 de marzo de 2000.

A fojas 860, se agrega carta suscrita por doña Jhoanna Díaz Riquelme, Gerente de Asuntos Legales y Corporativos (S), de la Zona Franca de Iquique S.A., ZOFRI, en respuesta al oficio N° 3/2004 de fecha 28 de septiembre de 2004, en la que por disposición del contrato de Concesión celebrado con el Estado de Chile y Reglamento Interno Operacional, la información solicitada se encuentra sujeta a confidencialidad.

Asimismo, de fojas 862 a 887, se acompaña oficio suscrito por don Francisco Javier Cristi, Subdirector de Informática del Servicio Nacional de Aduanas, en respuesta del oficio N° 4/2004 de fecha 28 de septiembre de 2004, en el cual adjunta carta de fecha 24 de julio de 2002, firmada por Ultramar, Gearbulk Chile Ltda., Mitsui OSK, Mediterranean Shipping Company, K Line, Cosco, NYK Line, Pan Ocean Shipping Co. Ltda., Maersk, P&O Nedlloyd, Hamburg Süd y Cave y Cia. Ltda.; Carta de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, N°271, de fecha 11 de septiembre de 2002; Carta de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile y de la Asociación Nacional de Armadores A.G. y la Implementación de la Orden de Entrega de Proyecto Isidora.

Finalmente, en el escrito de fojas 661, solicitó la exhibición por parte de la demandada, de todos los Manifiestos de Carga correspondientes a todos y cada uno de los siguientes embarques: M/N CSAV Taipei: B/L N° HKA024879 amparando el transporte de 505 cartones con lámparas, B/L N° HKA024878 amparando el transporte de 520 cartones con lámparas, B/L N° HKA021375 amparando el transporte de 1050 cartones con juegos electrónicos, B/L N° HKA021310 amparando el transporte de 612 cartones con linternas, y B/L N° HKA021311 amparando el transporte de 590 cartones con linternas. M/N IGA: B/L N° HKA023938 amparando el transporte de 515 cartones con linternas, y B/L N° HKA023953 amparando el transporte de 500 cartones con linternas. M/N IWAKI: B/L N° HKA023206 amparando el transporte de 968 cartones con batidoras eléctricas. M/N New Orient: B/L N° VHB050616, amparando el transporte de 1250 cartones con rasuradoras desechables. M/N Ajama: B/L N° HKA021612, amparando el transporte de 727 cartones con batidoras eléctricas, B/L N° VHB010315 amparando el transporte de 638 cartones con termos, B/L N° VHB010988 amparando el transporte de 644 cartones con termos, B/L N° VHB011314 amparando el transporte de 638 cartones con termos, y B/L N° VHB011313 amparando el transporte de 574 cartones con termos, en cumplimiento de lo solicitado de fojas 1159 a 1174, la demandada acompaña copia de los manifiestos de carga que en su momento fueron enviados a la Aduana por SAAM, en el mismo orden en que fue solicitada su exhibición por la demandante a fojas 661.

Prueba Testimonial

La demandante en lo principal de fojas 117, ofreció prueba testimonial por intermedio de los siguientes testigos: 1.- Patricio Keith Gómez; 2.- Pedro Emil Becerra Bustamante; 3.- Manoj Chhabria; 4.- Jimena Altuzarra Gómez; 5.- Alejandro Gastón Lagos Gana; 6.- Santiago A. Molina Rozas; 7.- Ingolf Peter Kaiser; 8.- Philip Woodroffe. La demandante en el tercer otrosí de fojas 117, solicitó que se exhortara a los tribunales de turno de Santiago e Iquique, en atención los testigos presentados Sres. Patricio Keith Gómez, Pedro Emil Becerra Bustamante, Manoj Chhabria, Jimena Altuzarra Gómez, Alejandro Gastón Lagos Gana y Santiago A. Molina Rozas tienen domicilio fuera del territorio jurisdiccional de este tribunal.

Posteriormente, en lo principal de fojas 119 amplía la lista de testigos agregando a don Rajes Sadhwani, factor de comercio, domiciliado en manzana 9, galpón 46, ZOFRI, Iquique, solicitando en el tercer otrosí que se exhortara al tribunal de turno de Iquique, en atención a que el testigo presentado tiene domicilio fuera del territorio jurisdiccional de este tribunal.

A ambas solicitudes de exhorto se dio lugar a fojas 118 y 120 respectivamente, confeccionándose los oficios exhorto. Consta en autos que fue diligenciado y devuelto al tribunal el exhorto dirigido al Juez de Turno en lo Civil de Santiago, sólo con la declaración de doña Jimena del Pilar Altuzarra Gómez, cuyo testimonio corre de fojas 798 a 801. Por su parte, el exhorto dirigido al Juez de Turno en lo Civil de Iquique fue devuelto a este tribunal sin ser diligenciado, acompañándose a estos autos de fojas 1078 a 1138. Asimismo, consta en autos la declaración de los testigos: Manoj Chhabria, cuyo testimonio corre de fojas 328 a 329 vuelta; y de Patricio Keith Gómez, cuyo testimonio corre de fojas 377 a 380 vuelta.

Finalmente, a fojas 666 la demandante solicita se cite a absolver posiciones al Gerente General de Compañía Sud Americana de Vapores S.A. don Ricardo De Tezanos-Pinto Domínguez, sin embargo, en autos no consta que se haya efectuado la absolución solicitada.

Prueba rendida por la demandada

Prueba Instrumental

La demandada junto con el escrito de fojas 376, acompañó de fojas 339 a 341 Currículum Vitae de don Sergio Núñez Ramírez; de fojas 342 a 375, acompañó Informe suscrito por don Sergio Núñez Ramírez, (Abogado, Profesor de Derecho Económico y Presidente del Instituto Aduanero). Además, en lo principal del escrito de fojas 396, acompañó: (1) a fojas 382, Copia DPU de Recepción N° 41899, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 7 de marzo de 2000; (2) a fojas 383, Copia DPU de Recepción N° 41925, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 7 de marzo de 2000; (3) a fojas 384, Copia DPU de Recepción N° 41880, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 7 de marzo de 2000; (4) a fojas 385, Copia DPU de Recepción N° 50343, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 23 de mayo de 2000; (5) a fojas 386, Copia DPU de Recepción N° 50347, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 23 de mayo de 2000; (6) a fojas 387, Copia DPU de Recepción N° 42506, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 11 de marzo de 2000; (7) a fojas 388, Copia DPU de Recepción N° 42708, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 11 de marzo de 2000; (8) a fojas 389, Copia DPU de Recepción N° 42512, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 11 de marzo de 2000; (9) a fojas 390, Copia DPU de Recepción N° 42509, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 11 de marzo de 2000; (10) a fojas 391, Copia DPU de Recepción N° 42548, emitido por la Empresa

Portuaria de Iquique, de fecha 11 de marzo de 2000; (11) a fojas 392, Copia DPU de Recepción N° 45757, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 17 de abril de 2000; (12) a fojas 393, Copia DPU de Recepción N° 45926, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 17 de abril de 2000; (13) a fojas 394, Copia DPU de Recepción N° 47661, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 1 de mayo de 2000; (14) a fojas 395, Copia DPU de Recepción N° 47639, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 1 de mayo de 2000.

Continuando con la prueba instrumental de la demandada, con el escrito de fojas 1175, acompaña de fojas 1177 a 1223, Sentencia definitiva de primera instancia dictada por el señor Árbitro don Rodrigo Ramírez Daneri, de fecha 1 de abril de 2003, en autos caratulados "Aetna Chile Seguros Generales S.A. con Compañía Sud Americana de Vapores S.A."; de fojas 1224 a 1225, Sentencia definitiva de segunda instancia dictada por la Il. Corte de Apelaciones de Valparaíso, de fecha 2 de septiembre de 2005, Rol IC: N° 3075-03; de fojas 1226 a 1270, Sentencia definitiva de primera instancia dictada por el 25° Juzgado Civil de Santiago, de fecha 30 de septiembre de 2005, en autos caratulados "Taipan Export Limited con Compañía Sud Americana de Vapores S.A.", Rol N° 3628-01; de fojas 1271 a 1299 vuelta, Sentencia definitiva de primera instancia dictada por el señor Árbitro don Gonzalo Mahan Marchese, de fecha 7 de octubre de 2004, en autos caratulados "ING Seguros Generales S.A. con Compañía Sud Americana de Vapores S.A."

En el primer otrosí del escrito de fojas 1303, acompaña copia de la sentencia de segunda instancia dictada por la Il. Corte de Apelaciones de Valparaíso, que confirma la sentencia definitiva de primera instancia dictada por el señor Árbitro don Gonzalo Mahan Marchese, de fecha 7 de octubre de 2004, en autos caratulados "ING Seguros Generales S.A. con Compañía Sud Americana de Vapores S.A."

Además, a fojas 399 la demandada, solicitó exhibición de Documento Portuario Único a la Empresa Portuaria de Iquique, el tribunal accedió a dicha solicitud, despachándose oficio con solicitud de exhorto al Juzgado Civil de turno en Iquique, de fojas 970 a 1001 consta el exhorto debidamente diligenciado y devuelto a este tribunal. En efecto, los documentos que se exhibieron y cuyas copia se acompañan en estos autos, son los siguientes: (1) a fojas 985, Copia DPU de Recepción N° 41899, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 7 de marzo de 2000; (2) a fojas 986, Copia DPU de Despacho N° 41925, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 7 de marzo de 2000; (3) a fojas 987, Copia DPU de Recepción N° 41880, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 7 de marzo de 2000; (4) a fojas 988, Copia DPU de Recepción N° 50343, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 23 de mayo de 2000; (5) a fojas 989, Copia DPU de Despacho N° 50347, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 23 de mayo de 2000; (6) a fojas 990, Copia DPU de Recepción N° 42506, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 11 de marzo de 2000; (7) a fojas 991, Copia DPU de Despacho N° 42708, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 14 de marzo de 2000; (8) a fojas 992, Copia DPU de Despacho N° 42512, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 14 de marzo de 2000; (9) a fojas 993, Copia DPU de Despacho N° 42509, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 14 de marzo de 2000; (10) a fojas 994, Copia DPU de Despacho N° 42548, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 14 de marzo de 2000; (11) a fojas 995, Copia DPU de Recepción N° 45757, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 17 de abril de 2000; (12) a fojas 996, Copia DPU de Recepción N° 45926, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 17 de abril de 2000; (13) a fojas 997, Copia DPU de Recepción N° 47661, emitido por la Empresa Portuaria de

Iquique, de fecha ilegible; (14) a fojas 998, Copia DPU de Recepción N° 47639, emitido por la Empresa Portuaria de Iquique, de fecha 1 de mayo de 2000.

Prueba Testimonial

La demandada ofreció también, prueba de testigos a fojas 121, por intermedio de la deposición de las siguientes personas: 1.- Yenny Doris Franco Góngora, 2.- Lidia Evelyn Aravena Carreño, 3.- Fernando Patricio Ugarte Hernández, 4.- Víctor Enrique González Jara, 5.- Tomás Ernesto Barrera Fernández-Niño, 6.- Carlos Sebastián Gómez Niada; 7.- Carlos Nelson Hopfenblatt Muñoz, 8.- María Angélica Uribe Jackson; y 9.- Sergio Mario Núñez Ramírez.

A fojas 122, se solicitaron exhortos para los tribunales de turno de Iquique, San Antonio y Santiago, en atención a que los testigos presentados Sres. Yenny Doris Franco Góngora, Lidia Evelyn Aravena Carreño, Fernando Patricio Ugarte Hernández, Víctor Enrique González Jara y Tomás Ernesto Barrera Fernández-Niño, Carlos Sebastián Gómez Niada y Carlos Nelson Hopfenblatt Muñoz se encuentran domiciliados fuera del territorio jurisdiccional de este tribunal.

A fojas 123, se dio lugar a la solicitud de exhorto, confeccionándose tres oficios exhortos, de fecha 6 de agosto de 2004, los que fueron retirados por la demandada y cuya copia y constancias, rola de fojas 322 a 325 de autos. Consta en autos que fueron debidamente diligenciados y devueltos al tribunal los exhortos con las declaraciones de los siguientes testigos: 1.- Yenny Doris Franco Góngora, cuyo testimonio corre de fojas 1068 a 1072; 2.- Lidia Evelyn Aravena Carreño, cuyo testimonio corre de fojas 1072 vuelta a 1075 vuelta; 3.- Fernando Patricio Ugarte Hernández, cuyo testimonio corre de fojas 1060 a 1064; 4.- Víctor Enrique González Jara, cuyo testimonio corre de fojas 1064 a 1067 vuelta; y 5.- Carlos Nelson Hopfenblatt Muñoz, cuyo testimonio corre de fojas 965 a 969. Asimismo, consta en autos la declaración del testigo don Sergio Mario Núñez Ramírez, que corre de fojas 671 a 674 vuelta.

A fojas 803 la demandada solicita traducción de los documentos acompañados por la demandada en el escrito de fojas 299, con los números 95, 103, 109 y 117, resolviendo a fojas 805 vuelta, el tribunal cita a las partes a audiencia de designación de perito, para el día 07 de octubre de 2004, a las 15:30 horas, sin embargo, no hay constancia en autos de que se haya efectuado dicha audiencia de designación.

Trámites posteriores a la prueba

La parte demandante formula observaciones a la prueba de fojas 813 a 834.

A fojas 1149 rola convención de nombramiento de árbitro presentada por METRO y CSAV, quienes exponen que con fecha 20 de febrero, METRO solicitó ante el 4° Juzgado Civil de Valparaíso designación de árbitro de derecho con el objeto de que conociera de las acciones que se anunció que interpondría en contra de CSAV. En efecto, ambas partes de común acuerdo designaron a don Italo Paolinelli Monti para conocer de esta cuestión, quien aceptó el cargo el 9 de septiembre de 2002 presentando el juramento de rigor. Iniciado el procedimiento arbitral, las partes de común acuerdo, con fecha 18 de julio de 2004, prorrogaron el nombramiento del árbitro por dos años más, expirando el 9 de septiembre de 2006. Agregan, que a la fecha de la presentación de fojas 1149 se encontraban vencidos los términos probatorios. Lamentablemente, el árbitro don Italo Paolinelli Monti, falleció.

Con el propósito de reemplazar a don Italo Paolinelli Monti (Q.E.P.D.), en el acto y por medio de este instrumento acompañado en autos, las partes nombraron como único árbitro de derecho, al abogado don Julio Reyes Madariaga, con el objeto de que continúe este arbitraje.

Consta a fojas 1152, que con fecha 15 de noviembre de 2005, ante el Notario Público don Manuel Jordan López, se notificó don Julio Reyes Madariaga de la convención de nombramiento de árbitro que rola a fojas 1149, aceptó el cargo y juró desempeñarlo fielmente y en el menor tiempo posible.

A fojas 1480, el tribunal citó a las partes a oír sentencia.

Considerando

I.- En cuanto a la objeción de documentos:

1° En el otrosí de fojas 396, CSAV objeta el documento denominado "Investigación Financiera y Patrimonial de la Empresa Importadora Lucky Crown Ltda.", acompañado por la demandante en el escrito de fojas 299, por tratarse de un documento privado, emanado de terceros ajenos a este juicio que no han comparecido para reconocerlos, por lo que no le consta su autenticidad ni su integridad. La parte demandante no evacuó traslado respecto de la objeción de documentos de la parte demandada.

2° Que es efectivo lo señalado por CSAV, en el sentido de que el documento denominado "Investigación Financiera y Patrimonial de la Empresa Importadora Lucky Crown Ltda.", emana de terceros ajenos a este juicio que no comparecieron ante este tribunal para reconocerlos. No obstante, a fojas 798 y 799 de autos, la testigo presentada por METRO, sin tachas, doña Jimena del Pilar Altuzarra Gómez declara: "se me solicitó que efectuara una investigación de bienes sobre la empresa Lucky Crow. Que para ese efecto se contrataron los servicios de Aservic y además mantuve conversaciones con diferentes personas que aportaron a la investigación". Más adelante, y previa exhibición señala reconocer el informe acompañado en este expediente de fojas 129 a 141, declarando: "sí lo reconozco como el informe que se solicitó a Aservic para que informara sobre la situación financiera de Lucky Crown, según dicho informe y los antecedentes que pude recabar dicha empresa era insolvente".

De La declaración de la testigo se infiere que, el documento acompañado es auténtico e íntegro. Coincide además, la situación de insolvencia de Lucky Crown evidenciada en el informe, con lo señalado en la declaración de hechos del testigo de METRO, sin tachas, don Manoj Chhabria, que rola de fojas 289 a 298 de autos y que fue posteriormente reconocida ante este tribunal a fojas 329. Que habiendo estudiado el documento, los dichos de los dos testigos y ejerciendo las facultades del artículo 1206 N° 4 del Código de Comercio, este tribunal estima que no se configura la causal alegada por la parte demandada, por lo que en definitiva la objeción deberá ser rechazada.

3° A fojas 396, CSAV objeta los documentos señalados en el escrito de fojas 299 con los números 5, 7, 15, 17, 25, 27, 35, 37, 45, 47, 55, 57, 63, 65, 71, 73, 81, 83, 89, 91, 99, 101, 105, 107, 113, 115, 119 y 121, por tratarse de documentos privados emanados de la propia demandante, por lo que no le consta su autenticidad ni integridad. La parte demandante no evacuó traslado respecto de la objeción de documentos de la parte demandada.

4° Los documentos objetados por CSAV, corresponden a copias de las facturas comerciales y listas de embalaje, que en efecto son documentos privados emitidos por el embarcador METRO, lo que lleva a que la demandada no le conste su autenticidad e integridad. Sin embargo, al cotejar los antecedentes de las mercancías y de los embarques, que se señalan en las facturas comerciales y en listas de embalaje objetadas, con la información contenida en los Conocimientos de Embarque y Manifiestos de Carga, estos dos últimos emitidos por CSAV y su Agente SAAM, respectivamente, se llega a la conclusión de que todos coinciden armónicamente. Asimismo, de fojas 402 a 418, rola Carta de Reclamo de Clyde & Company dirigida a CSAV, de fecha 17 de mayo de 2001, relativa a los embarques de METRO de Hong Kong a Iquique, con sus respectivos anexos, entre los cuales se encuentra copia simple de las facturas comerciales; y de fojas 436 a 444, rola Fax de CSAV dirigido a Clyde & Company, de fecha 18 de mayo de 2001, adjuntando copia de los conocimientos de embarque originales involucrados; ambos documentos fueron acompañados con sus respectivas traducciones libres, por la demandante con el escrito de fojas 454. Lo anterior implica, que CSAV al responder la carta adjuntando los conocimientos de embarque de acuerdo a la carga, al menos tácitamente, reconoció la autenticidad e integridad de las facturas anexas, más aún sin en la secuela del juicio estos documentos no fueron objetados por CSAV. A mayor abundamiento, don Manoj Chhabria, testigo de METRO, sin tachas, cuyo testimonio rola de fojas 328 a 329 vuelta, quien en el año 2000 se desempeñaba como intermediario entre la demandante de autos METRO y otras empresas extranjeras en base a comisiones, luego de revisar los documentos de fojas 143 a 288, entre los cuales se encuentran los objetados, y que en ese acto se le exhibieron, declara: Sí todos los documentos que se me han exhibido y que he revisado en este acto, efectivamente corresponden a las operaciones de autos y a los documentos que me he referido anteriormente. En este mismo sentido, el testigo de la demandante, sin tachas, don Santiago Patricio Keith Gómez, cuyo testimonio rola de fojas 377 a 380 vuelta, señala: "tuve a la vista los B/L, facturas de importación de la mercadería, algunos documentos aduaneros y en especial algunos documentos portuarios...". "Preguntado para que diga si los documentos a los que se ha referido, corresponden a los que rolan desde fojas 143 hasta fojas 288 y que en este acto se le exhiben. El testigo responde: Efectivamente estos documentos, como los B/L, facturas y otros, son los antecedentes que me fueron remitidos para iniciar la investigación del caso".

5° Este sentenciador estima que necesariamente, las facturas y listas de embalaje objetadas por CSAV, deben ser emitidas por METRO, pues en el caso sub-lite, es precisamente METRO el exportador de dichas mercancías, lo que corresponde de acuerdo al comercio internacional, específicamente en la compraventa internacional de mercancías. Concuera con lo anterior, que la descripción de las mercancías y del transporte consignada en las facturas y listas de embalaje sea la misma que figura en los conocimientos de embarque emitidos por CSAV y en los manifiestos emitidos por SAAM. Que habiendo estudiado los documentos, los dichos de dos testigos contestes y ejerciendo las facultades del artículo 1206 N° 4 del Código de Comercio, este tribunal estima que no se configura la causal de falta de autenticidad e integridad alegada por la parte demandada, por lo que en definitiva la objeción deberá ser rechazada.

6° Por su parte a fojas 677, METRO objeta las 14 copias de Documentos Portuarios Únicos emitidos por la Empresa Portuaria de Iquique (EPI), que rolan de fojas 382 a 395 y que fueron acompañados por CSAV con el escrito de fojas 396, por tratarse de simples fotocopias emitidas por terceros ajenos al juicio, no reconocidas y cuya autenticidad y veracidad no constan.

7° Que la misma demandante, a fojas 663, solicitó que se despachara oficio a la Empresa Portuaria de Iquique (EPI), para que exhiba y remita copia del Documento Portuario Único (DPU) e informe quién retiró las mercancías, correspondientes a todos y cada uno de los embarques objeto del juicio. En efecto, de fojas 836 a 858, se acompaña carta suscrita por don Álvaro Espinoza Almarza, Gerente General de Empresa Portuaria de Iquique (EPI), en respuesta al oficio N° 1/2004 de fecha 28 de septiembre de 2004, en la que adjunta copia de los Documentos Portuarios Únicos de Recepción y Despacho. Al cotejar el tribunal los documentos exhibidos y remitidos por la Empresa Portuaria de Iquique (EPI), con los DPU de Recepción acompañados por CSAV de fojas 382 a 395, llega a la conclusión de que éstos últimos son auténticos y veraces, por lo que en definitiva corresponderá rechazar la objeción de METRO.

8° A fojas 680, CSAV objeta los documentos acompañados por la contraria en su escrito de fojas 299 y siguientes, y que aparecen signados con los números 3, 9, 13, 19, 23, 29, 33, 39, 43, 49, 53, 61, 69, 75, 87, 93, 97 y 111, por tratarse de documentos que emanan de terceros ajenos al juicio y que no han comparecido como testigos a reconocerlos, por lo que no consta su autenticidad ni su integridad.

9° Los documentos objetados por CSAV, corresponden a los originales de Documentos de Pago y originales de Certificados de Origen. Que los documentos figuran emitidos por "The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited" y "The Indian Chamber of Commerce Hong Kong", respectivamente. Que ambas instituciones son terceros que no han comparecido en juicio a reconocer los mencionados documentos. No obstante, es de público conocimiento que ambas instituciones son de reconocida trayectoria y tienen una participación permanente en el comercio internacional. Asimismo, todos los documentos tienen los membretes y timbres correspondientes y numeración correlativa. En el caso de los Documentos de Pago, coincide el monto señalado en ellos con el valor de la mercancía señalado en la factura a la que cada uno de ellos hace referencia, salvo en los Documentos de Pago acompañados a fojas 259, 260, 275 y 276, ya que los montos de éstos son superiores a los consignados en las facturas a las que hacen referencia. Asimismo, la descripción de la mercancía y del embarque contenida en los Certificados de Origen coincide con la información de los Conocimientos de Embarque emitidos por CSAV, Manifiestos de Carga emitidos por SAAM, facturas comerciales y listas de embalaje. Además, en autos constan las declaraciones de dos testigos de METRO que afirman reconocer estos documentos como los correspondientes a los embarques de sub-lite. Así lo señala don Manoj Chhabria, testigo sin tachas, cuyo testimonio rola de fojas 328 a 329 vuelta, quien en el año 2000 se desempeñaba como intermediario entre la demandante de autos METRO y otras empresas extranjeras en base a comisiones, y don Santiago Patricio Keith Gómez, cuyo testimonio rola de fojas 377 a 380 vuelta, quien realizó una investigación sobre el paradero de estas mercancías a solicitud de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda.

10° Del análisis de los antecedentes señalados en el considerando anterior y en virtud de las facultades del artículo 1206 N° 4 del Código de Comercio, este tribunal estima que no se configura la causal de falta de autenticidad e integridad alegada por la parte demandada, por lo que en definitiva la objeción deberá ser rechazada parcialmente. El rechazo de la objeción será parcial, ya que al ser los Documentos de Pago acompañados a fojas 259, 260, 275 y 276, por montos superiores a los consignados en las facturas comerciales, no constituyen un medio de prueba idóneo para acreditar el valor de las mismas y además, no coinciden con los otros medios de prueba ni con el monto demandado por METRO en lo principal de fojas 43 de autos, por lo en

definitiva el tribunal deberá acoger parcialmente la objeción de fojas 680, es decir, sólo respecto de los documentos acompañados por METRO a fojas 259, 260, 275 y 276 de autos.

11° En el otrosí de fojas 681, CSAV solicita tener por objetados las fotocopias acompañadas por METRO, en los números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 11, por tratarse de simples copias respecto de las cuales no consta su autenticidad ni su integridad. A fojas 682 el tribunal, para proveer, ordenó a CSAV que aclarara a qué documentos específicamente se refería y el número de la foja en que se encuentran foliados. Como en autos no consta que la solicitante haya cumplido lo ordenado no se tendrán por objetados los documentos que no fueron debidamente especificados en su oportunidad.

II.- En cuanto a las tachas:

12° En la prueba testimonial de la parte demandada, a fojas 671 vuelta METRO opuso tacha respecto del testigo don Sergio Mario Núñez Ramírez, en virtud de las causales N° 4 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, es decir, "haber prestado habitualmente servicios retribuidos al que lo haya presentado como testigo" y "carecer de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto", respectivamente. Funda las causales en el hecho que el testigo tiene un interés al menos indirecto en los resultados, toda vez, que ha emitido opinión que en esta audiencia viene a ratificar y que ha defendido en otros procesos seguidos en contra de la misma demandada, quien lo remuneró en su oportunidad, sin perjuicio que haya agregado que para este juicio no percibió remuneración alguna. De lo anterior es dable presumir unidad de servicios, toda vez que ha emitido una opinión para defenderla en varios juicios que enfrenta la demandada.

13° CSAV evacuando el traslado conferido, se opuso a la tacha, solicitando su rechazo por no concurrir en la especie los presupuestos de hecho necesarios para declarar inhábil al testigo. Que no existen antecedentes en el juicio ni en el informe para presumir una relación laboral entre el testigo y CSAV, que el testigo señaló no haber prestado ningún otro servicio remunerado más que la elaboración del informe en derecho, lo que constituye una actividad propia del ejercicio libre de su profesión, tampoco existe antecedente que haga presumir un interés indirecto, pues el interés de acuerdo a la jurisprudencia debe ser económico. Se le pretende inhabilitar por haber emitido un informe en derecho para otro juicio y haberlo ratificado hace más de un año, bajo ese criterio nadie podría comparecer como testigo más de una vez.

14° Que los dichos del testigo, como lo señalado por la demandante, no permiten concluir que don Sergio Núñez Ramírez carezca de imparcialidad necesaria para declarar en juicio, toda vez que el hecho de haber efectuado un informe en derecho no es antecedente suficiente para acreditar la habitualidad del servicio retribuido, como tampoco para demostrar un posible interés. Por tanto, en virtud de lo expuesto se rechazará la tacha deducida en contra del testigo de la parte demandada don Sergio Mario Núñez Ramírez.

15° En la prueba testimonial de la parte demandada, a fojas 966 METRO opuso tacha respecto del testigo don Carlos Nelson Hopfenblatt Muñoz, en virtud de las causales N° 4, 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, por cuanto a la fecha en que sucedieron los hechos de esta controversia, el testigo trabajaba en calidad de dependiente de la demandada y este trabajo incluía visitas frecuentes a la ciudad de Iquique y comprendía los aspectos relativos a la materia de esta controversia. Este cercanía del testigo con la parte demandada en la fórmula de una dependencia, se manifiesta incluso al punto de que ya prestó declaración en juicio por la

parte demandada, en pleito en que se discute lo mismo que en autos. Al haber manifestado sus opiniones en juicio sobre la misma materia, materia íntimamente relacionada por la discusión de autos, el testigo carece además y en concepto de esta parte de la imparcialidad suficiente para declarar en juicio, por cuanto los hechos aquí ventilados se relacionan directamente a su gestión en CSAV.

16° La parte demandada evacuando el traslado, solicita el rechazo de las tachas opuestas con costas, por no reunirse en los hechos los requisitos de procedencia de las mismas. En efecto, el testigo no es dependiente de la parte que lo presenta, por lo que no concurre el presupuesto de las causales 4ta y 5ta del artículo 358, el cual exige para considerar inhábil al testigo el que la relación de dependencia sea actual y no pasada. Por otra parte, la causal 6ta no puede ser aplicada en este caso, puesto que el testigo expresamente declaró no tener ningún interés en el resultado de este juicio. La tacha opuesta se basa solo en dos fundamentos, el que el testigo fue en el pasado empleado de CSAV y el que compareció como testigo en otro juicio. Ambas situaciones no pueden transformar en inhábil al testigo puesto que precisamente se lo presenta como tal por el conocimiento que tiene de los hechos, atendido las funciones que desempeñaba en la época en que se produjeron los hechos que motivaron este juicio. Por último toda persona está obligada a declarar como testigo en los juicios en que ha sido citado, por lo que el haber declarado en un juicio anterior no puede acarrear su inhabilidad.

17° Que actualmente el testigo no tiene vínculo de subordinación y dependencia alguna con CSAV, que si bien prestó declaración en otro juicio de la demandada sobre esta misma materia, ello no lo inhabilita para deponer en este juicio, ni implica que tenga interés en los resultados del mismo que le hagan carecer de la imparcialidad necesaria. Lo anterior se percibe claramente de los propios dichos del testigo. Por tanto, se rechazará la tacha deducida en contra del testigo don Carlos Nelson Hopfenblatt Muñoz.

18° En la prueba testimonial de la parte demandada, a fojas 1060 vuelta METRO opuso tacha respecto del testigo don Fernando Patricio Ugarte Hernández, en virtud de las causales N° 4 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, es decir, "haber prestado habitualmente servicios retribuidos al que lo haya presentado como testigo" y "carecer de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto", respectivamente. Funda las causales en el hecho que el testigo reconoce que ha prestado y presta servicios habituales y remunerados para empresas que están íntimamente ligadas con la demandada CSAV, empresas a quienes CSAV, SAAM y las demás compañías del mismo grupo económico controlan. De su relación laboral estrecha y prolongada con empresas que pertenecen a la demandada, a través de distintas sociedades, pero en definitiva bajo un mismo control financiero y operacional, lo que unido a la estrecha relación que tienen sus funciones con la médula de esta controversia producen una dependencia habitual del testigo a los intereses de la demandada, teniendo un interés directo en el juicio, por cuanto es evidente que no perjudicará a la demandada con sus dichos, máxime si ellos versan sobre funciones que son inherentes a su cargo.

19° CSAV evacuando el traslado conferido, solicita el rechazo de las tachas expuestas, por no concurrir en la especie los presupuestos de hecho necesarios para la procedencia de las mismas. En efecto, el testigo no es dependiente de CSAV, no tiene relación de subordinación ni de dependencia respecto de la misma. El hecho de que CSAV, a través de un tercero, sea dueño de las acciones de ITI (Iquique Terminal Internacional) no puede inhabilitar al testigo ni restarle imparcialidad puesto que su fuente de trabajo está protegida por las leyes laborales, dentro de las cuales no se contempla el que un trabajador pueda ser despedido por los dichos vertidos en

un tribunal. Respecto de la causal N° 6, tampoco se reúnen los presupuestos de hecho necesarios para la procedencia, ya que el testigo ni siquiera fue preguntado sobre el tema, por tanto el supuesto interés consiste en meras construcciones ideales de la contraria, la cual supone que el testigo tratará de no perjudicar a mi representada. Que la verdad es que el testigo está en una posición privilegiada para deponer en este juicio puesto que a la fecha de los hechos que motivaban esta causa trabajaba en la Agencia de naves de CSAV y ahora trabaja precisamente en una empresa que tiene dentro de sus funciones el ser almacén portuario.

20° Que el hecho de que el testigo haya tenido una relación laboral estrecha y prolongada con empresas que pertenecen a la demandada y que se desempeñe actualmente en Iquique Terminal Internacional, empresa también vinculada con la demandada, no constituye un elemento determinante para acreditar el interés directo o indirecto respecto de los resultados del juicio, como tampoco permite evidenciar la falta de imparcialidad necesaria para declarar en juicio. Lo anterior se percibe claramente de los propios dichos del testigo. Por tanto, se rechazará la tacha deducida en contra del testigo don Fernando Patricio Ugarte Hernández.

21° En la prueba testimonial de la parte demandada, a fojas 1065 METRO opuso tacha respecto del testigo don Víctor Enrique González Jara, en virtud de las causales N° 4, 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil. Se funda en que el testigo reconoce que desde hace de 20 años, presta funciones remuneradas para diversas empresas que son controladas, en forma directa mayoritaria y efectiva, por la parte demandada. Que sus funciones están directa e íntimamente vinculadas al asunto discutido en este juicio, que tiene una opinión respecto de los problemas que ha tenido la demandada con ocasión de la entrega de mercancías en Iquique, la que coincide con la postura de la demandada en este juicio.

22° CSAV evacuando el traslado conferido, solicita el rechazo de las tachas expuestas, por no concurrir en la especie los presupuestos de hecho necesarios para su procedencia. En efecto, respecto de las causales 4 y 5 del artículo 358 del Código de procedimiento Civil, el testigo no es dependiente ni tampoco tiene una relación de subordinación respecto de CSAV. En todo caso si se aceptara la tesis de la contraria, en el sentido de que basta que CSAV, sea accionista de la empresa que a su vez es accionista de la empresa empleadora del testigo, ni en ese caso podría entenderse que el testigo es inhábil puesto que a partir de la Ley 19.010 dejó de tener aplicación este tipo de tachas, por cuanto el nuevo Código del Trabajo establece el derecho del trabajador a no ser despedido sino por las causales taxativamente expresadas por la ley, entre las cuales no se encuentra la de declarar en contra del empleador. El que las funciones del testigo hayan estado relacionadas con la entrega de la mercancía, precisamente lo habilita para declarar en este juicio, de lo contrario se negaría a los jueces la posibilidad de contar con testigos presenciales debiendo conformarse con testigos de oídas.

23° Que las alegaciones de la demandante en conjunto con los dichos del testigo, no constituyen elementos suficientes y determinantes para acreditar ante este tribunal el vínculo laboral y una falta de imparcialidad del testigo que lo inhabilite. Consecuencialmente se rechazará la tacha efectuada en contra del testigo don Víctor Enrique González Jara.

24° En la prueba testimonial de la parte demandada, a fojas 1068 vuelta METRO opuso tacha respecto de la testigo doña Yenny Doris Franco Góngora, en virtud de las causales N° 4, 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil. Se funda en que la testigo reconoce que presta servicios desde hace más de 20 años para SAAM, empresa que es de propiedad de la parte demandada CSAV y que desde el punto de vista operativo y práctico, SAAM es controlada por CSAV. Luego la testigo ha reconocido que dentro de sus funciones se relacionó con los

transportes efectuados al Puerto de Iquique, que es la materia discutida en este juicio y ha señalado que sabe que CSAV ha tenido problemas con Lucky Crow. La dependencia prolongada al grupo de CSAV y la conexión de sus labores concretas de oficina, con los asuntos materia del juicio, hacen que la testigo carezca de imparcialidad, puesto que es evidente que con su testimonio buscará defender los intereses de SAAM y de CSAV.

25° CSAV evacuando el traslado conferido, solicita el rechazo de las tachas expuestas, por no concurrir en la especie los presupuestos de hecho necesarios para su procedencia. En efecto, en relación a las causales 4 y 5 del artículo 358 del Código de procedimiento Civil, estas exigen que el testigo tenga una relación de subordinación y dependencia respecto de la parte que lo representa, lo cual no ocurre puesto que la testigo ha declarado trabajar en SAAM, empresa distinta e independiente en su administración de CSAV. Que las causales 4 y 5, se fundan en la posible influencia que podría ejercer el empleador sobre el testigo, influencia o presión que no puede deducirse a la luz de las normas legales vigentes en materia laboral, las cuales consagran el derecho del trabajador a no ser despedido sino por las causales taxativamente expresadas por la ley, entre las cuales no se encuentra la de declarar en contra del empleador. El que la testigo conozca de primera fuente los hechos que motivan este juicio, lejos de restarle imparcialidad la habilita para declarar y aportar los antecedentes necesarios cuyo mérito probatorio será apreciado por el señor juez. Respecto de la causal N° 6, de ninguna parte de la declaración puede deducirse la existencia de un interés directo en los resultados del juicio.

26° Que las causales alegadas por METRO, es decir, la prestación habitual de servicios retribuidos, el vínculo de subordinación y dependencia, y el interés directo e indirecto no han sido acreditadas por la demandante, por lo corresponderá rechazar la tacha deducida en contra de la testigo doña Yenny Doris Franco Góngora.

III.- En cuanto al fondo:

27° La parte demandante, METRO, ha deducido demanda de indemnización de perjuicios, por responsabilidad contractual y legal, y en subsidio demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual; en virtud de ambas solicita se condene a la demandada CSAV, a pagar la suma de US\$ 375.808,22, más reajustes, intereses y costas, por los perjuicios que le causó al entregar las mercancía que transportó por mar, a terceras personas que no eran los legítimos tenedores de conocimientos de embarque originales debidamente endosados en su favor. Señala la actora que entre los meses de febrero y abril de 2000, CSAV recibió una serie de cargas tales como juegos electrónicos, linternas eléctricas, termos, batidoras manuales, afeitadoras desechables, etc., en los puertos de Hong Kong, Shangai y Ningho, en China, para ser transportadas por vía marítima hasta Iquique, Chile. Que estas cargas fueron amparadas para su traslado mediante conocimientos de embarque, emitidos "a la orden" por CSAV, y embarcadas efectivamente a bordo de las naves: M/N CSAV Taipei, M/N Ajama, M/N New Orient, M/N Iwaki, y M/N Iga, para ser transportada desde Hong Kong hasta el puerto de Iquique, Chile. Que, al momento del arribo, CSAV debía notificar a los señores Lucky Crown, de la llegada de la nave y mercancía respectiva, y proceder a la entrega de las mercancías a éstos o a la persona que presentara uno de los conocimientos de embarque originales emitidos por CSAV al momento de la recepción de las mercaderías en origen, debidamente endosados por los embarcadores y propietarios de la carga. Sin embargo, al arribar la nave a su destino, la

demandada entregó la mercancía a terceras personas que no eran los legítimos tenedores de conocimientos de embarque originales debidamente endosados en su favor, los que procedieron a hacerse de las mercaderías y retirar las mismas apropiándose de ellas. Pasados los plazos habituales, los conocimientos de embarque fueron devueltos por los bancos respectivos a METRO, sin embargo, las mercaderías no han sido habidas y nada se sabe de su paradero, generando gravísimos perjuicios para la parte demandante. Señala la demandante, que a la fecha nadie ha pagado el precio de las citadas mercaderías, ni Lucky Crown como "Notify Party" ni otro tercero, con lo cual nadie puede tener derecho a los conocimientos de embarque originales sino es el principal "Metro".

La acción principal de METRO se funda, entre otras normas, en los artículos 974, 977, 982 y 984 del Código de Comercio. Por su parte, la acción subsidiaria de responsabilidad extracontractual se funda en los artículos 2314, 2316 y 2329 del Código Civil.

28° La demandada CSAV, en su contestación solicita se niegue lugar tanto a la demanda contractual como a la extracontractual en todas sus partes, con costas. En primer lugar, señala que en los conocimientos de embarque se estampó la Cláusula "Said to Contain" porque el contenedor fue entregado cargado, cerrado y sellado para su transporte marítimo, sin que conste a CSAV ni el detalle ni el estado de las mercancías que contenía el contenedor al momento de serle entregado. En segundo lugar, afirma que su representada cumplió con su obligación contractual de entregar las mercancías, de acuerdo a lo establecido en los artículos 982 y 983 letra c) Código de Comercio, y cumpliendo la normativa aduanera, es decir, poniéndolas en poder de una autoridad, que en este caso fue la Empresa Portuaria de Iquique. Asimismo, expresa que CSAV ninguna injerencia tiene en el proceso de entrega de las mercancías por parte de la Aduana al consignatario de la carga; por el contrario, la ley le impone un plazo perentorio para entregar las mercancías a la autoridad correspondiente, sin que exista la posibilidad de que el transportista entregue directamente la mercancía al consignatario. Por todo lo anterior, señala que no es posible sostener que CSAV haya incumplido una obligación contractual y que, por ende, deba indemnizar los perjuicios causados. Niega la existencia de una responsabilidad objetiva del transportista sosteniendo que tal obligación es de "medio" y de carácter "subjetivo", por tanto, sólo una vez probado por la demandante que el supuesto daño se produjo durante el período de custodia del transportista, sólo en ese momento, surtirá efecto la presunción de culpa y el transportista sólo se podría eximir en los términos del artículo 984 del Código de Comercio. En subsidio, alega que CSAV se vio ante una fuerza mayor que le impidió cumplir con la misma, atendido las normas imperativas de orden público que le obligan a entregar la carga a la autoridad competente, concurriendo la señalada causal de exención de responsabilidad. Además, controvierte la existencia, monto y naturaleza de los daños y perjuicios alegados por la demandante. En cuanto a la necesaria relación de causalidad que debe existir entre el supuesto incumplimiento contractual y los perjuicios alegados, afirma que en este caso no concurre. Se remite a la doctrina señalando que "Entre todos los acontecimientos que concurren a la realización de un daño, todos no son "su causa" desde el punto de vista de la responsabilidad: no todos le obligan a su autor a reparación" (Mazeaud-Tunc, Tratado de la Responsabilidad Civil, Tomo Segundo, Volumen 2, página 19). Afirmando, que en el evento de haber sufrido METRO algún perjuicio, éste no guarda relación alguna con el actuar legítimo de su representada sino que en el actuar del recinto de depósito aduanero, si la autoridad Empresa Portuaria de Iquique hubiera cumplido con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, la carga habría sido entregada sólo al legítimo tenedor del conocimiento de embarque y por ende

no se habrían producido los supuestos perjuicios que alega la demandante. La demandada también se opone expresamente a la solicitud de aplicar un índice de reajustabilidad a la suma solicitada en dólares y a la aplicación del artículo 1245 del Código de Comercio. Para el evento que el tribunal estime que alguna responsabilidad puede imputarse a CSAV, solicita se rebajen los montos demandados, por no estar ajustados a la realidad, y que en todo caso se aplique el beneficio de limitación de responsabilidad contemplado en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio. En subsidio de las alegaciones anteriores, y sólo para el improbable evento que el tribunal estime que alguna suma adeuda CSAV a METRO, solicita tener por opuesta excepción de compensación por la suma de US\$54.825, más intereses y costas, correspondiente a la suma de los fletes impagos referidos al transporte de las mercancías señaladas en el punto 1.1. de la relación de hechos de la demanda o por la suma que el tribunal estime se ajuste al mérito de los autos y que se aplique el beneficio de limitación de responsabilidad contemplado en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio.

Respecto a la demanda por responsabilidad extracontractual, la demandada solicita su rechazo y controvierte expresamente que su representada o sus agentes o dependientes hayan omitido la diligencia o el cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus actos o negocios propios en el transporte de la carga en cuestión. Como la demandante hace consistir el hecho ilícito en que habría incurrido la demandada en el incumplimiento de una obligación legal que consistiría en entregar la mercancía transportada "contra presentación del conocimiento de embarque", la demandada da por reproducido todo el capítulo pertinente de lo principal de su contestación. Hace presente al tribunal que en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil no se establece la presunción de culpa del Código de Comercio para el caso que se incumplan obligaciones que emanan de un contrato de transporte marítimo, por lo que la demandante deberá probar todos y cada uno de los presupuestos de su pretensión.

29° La acción de indemnización de perjuicios por incumplimiento contractual que ha hecho valer METRO, tiene su fundamento en los contratos de transporte marítimo celebrados entre los meses de febrero y abril de 2000 con CSAV. Que de acuerdo a las circunstancias contempladas en el punto de prueba N° 1, la evidencia reunida en este juicio y lo establecido en el artículo 977 del Código de Comercio, se puede establecer que efectivamente METRO con CSAV entre los meses de febrero y abril de 2000, celebraron varios contratos de transporte marítimo en los que CSAV se obligó a transportar por mar desde los Puertos Hong Kong, Shanghai y Ningbo, China hasta el Puerto de Iquique, Chile diversas mercancías tales como: juegos electrónicos, linternas eléctricas, termos, batidoras manuales, afeitadoras desechables, etc.

Asimismo, se constata que en los conocimientos de embarque emitidos por CSAV que rolan a fojas 143, 155, 167, 179, 191, 203, 213, 223, 235, 245, 257, 267, 273 y 283 de autos, figura como embarcador "Import Export Metro Limited" o "Metro Export", que todos fueron emitidos "a la orden", es decir, que su transferencia se efectúa por medio del endoso, que en este caso debía efectuar el embarcador METRO, quedando habilitado para exigir la entrega de las mercancías sólo el endosatario portador del conocimiento original, que en todos se designa como "Notify Party" a la Importadora Lucky Crown Ltda., domiciliada en Manzana 4, Galpón 2, Zona Franca, Casilla 1577, Iquique, Chile, y en el dorso de los conocimientos figura firma y timbre de METRO EXPORTS. Estos antecedentes constan también en los manifiestos de carga exhibidos y acompañados por la demandada CSAV, emitidos por su Agente SAAM y que rolan de fojas 1159 a 1172, en los que se consigna el embarcador METRO, consignatario "a la orden",

Notify Party Lucky Crown Ltda., puerto de embarque, fecha de zarpe, la mercancía que se transportó, el B/L que amparó su transporte, el N° de contenedor, fecha de llegada y puerto de descarga. Además, los datos anteriores coinciden con la declaración del testigo de METRO sin tachas: don Manoj Chhabria, cuyo testimonio rola de fojas 328 a 329 vuelta, quien preguntado al punto uno responde: Sí la demandante efectivamente celebró varios contratos de transporte marítimo de mercancías, entre otros, entre los puertos de Hong Kong e Iquique, entre los meses de febrero y abril del año dos mil. El sistema de trabajo normal en esos casos, era entregar la carga al transportista quien entregaba un B/L original al proveedor en el país de origen y luego el proveedor envía documentos consistentes en factura, lista de empaque y el B/L al banco intermediario en la operación. Supuestamente el importador debe ir al banco, pagar el valor de la factura y retirar los documentos originales mencionados anteriormente y con el B/L retirar la mercadería del puerto. En el B/L siempre se indica la persona a la que se debe notificar el arribo de la mercancía o lo que también se denomina "Notify Party". En el mismo B/L también se individualiza al consignatario bajo la mención "a la orden", a objeto de que los documentos puedan ser endosados. Lo anterior me consta ya que yo fui el intermediario en las operaciones de importación de autos, por lo que me constan las condiciones que operaron en estos casos. Para efectuar la entrega de la carga CSAV tendría que haber recibido los B/L originales, cobrado los fletes, ya que éstos se habían contratado "Pay per Collect" y liberar la carga. CSAV en Iquique tiene un agente, que es SAAM, supuestamente sólo el B/L original es presentado a este agente, quienes previa tramitación de otros documentos internos y pago del flete más seguro interno, entregan un documento denominado TACT, se procede a aclaración del B/L, se procede a la obtención del documento ZETA de "Zona Franca", para retirar la mercadería y trasladarla a la bodega particular. Esta declaración coincide con lo señalado por los otros testigos de la demandante METRO, sin tachas, doña Jimena del Pilar Altuzarra Gómez, cuyo testimonio rola a fojas 798 a 801 de autos, y don Santiago Patricio Keith Gómez, cuyo testimonio rola de fojas 377 a 380 vuelta.

30° Que de acuerdo a la información consignada en los conocimientos de embarque que rolan a fojas 143, 155, 167, 179, 191, 203, 213, 223, 235, 245, 257, 267, 273 y 283 de autos; en las facturas comerciales emitidas por METRO y acompañadas a fojas 149, 161, 173, 185, 197, 209, 219, 229, 241, 251, 263, 269, 279 y 285 de autos; en las listas de embalaje emitidas por METRO y acompañadas a fojas 151, 163, 175, 187, 199, 211, 221, 231, 243, 253, 265, 271, 281 y 287 de autos; en los Certificados de Origen Originales emitidos por la Cámara de Comercio India de Hong Kong y acompañados a fojas 153, 165, 177, 189, 201 y 255 de autos; y en los Manifiestos de Carga, acompañados de fojas 1159 a 1172, este sentenciador tiene la convicción de que las mercancías objeto de este juicio fueron efectivamente embarcadas y transportadas desde los puertos de Hong Kong, Shanghai y Ningbo, China, hasta el puerto de destino Iquique, Chile. A mayor abundamiento, de acuerdo a lo establecido en los artículos 1016 y 1020 N°1 del Código de Comercio, todos los conocimientos de embarque fueron emitidos con certificación de la fecha en que se cargó a bordo la mercancía. De esta manera, el embarque y transporte se efectuó en las naves y amparado por los conocimientos de embarque que se indican:

M/N CSAV Taipei: Bill of Lading N° HKA024879 amparando el transporte de 505 cartones con lámparas, certifica que fueron cargadas a bordo el día 19/04/2000; Bill of Lading N° HKA024878 amparando el transporte de 520 cartones con linternas, certifica que fueron cargadas a bordo el día 19/04/2000; Bill of Lading N° HKA021375, amparando el transporte de 1050 cartones juegos electrónicos, certifica que fueron cargadas a bordo el día 02/02/2000; Bill of

Lading N° HKA021310, amparando el transporte de 612 cartones con linternas, certifica que fueron cargadas a bordo el día 02/02/2000; Bill of Lading N° HKA021311, amparando el transporte de 590 cartones con linternas, certifica que fueron cargadas a bordo el día 02/02/2000.

M/N Iga: Bill of Lading N° HKA023938, amparando el transporte de 515 cartones con linternas, certifica que fueron cargadas a bordo el día 31/03/2000 y Bill of Lading N° HKA023953, amparando el transporte de 500 cartones con linternas, certifica que fueron cargadas a bordo el día 31/03/2000.

M/N Iwaki: Bill of Lading N° HKA023206, amparando el transporte de 968 cartones con batidoras eléctricas, certifica que fueron cargadas a bordo el día 18/03/2000.

M/N New Orient: Bill of Lading N° VHB050616, amparando el transporte de 1250 cartones con rasuradoras desechables, certifica que fueron cargadas a bordo el día 01/03/2000.

M/N Ajama: Bill of Lading N° HKA 021612 amparando el transporte de 727 cartones con batidoras eléctricas, certifica que fueron cargadas a bordo el día 05/02/2000; Bill of Lading N° VHB011315, amparando el transporte de 638 cartones con termos, certifica que fueron cargadas a bordo el día 01/02/2000; Bill of Lading N° VHB010988, amparando el transporte de 644 cartones con termos, certifica que fueron cargadas a bordo el día 01/02/2000; Bill of Lading N° VHB011314, amparando el transporte de 638 cartones con termos, certifica que fueron cargadas a bordo el día 01/02/2000; Bill of Lading N° VHB011313, amparando el transporte de 574 cartones con termos, certifica que fueron cargadas a bordo el día 01/02/2000.

31° Respecto al estado de las mercancías embarcadas, la demandada en su contestación negó expresamente lo afirmado por la demandante en orden a que CSAV habría recibido las mercancías en óptimas condiciones, sin daños ni faltantes de ningún tipo. La demandada alegó que el contenedor fue entregado cargado, cerrado y sellado para su transporte marítimo, sin que conste a CSAV ni el detalle ni el estado de las mercancías que contenía el contenedor al momento de serle entregado, motivo por el cual en el conocimiento de embarque se estampó la cláusula "S.T.C" o *Said to Contain*. En efecto, revisados cada uno de los conocimientos de embarque, se verifica que en todos ellos se estamparon las frases: "SAID TO CONTAIN" y "SHIPPER'S LOAD AND COUNT".

En este punto, es menester tener presente la normativa aplicable del Código de Comercio, específicamente el artículo 1019 establece "*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.*" Luego, el artículo 1020 del Código de Comercio señala que: "*Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud de los tres artículos anteriores y en la medida de tal reserva: 1. El conocimiento de embarque hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado, que ha cargado las mercancías, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque.*"

Esta es la presunción de veracidad del conocimiento de embarque que se establece a favor del embarcador o del consignatario en su caso; sin embargo, el porteador puede limitar o desvirtuar la presunción de veracidad del conocimiento de embarque, estampando en éste reservas, en los casos del artículo 1017 del Código de Comercio, pero dando fiel cumplimiento al artículo 1018 del Código de Comercio, que para la validez de la reserva exige imperativamente que ésta sea fundada. En este sentido, señala: "*Cuando se estampe una reserva en el*

conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte, dicha reserva deberá especificar las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos del conocimiento o documento que fuera materia de objeción."

Por tanto, efectuada la reserva válidamente, el que la alegue en juicio, deberá demostrar que ésta consta en el conocimiento de embarque, que fue debidamente fundamentada y la efectividad de los hechos con que se refuta la presunción de veracidad del conocimiento de embarque.

Que a la luz de las normas mencionadas, se analizaron las alegaciones efectuadas por CSAV y los medios de prueba que presentó en juicio, antecedentes que necesariamente llevan a concluir que las frases estampadas "SAID TO CONTAIN" y "SHIPPER'S LOAD AND COUNT", no revisten las características de una reserva válida, al no cumplir con los requisitos que exigen los artículos 1017 N°1 y 1018 del Código de Comercio; por otra parte, la demandada no aportó en juicio medios de prueba para refutar la presunción de veracidad, lo que implica que en ningún caso se le puede restar valor probatorio a los conocimientos de embarque que ampararon el transporte de las mercancías. Consecuencialmente, se presume que las mercancías al momento de embarcarse se encontraban en buen estado y su naturaleza es la que se señala en los conocimientos de embarque y documentos complementarios.

32° Asimismo, de acuerdo al punto de prueba N° 2 es menester determinar el valor de las mercancías al momento de ser embarcadas, las de acuerdo a los montos consignados en las copias de las facturas comerciales emitidas por METRO y acompañadas a fojas 149, 161, 173, 185, 197, 209, 219, 229, 241, 251, 263, 269, 279 y 285 de autos y en los originales de documentos de pago emitidos por The Hong Kong and Shanghai Banking Corporation Limited y acompañados a fojas 145, 146, 157, 158, 169, 170, 181, 182, 193, 194, 205, 206, 215, 216, 225, 226, 237, 238, 247 y 248 de autos, reportan un valor total que asciende a la suma de US\$ 375.808,22 (trescientos setenta y cinco mil ochocientos ocho con veintidós centavos de dólares norteamericanos). Que las alegaciones efectuadas por CSAV en orden a que no le consta el valor de las mercancías, deberán ser desestimadas, por cuanto no hay antecedentes en autos que indiquen que el valor de las mercancías es uno distinto al que se consigna en los documentos acompañados por METRO. Por lo anterior, y además, teniendo presente lo señalado por este tribunal en los considerandos 5° y 10°, se estima que las copias de las facturas comerciales emitidas por METRO en conjunto con los originales de los documentos de pago ya identificados, constituyen antecedentes suficientes para acreditar el valor total de las mercancías objeto del juicio, el que asciende a la suma de US\$ 375.808,22 (trescientos setenta y cinco mil ochocientos ocho con veintidós centavos de Dólares de Estados Unidos de América).

33° De acuerdo a los Manifiestos de Carga, acompañados de fojas 1159 a 1172, de autos; y a los Documentos Portuarios Únicos de Recepción exhibidos y remitidos por la Empresa Portuaria de Iquique (EPI), que rolan a fojas 837, 838, 840, 842, 843, 844, 846, 847, 848, 849, 851, 853, 855 y 857, consta que efectivamente CSAV al llegar al puerto de destino Iquique, Chile, puso las mercancías en poder de la autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse.

Esto en virtud de la legislación aduanera aplicable, en efecto, el artículo 44 inciso 1° de la Ordenanza de Aduanas dispone: "Las mercancías introducidas al territorio nacional deberán ser trasladadas y entregadas en un lugar habilitado, con excepción de las que se encuentren a bordo de naves o aeronaves que hagan escala en el territorio nacional".

Por su parte el inciso 1° del art. 45 de la misma Ordenanza señala: *"Toda mercancía presentada a la Aduana, cause o no derechos, impuestos, tasas y gravámenes, permanecerá bajo su potestad en los recintos habilitados hasta el momento de su retiro"*.

El artículo 56 del mismo cuerpo legal dispone: *"Toda mercancía presentada a la Aduana permanecerá en los recintos de depósito aduanero hasta el momento del retiro para su importación, exportación u otra destinación aduanera"*.

En este mismo sentido, el Reglamento para la Habilitación y Concesión de los Recintos de Depósito Aduanero y el Almacenamiento de las Mercancías DS N° 1.114/97, establece en el artículo 1° que: *"Toda mercancía presentada a la Aduana permanecerá en el recinto de depósito aduanero hasta que concluya la tramitación de una destinación aduanera respecto de ella, que permita su retiro"*. El artículo 30 dispone que: *"Las mercancías deberán ser entregadas a los recintos de depósito aduanero a más tardar dentro de las 24 horas siguientes a su descarga, en el entendido que ésta se produce al momento del zarpe de la nave o su ingreso por frontera"*. Además, el artículo 24 letra g) señala como obligación del almacenista el *"Emitir comprobante de recepción de la carga, numerados en forma correlativa y de acuerdo a los conocimientos de embarque y manifiesto"*.

De las normas anteriores, claramente se infiere que el transportador marítimo tiene la obligación de poner las mercancías a disposición de la Aduana, es decir, bajo su potestad, obligación que cumple al ingresarlas al almacén de depósito, dicha recepción se verifica con la emisión, por parte del almacén portuario, del Documento Portuario Único de Recepción el que suscribe el almacenista y el agente de la naviera.

No obstante, haber cumplido el transportador marítimo con la obligación de almacenar las mercancías para asegurar el pago de los gravámenes, tributos o aranceles aduaneros que correspondan, aún CSAV debía ejecutar algunas de las obligaciones pendientes que emanan del contrato de transporte de mercancías por mar, ya que el hecho de cumplir con la normativa aduanera no implica necesariamente el cumplimiento del contrato de transporte marítimo, lo que resulta evidente pues estamos frente a dos estatutos jurídicos diversos, uno de carácter público y otro de carácter privado, que tienen fines y regulaciones disímiles, las que no resultan normativas incompatibles por lo que adoptando las medidas correspondientes ambas pueden y deben ser cumplidas.

Por tanto, si en cumplimiento de la normativa aduanera CSAV entregó las mercancías mediante la variable del artículo 983 letra c) del Código de Comercio, en ningún caso se entiende perfeccionada legalmente la entrega de la mercancía al consignatario, si no ha mediado la documentación respectiva de acuerdo a lo establecido en el artículo 977 del mismo cuerpo legal. Esto porque las normas del contrato de transporte marítimo deben interpretarse armónicamente y ejecutarse de buena fe, de tal manera, que se dé cumplimiento a todas y cada una de las prestaciones recíprocas que buscan satisfacer y proteger los intereses de ambas partes.

34° Que en el caso sub-lite, todos los conocimientos de embarque fueron emitidos "a la orden", antecedente de relevancia que está directamente vinculado con la obligación del transportador de entregar contra la presentación del conocimiento, en este caso "a la orden". De los antecedentes aportados por las partes, se entiende que se emitieron los conocimientos "a la orden" con el objeto de que éstos fueran endosados por el embarcador a favor de Lucky Crown, previo pago del valor de las mercancías en el banco depositario de los conocimientos de embarque originales. Con este sistema METRO aseguraba el pago completo y oportuno de las mercancías antes de que fueran entregadas al consignatario.

Así lo señalan los 3 testigos de METRO, contestes en los hechos y sin tacha: don Manoj Chhabria, cuyo testimonio rola de fojas 328 a 329 vuelta, quien preguntado al punto tercero declara:

No, la demandada no cumplió con entregar las mercancías en la forma debida, ya que no entregó la mercancía al portador del B/L original, desconozco con qué documento entregó, ya que los B/L originales aún estaban en el banco. Hago presente que la única forma de entregar la mercancía, es contra exhibición de alguno de los tres ejemplares de B/L originales. Respecto de la condición, cantidad y estado de las mercancías transportadas, lo desconozco, ya que nunca las vi. Lucky Crown logró el retiro de las mercaderías, utilizando fotocopias de B/L. Explico, luego de embarcada la mercadería se enviaba por facsímil al importador, en este caso Lucky Crown, una copia del B/L, con objeto de informar respecto de cada embarque y esa copia la llevaban a la naviera, quien la timbraba y ese ejemplar era utilizado para realizar el retiro de la mercadería del puerto. En ningún momento Import Export Metro autorizó la entrega de la carga con la fotocopia del facsímil con los timbres de la compañía naviera. De la naviera me llamaron, para indicarme de que el cliente Lucky Crown, quería retirar la mercadería del puerto utilizando fotocopias. Al efecto, incluso Lucky Crown, en mi calidad de intermediario, me solicitó una carta de autorización, a lo que yo me negué, al igual que el embarcador, Import Export Metro. En este caso no sé exactamente cómo lo hicieron, pero sí se que en otros casos, había involucrada otra naviera "Geodis", quienes ante mi negativa de autorizar el retiro de las mercancías mediante el uso de fotocopias, me exhibieron una carta en la que yo autorizaba ese método, sin embargo, la firma de dicha carta era falsa, ya que no era la mía y tampoco yo había extendido dicha carta. Para que diga, qué persona de CSAV lo llamó para pedirle la autorización a la que se ha referido, el testigo responde: en esa época, era el jefe de importaciones quien no estaba en Iquique, sino en Santiago, don Carlos Hofenblatt, me parece.

En este mismo sentido, el testigo de la demandante, sin tachas, don Santiago Patricio Keith Gómez, cuyo testimonio rola de fojas 377 a 380 vuelta, señala: Las mercaderías claramente fueron retiradas desde los recintos portuarios por los Srs. Lucky Crown, en una operación irregular, luego que para el retiro de la carga, se utilizaron ejemplares de B/L enviados por fax y no ejemplares originales y la compañía naviera, contradiciendo los procedimientos legales, oficiales y correctos, entregó las mercancías a Lucky Crown, en forma irregular, ya que la forma regular, radica en que el retiro de las cargas, debió haberse hecho mediante la presentación de los B/L originales, los cuales permanecieron en poder del exportador y/o su banco, pero nunca en poder de Lucky Crown. Esta situación implicó una pérdida para los exportadores, luego que las mercancías nunca le fueron canceladas, y además, el exportador perdió la posibilidad de requerirlas, ya que habían sido ya retiradas por Lucky Crown. Todo lo anterior me consta porque en su oportunidad se me encomendó llevar a efecto un proceso de investigación tendiente a indagar por el paradero de estas mercancías, para lo cual me entrevisté con personas de las entidades involucradas en el ámbito marítimo-portuario-aduanero, con las entidades señaladas anteriormente, labor que llevé a efecto personalmente en mi calidad de jefe de sucursal de la oficina de Crawford Liquidadores de Seguros. Más adelante explica el testigo: En lo particular de este proceso de investigación. Luego de examinar los B/L, se estableció que estaban extendidos a la orden y que en ellos se especificaba una condición de notificar solamente a Lucky Crown, del arribo de los embarques, para que luego de que éstos tomaran conocimiento del arribo de las cargas, pagaran las mercancías en los bancos correspondientes y recién obtendrían de los mismos bancos, ejemplares originales de los B/L. Luego podían acudir

al puerto, Aduana y navieras, para realizar los trámites pertinentes, y con el B/L original presentado ante la compañía naviera, recién retirar la mercadería de puerto. Repreguntado el testigo para que diga, si SAAM o CSAV al tener a la vista el B/L original, entrega directamente la carga o entrega algún documento para que ésta sea retirada de algún otro lugar. El testigo responde: SAAM autoriza la entrega de la mercadería mediante la expedición del documento TACT y luego el importador, con dicho documento (TACT) retira la mercadería materialmente del recinto portuario. El TACT simboliza la autorización del retiro de la mercadería, por lo que sin la emisión de dicho documento, el importador no puede retirar la mercadería del puerto.

Conteste con las declaraciones anteriores, en hechos y circunstancias la testigo de METRO, doña Jimena del Pilar Altuzarra Gómez, cuya deposición rola de fojas 798 a 801 de autos, se manifiesta de igual forma respecto de las condiciones en que efectuó Lucky Crown el retiro de las mercancías.

35° Por su parte los testigos de la demandada CSAV, preguntados al punto tercero señalan:

Don Carlos Nelson Hopfenblatt Muñoz, ex ejecutivo comercial de CSAV, cuyo testimonio rola de fojas 965 a 969 de autos, preguntado respecto de las personas que retiraron las mercancías declara: Metro vendió mercaderías en Iquique a diferentes consignatarios, dentro de los cuales estaba Lucky Crown, Importadora Presidente, Importadora Champion e Importadora Silmar. Para que diga si el representante de Metro tenía conocimiento que sus cargas habían sido retiradas por las personas que acaba de indicar, responde: Sí, ya que él habitualmente visitaba a sus clientes en la zona franca de Iquique. Para que diga si específicamente el representante de Metro visitaba el local de Lucky Crown, responde: Sí, lo visitaba. Para que diga si se recuerda el nombre del representante de Metro a que ha hecho alusión, responde: Sí, se llama Manoj Chhabria, Para que diga si dentro de los documentos de embarque a que hizo alusión podría incluirse también no solo el "conocimiento de embarque original" si no que los llamados "originalizados", responde: Sí, se podían incluir los originalizados, pero siempre aduana exige que estén debidamente endosados. Para que diga qué persona o entidad realizaba la originalización, responde: La originalización es realizada por la Compañía Naviera con autorización de los proveedores o Shippers. Para que diga si recuerda si en los casos de autos se produjeron dichas originalizaciones (se le exhibe Fojas 28 y 29 del exhorto donde constan los embarques objeto de este juicio), responde: La verdad es que no me acuerdo, puede ser. Para que diga si recuerda haber llamado al representante de Metro para solicitarle autorización para originalizar algún conocimiento de embarque, responde: Sí, en más de una oportunidad se le solicitó la autorización, siendo aceptada por él ya que argumentaba conocer muy bien al dueño de Lucky Crown y además que su hermano trabajaba en Lucky Crown. Más adelante preguntado el testigo si el Notify Party, esto es según lo dicho por él, si Lucky Crown podía retirar la mercadería sin el debido endoso del B/L, responde: No, no puede. Para que diga si vio los reversos de los conocimientos de embarque de estas mercancías, responde: La verdad es que nunca veo la documentación de embarque una vez que la carga llega a puerto. Es un trámite ajeno a la Compañía Naviera, se tramita todo en aduana, puntualmente debido al tiempo transcurrido no recuerdo las operaciones en cuestión. Para que explique, entonces por qué CSAV originaliza u originalizó conocimientos de embarque sin ver los originales, responde: esto es una práctica usual en el negocio naviero y se hace con la autorización del Shipper. Para que diga quién es el Shipper en este caso, responde: Metro Export. Para que diga si en los embarques de autos se originalizaron los B/L, responde: No lo sé. Para que diga cuál es la

importancia de un B/L original frente a una copia simple, responde: El B/L es un documento que prueba la existencia de un contrato de fletamento entre dos partes y además entrega el dominio de la mercancía a quien aparece como su consignatario. Para que diga si esa función de entrega del dominio la cumple la copia simple del B/L, responde: No. Para que diga si en los contratos de transporte de autos y de acuerdo a sus condiciones, era indiferente o no presentar B/L originales u originalizados a fin de poder retirar la mercadería, responde: En general es indiferente, sólo necesita que esté debidamente endosado.

Por su parte don Fernando Patricio Ugarte Hernández, ex agente de SAAM en el puerto de Iquique, cuyo testimonio rola de fojas 1060 a 1064, afirma que la Empresa Portuaria al momento de recepcionar toda la carga que ingrese a la zona primaria, emite el Documento Portuario Único de Recepción (DPU), en donde se consignan los antecedentes de la nave que transporta dicha carga, el agente o representante de la Nave, el B/L y las condiciones de recepción de dicha carga precisándose las cantidades de bultos, marcas, contramarcas y peso asociado a dicha carga. Este documento lo firma un representante de la Agencia Naviera y un representante de la Empresa Portuaria, constatando en este hecho el traspaso de responsabilidad de dicha carga a la Empresa Portuaria, y por su parte el naviero representado por su agente da por cumplido el contrato de transporte. Para la entrega de las mercancías el consignatario debe presentar a la Empresa Portuaria su B/L el cual debe ser en original y su documento Zeta, y si la carga se retira en contenedor debe además adjuntar un documento aduanero denominado Título de Admisión Temporal de Contenedores (TACT). Con estos documentos la Empresa Portuaria los revisa, los contrasta con el DPU y determina el pago del almacenaje, si corresponde. Concluido este trámite el cliente puede retirar la carga desde los recintos de la Empresa Portuaria. Más adelante el testigo señala, que en el evento en que el B/L que se presente esté a la orden éste debe estar endosado por el embarcador e indicar claramente a quién debe ser entregada la carga. El Notify Party no puede retirar la carga, ya que el único que puede hacerlo es el consignatario y para los casos en que el consignatario esté a la orden la carga la puede retirar la persona a la cual el B/L esté endosado.

Sobre este mismo punto de prueba, el testigo de CSAV, don Víctor Enrique González Jara, ex funcionario de SAAM y a la fecha de la declaración funcionario de Empresa Portuaria Iquique, cuyo testimonio rola de fojas 1064 a 1067 vuelta señala: Preguntado para que diga cómo el Agente de naves se asegura que la mercancía sea entregada en destino a su legítimo destinatario, o si por el contrario, le basta con que ella sea entregada al almacenista, el declarante expresa: La Agencia de Naves no se asegura que la carga sea entregada a su legítimo destinatario, pues no es labor de la agencia, pues el armador, en este caso CSAV, debe entregar la carga al almacenista quien es el representante de la Aduana. Para que diga si la Agencia o CSAV piden, en algún momento, que se les demuestre quién es el legitimado para recibir la carga y que se les presente un original del conocimiento de embarque, el declarante expresa: No lo pide ni la Agencia ni CSAV. Para que diga qué es la originalización del conocimiento de embarque, qué efectúa el naviero o su agencia, el declarante expresa: La originalización corresponde a una solicitud del embarcador dueño de la carga para emitir un cuarto B/L a la Agencia o a la Naviera, cuarto B/L que puede ser una copia con los timbres necesarios donde se acredita que este B/L corresponde también a un original. En el caso de un B/L a la orden, el embarcador efectúa la solicitud y CSAV solicita a la Agencia que originalice una copia. Preguntado para que diga dónde consta o cómo se hace la solicitud del embarcador a

CSAV para que originalice, el declarante expresa: como ex trabajador de SAAM sólo recibíamos instrucciones de CSAV de cómo se comunique el embarcador desconozco.

Sobre el punto tercero, también declara la testigo de CSAV, doña Jenny Doris Franco Góngora, funcionaria de SAAM desde el año 1978, cuyo testimonio rola de fojas 1068 a 1072. Preguntada la testigo para que diga si en SAAM alguna vez se le dijo o capacitó acerca de que el Agente de Naves debe recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a su destinatario en el Puerto de Destino, la declarante expresa: No, porque SAAM no entrega la carga y tampoco recibe conocimientos de embarque originales, que son los únicos habilitados para que Aduana-Puerto entregue la carga. Para que diga si SAAM trabaja con fotocopias de conocimientos de embarques, la declarante expresa: Sí, para tramitar el TACT el cliente presenta el conocimiento de embarque para revisar la sigla, número y dimensión del contenedor para emitir su TACT. El cliente presenta la fotocopia del conocimiento de embarque para ese efecto. Para que diga si conoce los B/L originalizados, la declarante expresa: Sí, los conozco. Llevaban un timbre, porque creo que ahora no se hacen, porque la aduana no acepta ahora. El timbre lo coloca la Agencia Naviera, lo colocaba. El texto del timbre estaba autorizado por la Aduana. Para que diga para qué se emiten los conocimientos de embarque originalizados: Aún cuando no era parte de mis funciones, creo que se emiten para que el cliente pueda efectuar sus trámites de retiro de carga en Puerto. Para que diga: Usted señaló que el TACT servía solo para retirar el contenedor (envase) y no la carga, ¿sirve el conocimiento de embarque originalizado para retirar la carga por el cliente?, la declarante señala: Bueno considerando que SAAM no entrega la carga, pero sí conozco los documentos que requiere la Aduana-Puerto, para la entrega de la carga y entre ellos está el B/L originalizado, más el "Z".

Del análisis de todas las declaraciones de los testigos presentados por CSAV, se infiere que existe una errada interpretación o al menos un grave desconocimiento de las obligaciones legales que tiene el transportador en virtud de un contrato de transporte marítimo regulado en el Código de Comercio. Ya que en ningún caso es efectivo y conforme a derecho el afirmar: "que con la suscripción del Documento Único Portuario por un representante de la Agencia Naviera y un representante de la Empresa Portuaria, se constata el traspaso de responsabilidad de dicha carga a la Empresa Portuaria, y además, el naviero representado por su agente da por cumplido el contrato de transporte".

El contrato marítimo se entiende cumplido y por tanto, termina para el transportador el período de custodia, cuando haya entregado las mercancías en algunas de las formas que establece el artículo 983 y copulativamente haya recibido según el artículo 977 y emitido la documentación respectiva, dando cumplimiento, por tanto, a todas y cada una de las obligaciones que emanan del contrato y satisfaciendo todos los fines u objetivos directos y previsibles que se tuvieron en vista al momento de contratar, de acuerdo a lo establecido en el Código de Comercio y a los términos acordados por las partes en la convención.

36° Para determinar las características, oportunidad de presentación, procedencia y condiciones en que se otorgaron los conocimientos originalizados, se analizaron las declaraciones de los testigos de ambas partes, además, se tuvieron a la vista los conocimientos de embarque originales debidamente endosados, los Manifiestos de Carga y los Documentos Únicos Portuarios de Recepción y de Despacho, todos acompañados en estos autos.

Que los testigos de CSAV, señores: Carlos Nelson Hopfenblatt Muñoz, Fernando Patricio Ugarte Hernández, Víctor Enrique González Jara, Lidia Evelyn de Lourdes Aravena Carreño y Jenny Doris Franco Góngora, declararon que CSAV y su Agente SAAM, acostumbraban a

originalizar conocimientos de embarque que posteriormente podían presentarse para el retiro de la mercancía, que CSAV y SAAM recibían fotocopias de conocimientos de embarque para emitir el TACT.

Además, manifestaron que una vez entregada la carga en el almacén portuario termina la responsabilidad del transportador respecto de la carga, siendo responsabilidad de la Aduana la entrega de la mercancía contra la presentación del documento a una persona determinada, a su orden o al portador y que el Agente SAAM no recibía documentos originales, porque estos se presentaban en la Aduana.

37° Que ha quedado establecido que los conocimientos de embarque se emitieron "a la orden", lo que implica que las mercancías sólo podían ser retiradas por el endosatario de acuerdo al conocimiento de embarque original, el que previamente debía pagar el valor de las mismas para que el Banco o el embarcador le hicieran entrega del B/L original. Sobre este punto están de acuerdo los testigos de ambas partes, es decir, que éste es el procedimiento conforme a derecho cuando el B/L se emite "a la orden".

Se ha acreditado que en todos los documentos la Importadora Lucky Crown figura como Notify Party y que en consecuencia dicha calidad no le habilitaba para retirar las mercancías y además, tanto los testigos de METRO como los de CSAV afirmaron que el Notify Party no es el dueño de la carga y que por tanto, no está legalmente habilitado para retirar las mercancías, el Notify Party es una persona a la cual el transportador o su agente le avisa del arribo de la carga a puerto.

Asimismo, consta de las declaraciones de los testigos de METRO, que la Importadora Lucky Crown no concurrió ante el embarcador o ante los Bancos a pagar el valor de las mercancías para obtener los conocimientos de embarque originales debidamente endosados, y que los mencionados conocimientos estuvieron en poder de los bancos, del embarcador y posteriormente se acompañaron en este juicio.

Sin embargo, consta en autos que la Importadora Lucky Crown Ltda. figura en la calidad de Despachador y de Consignatario, en 3 Documentos Portuarios Únicos de Recepción, respecto de los cuales se hizo retiro directo del contenedor con la carga, y también figura como Despachador y Consignatario en todos los Documentos Portuarios Únicos de Despacho. Es decir, se encuentra acreditado que las mercancías fueron retiradas por Lucky Crown Ltda.

38° De los documentos acompañados, de las declaraciones de los testigos y en ejercicio de la facultad contemplada en el artículo 1206 N° 4, este sentenciador ha podido establecer: a) que de acuerdo al funcionamiento interno de CSAV y SAAM el procedimiento de entrega de las mercancías terminaba para ellos cuando el transportador ponía la carga a disposición de la aduana en el almacén portuario; b) que era una práctica conocida y aceptada el que CSAV y SAAM originalizaran fotocopias de conocimientos de embarque que eventualmente podían amparar el retiro de la carga del almacén; c) que CSAV y SAAM emitían documentos para trámites aduaneros tales como el TACT, sin exigir la presentación del conocimiento de embarque original; d) lo señalado por los testigos de METRO, en orden a que los conocimientos de embarque de sub-lite nunca estuvieron en poder de la Importadora Lucky Crown y que el embarcador nunca autorizó la originalización de los mismos; e) que de acuerdo a los Documentos Únicos Portuarios Lucky Crown efectivamente retiró las mercancías como consignatario sin serlo. Sobre la base de estos hechos, este tribunal estima que existen elementos suficientes en autos, que permiten establecer que la Importadora Lucky Crown para

retirar las mercancías objeto de este juicio, utilizó conocimientos de embarque originalizados por CSAV y SAAM y que no fueron autorizados por su embarcador METRO.

39° Sobre este punto el testigo de CSAV, el abogado don Sergio Núñez Ramírez, en su informe que rola de fojas 342 a 375 de autos, y que fue reconocido en su declaración que rola de fojas 671 a 674 vuelta, señala a fojas 359, que en el Compendio de Normas Aduaneras, Capítulo III, tratándose de los documentos que sirven de base para la confección de la declaración, se establece: en el punto 5.1.1 letra a) Conocimiento de embarque original o documento que haga sus veces, que habilite al importador como consignatario de la mercancía. Cuando no se disponga del documento original, se podrá sustituir por la copia no negociable, autorizada por el transportista y refrendada por su representante legal, la que deberá contener la siguiente leyenda: "Copia que reemplaza el original para todos los efectos legales". Se podrá aceptar el original o las fotocopias no negociables del referido documento, que se remitan vía fax, siempre que cumplan con las especificaciones a que se refiere el inciso anterior. También se podrá sustituir por un certificado emitido por la institución bancaria consignataria de la mercancía, debiéndose tener a la vista en su expedición una copia no negociable del conocimiento de embarque o documento que haga sus veces o un telex visado por la compañía transportista.

En efecto, tal como se señala en el informe citado precedentemente, en el año 2000 en que se efectuaron los transportes de las mercancías de sub-lite, ésta era la normativa aduanera vigente, lo que se vincula con lo señalado por este sentenciador en los párrafos segundo y tercero del considerando 33°. Es decir, que estamos frente a dos estatutos jurídicos diversos, en este sentido, para los fines de recaudación aduaneros la copia no negociable del conocimiento original, autorizada por el transportista y refrendada por su representante legal, constituía un antecedente suficiente para efectuar la declaración de la destinación aduanera.

Sin embargo, para que el transportador marítimo pueda cumplir con la obligación de entregar la mercancía al legítimo consignatario de un conocimiento de embarque a la orden, esta copia originalizada en ningún caso constituye un antecedente suficiente, porque a la luz del Código de Comercio no reemplaza el conocimiento de embarque original debidamente endosado que se le debe presentar al transportador o a su agente.

40° A mayor abundamiento, sobre este punto es menester además, considerar la Resolución del Servicio Nacional de Aduanas número 2.250, publicada en el Diario Oficial de fecha 25 de mayo de 2005, que modifica el Compendio de Normas Aduaneras en la que se señala: Que, de conformidad con el artículo 977 del Código de Comercio, 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.

Que, para efectos de la confección del documento de destinación aduanera, es preciso contar con el original del conocimiento de embarque como prueba de la consignación, conforme con el artículo 97 de la Ordenanza de Aduanas, sin que sea necesario conservar el documento en original en la carpeta de despacho por el plazo señalado en la Ordenanza de Aduanas, situación independiente de las normas legales sobre responsabilidades derivadas del contrato de transporte del que dan cuenta esos documentos, materia que se rige por las normas correspondientes a dichas convenciones.

Que, conforme a lo anterior, resulta procedente que el despachador entregue al emisor del conocimiento de embarque su original, en la oportunidad que se establece en la presente resolución.

Que, esta normativa es concordante con los procedimientos y mecanismos que se aplican a nivel internacional en materia de retiro de mercancías, así como con el marco de regulaciones propias del despacho aduanero.

Que, igualmente, estas disposiciones permiten adaptar racionalmente las normas aduaneras a las prácticas comerciales considerando la actuación y responsabilidades de los distintos agentes y operadores, dentro del marco legal.

Que, la aplicación de un nuevo sistema informático integrado de operaciones aduaneras y de transporte requiere de la actualización de diversas normas contenidas en el Capítulo III del Compendio de Normas Aduaneras, entre ellas, las relativas a la presentación de los manifiestos de carga por vía marítima a que se refieren los artículos 32 y 35 de la Ordenanza de Aduanas

Una de las normas modificadas por la Resolución 2.250, es la citada por el testigo don Sergio Núñez Ramírez en el considerando 39°. En efecto, la resolución del 25 de mayo de 2005, no admite actualmente la originalización de conocimientos de embarque y respecto de los documentos que sirven de base para la declaración ordena lo siguiente:

2.3 Sustitúyase la letra a) del numeral 5.1.1 por la siguiente:

a) Documento de transporte en original que acredite al importador como consignatario de la mercancía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 de la Ordenanza de Aduanas.

En el caso del transporte marítimo, la declaración se confeccionará en base al conocimiento de embarque original. El despachador tendrá la obligación de entregar el original del conocimiento de embarque a su emisor, una vez aceptada a trámite la declaración y antes del retiro de las mercancías desde la zona primaria. Tratándose de carga en que se requiera la presentación de un Título de Admisión Temporal de Contenedores, TATC, la entrega del conocimiento de embarque original deberá efectuarse en forma previa a la emisión del TATC o con ocasión de la emisión de dicho documento.

En estos casos, deberá mantenerse en la carpeta de despacho una copia del conocimiento de embarque original en que conste el mandato para despachar, autorizada de conformidad al artículo 220 de la Ordenanza de Aduanas y el acuse de recibo del conocimiento de embarque original extendido por la persona facultada para recibirlo.

2.6 Sustitúyase el numeral 15.2, por el siguiente:

5.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en el número anterior, en caso que las mercancías se encuentren contendidas en pallets, contenedores o continentes similares, para uno o varios consignatarios, el retiro se autorizará sólo cuando se presenten las declaraciones que amparen la totalidad de las mercancías. Tratándose de mercancías en contenedores en que sólo uno de los consignatarios solicite el retiro de las mercancías, previamente se deberá haber obtenido la autorización para la desconsolidación del contenedor. Para estos efectos, la Aduana exigirá la presentación de un comprobante de la entrega del conocimiento de embarque original a su emisor y que la carga haya sido debidamente manifestada.

Claramente esta reciente modificación de las normas contenidas en el Compendio Aduanero, constituye un gran aporte y facilita el total y oportuno cumplimiento, por parte del transportador marítimo, de las normas imperativas que regulan el contrato de transporte marítimo, al exigir que las declaraciones se efectúen con conocimientos originales y que éstos posteriormente sean remitidos a su emisor. Además, la Resolución 2.250 es una evidente

manifestación de la correcta interpretación y aplicación armónica de las normas jurídicas, que en este caso particular, evidencia la aplicación simultánea de dos estatutos jurídicos diversos pero perfectamente complementarios.

41° Si bien estas normas no existían en el año 2000 cuando se transportaron las mercancías de sub-lite, en ningún caso ello altera el deber de CSAV, de cumplir de buena fe todas y cada una de las obligaciones que emanan del contrato de transporte marítimo.

Que el cumplimiento de estas obligaciones es fundamental para asegurar el pago al embarcador de la mercancía que se ampara por un conocimiento "a la orden". Sabido es que tratándose de una compraventa internacional, para que el vendedor coloque al comprador en situación de disponer de la mercadería en el puerto de destino, debe remitir un juego de documentos de embarque, consistentes en la factura, el conocimiento de embarque y los documentos de seguro, y eventualmente otros documentos especiales según la naturaleza de la mercadería vendida (certificados sanitarios, certificados de análisis, certificado de origen, certificado de calidad, de peso, etc). Los que en este caso dada la modalidad de cobranza extranjera documentaria, fueron remitidos a Bancos de la plaza del importador, los que debían efectuar la cobranza, y verificándose el pago entregar el juego de documentos de embarque que permitirían al comprador (legítimo endosatario) internar legalmente la mercadería y disponer de ella.

Que la exigencia del conocimiento de embarque original por parte del transportador, le aseguraba al embarcador que la mercancía exportada sólo sería entregada, en este caso, al legítimo endosatario que hubiese pagado en los bancos el precio de las mercancías.

Que sobre la base de todos los documentos y testimonios acompañados en juicio por las partes, del análisis de la normativa aduanera mencionada anteriormente y de las normas contempladas en el Código de Comercio y ejerciendo la facultad contemplada en el artículo 1206 N°4, se puede establecer que en el caso de marras los perjuicios provocados a METRO fueron consecuencia de una suma de negligencias e incumplimientos contractuales, dentro de los cuales el principal y determinante es el incumplimiento del contrato de transporte marítimo por parte de la demandada CSAV.

En efecto, de acuerdo a los artículos 982, 983 letra c) y 977 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. En este sentido, la entrega de las mercancías efectuada por CSAV a Empresa Portuaria Iquique, no termina con el período de custodia del transportador marítimo si éste no ha cumplido con la obligación fundamental de entregar las mercancías contra la presentación del conocimiento de embarque original debidamente endosado por el embarcador.

Que CSAV incumplió su obligación de entregar las mercancías contra la presentación del conocimiento de embarque original debidamente endosado por el embarcador, contemplada en el artículo 977 del Código de Comercio, porque: a) No exigió a la Importadora Lucky Crown Ltda. la presentación del conocimiento de embarque original debidamente endosado por el embarcador. b) Emitió Títulos de Admisión Temporal de Contenedores (TATC) contra la presentación de fotocopias de conocimientos de embarque, lo que se agrava más aún por el hecho de que conocimientos de embarque habían sido emitidos "a la orden". c) Que al emitir el TATC permitió la salida de los contenedores con las mercancías de la zona primaria, sin verificar de que Lucky Crown fuera el legítimo consignatario de acuerdo al conocimiento original. d) Originalizó las fotocopias de los conocimientos de embarque que le constaba que habían sido

emitidos "a la orden", sin la autorización del embarcador y teniendo pleno conocimiento de que en virtud de la legislación aduanera vigente, el conocimiento de embarque originalizado podía permitir a Lucky Crown retirar las mercancías del almacén portuario. Que las omisiones y acciones de CSAV descritas constituyen un evidente incumplimiento contractual. En efecto, siendo el transporte marítimo un contrato que se celebró para beneficio recíproco de ambas partes, resulta aplicable la regla prevista en el artículo 1547 del Código Civil, que establece que en esta clase de contratos, el deudor responde de la culpa leve y con mayor razón de la culpa grave.

Que evidentemente las conductas de la demandada antes descritas, no sólo importan un incumplimiento al deber de aplicar en el cumplimiento de sus obligaciones aquella diligencia y cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus negocios propios; sino que constituyen una negligencia grave, al no manejar los negocios ajenos con aquel cuidado que aun las personas negligentes y de poca prudencia suelen emplear en sus negocios propios, según lo prescribe el artículo 44 del mismo Código; por lo que corresponderá acoger la demanda de indemnización de perjuicios interpuesta por METRO en contra de CSAV.

42° Que la demandada en la contestación de la demanda, para el evento que el tribunal estimara que había incurrido en un incumplimiento contractual, alegó la exención de su responsabilidad en virtud de la fuerza mayor, a la que se habría visto sometida por las normas imperativas de orden público que le obligan a entregar la carga a la autoridad competente, lo que le impidió cumplir con la obligación de entregar las mercancías al legítimo endosatario.

Que teniendo presente el desarrollo de los considerandos anteriores es evidente que la normativa aduanera no constituye un imprevisto en los términos que exige el artículo 45 del Código Civil, que define la fuerza mayor o el caso fortuito como el *imprevisto* a que no es posible resistir.

En segundo lugar, resulta inaceptable una alegación de esta índole por parte de la demandada, porque las normas aduaneras son absolutamente compatibles con la regulación legal del contrato de transporte marítimo establecida en el Código de Comercio. Además, claro está, de que el incumplimiento del contrato por parte de CSAV es consecuencia de sus propias conductas, de efectuar procedimientos que no se condicen con la regulación del contrato de transporte marítimo.

En este sentido, la emisión de Títulos de Admisión Temporal de Contenedores (TATC) contra la presentación de fotocopias de conocimientos de embarque que habían sido emitidos "a la orden", y no contra presentación de los conocimientos de embarque originales efectuada por el legítimo endosatario, constituye una negligencia grave de CSAV que no tiene ningún vínculo con la normativa aduanera vigente en el año 2000, porque no hay ninguna norma aduanera imperativa de orden público que obligue a CSAV a aceptar fotocopias en vez de documentos originales.

Asimismo, el originalizar las fotocopias de los conocimientos de embarque que le constaba a CSAV que habían sido emitidos "a la orden", sin contar con la autorización del embarcador o consignante, también constituye una negligencia grave de CSAV que no tiene ningún fundamento imperativo que esté contemplado en la normativa aduanera vigente en el año 2000.

Más aún, de acuerdo al criterio del "transportador prudente" contemplado en el artículo 984 del Código de Comercio, en ningún caso CSAV logró acreditar que sus dependientes o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar los hechos

y sus consecuencias, al contrario todos los hechos y las practicas descritas por los testigos de la demandada apuntan a que las propias conductas de CSAV generaron de manera principal y determinante el hecho y sus consecuencias.

Es más, en virtud del "estándar de buena fe contractual", del artículo 1546 del Código Civil, se habría esperado precisamente la conducta contraria. Dada la vasta experiencia que tiene CSAV en el comercio internacional, en el transporte marítimo y el lógico conocimiento de las regulaciones aduaneras chilenas, **era absolutamente previsible que si incurría en las negligencias mencionadas le provocaría un grave perjuicio al embarcador**, motivos por los cuales corresponderá rechazar en definitiva la exención de responsabilidad de fuerza mayor alegada por la demandada.

43° Que evidentemente, el incumplimiento contractual de CSAV fue la causa principal y determinante para que la Importadora Lucky Crown Ltda. retirara las mercancías sin que éstas hayan sido previamente pagadas, generándole consecuentemente a la demandante graves perjuicios.

Que el valor de las mercancías al momento de ser embarcadas, de acuerdo a los montos consignados en las copias de las facturas comerciales emitidas por METRO y acompañadas a fojas 149, 161, 173, 185, 197, 209, 219, 229, 241, 251, 263, 269, 279 y 285 de autos y en los originales de documentos de pago emitidos por The Hong Kong and Shanghai Banking Corporation Limited y acompañados a fojas 145, 146, 157, 158, 169, 170, 181, 182, 193, 194, 205, 206, 215, 216, 225, 226, 237, 238, 247 y 248 de autos, reportan un valor total que asciende a la suma de US\$ 375.808,22 (trescientos setenta y cinco mil ochocientos ocho con veintidós centavos de dólares de los Estados Unidos de América).

Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 1245 del Código de Comercio, las indemnizaciones devengarán también interés corriente, a contar del hecho que las origina, que en el caso de marras, el tribunal fijará como tal fecha la del hecho consecuencial al incumplimiento, es decir la de los retiros de cada una de las mercancías de acuerdo a los Documentos Portuarios Únicos de Despacho, y de Recepción para el caso de los retiros directos. En todos los Documentos Portuarios Únicos, acompañados en autos, se individualiza el conocimiento de embarque al que corresponde, y a su vez, el conocimiento de embarque detalla la mercancía que ampara, información que tiene directa relación y que se vincula con el monto señalado en la factura que corresponde a cada conocimiento de embarque.

Consecuentemente, el cálculo de los intereses se efectuará respecto del valor de las mercancías señalado en cada factura y se devengarán a partir de la fecha en fue retirada la mercancía de acuerdo al DPU correspondiente.

Para facilitar el cálculo de los intereses y del monto total a indemnizar, en el cuadro que se observa a continuación se especifica el conocimiento de embarque, el documento portuario único, la fecha de retiro, el número de factura y el valor en dólares de los Estados Unidos de América, que corresponde a cada uno de los embarques de mercancías efectuados.

Conocimiento	DPU	Fecha Retiro	Factura	Valor US\$
VHBO50616	N° 45757	17/04/2000	ML 4588/00	27.000,00
HKAO24879	N° 50347	23/05/2000	ME 4272/00	13.205,60
HKAO24878	N° 50343	23/05/2000	ML 4757/00	34.528,00
HKAO21375	N° 41880	07/03/2000	ML 4519/00	85.113,00

HKAO21310 ✓	N° 41899	07/03/2000	ML 4505/00	40.636,80
HKAO21311 ✓	N° 41925	07/03/2000	ML 4504/00	30.385,00
HKAO23938 ✓	N° 47639	01/05/2000	ML 4688/00	31.796,00
HKAO23953 ✓	N° 47661	01/05/2000	ML 4687/00	25.212,50
HKAO23206 ✓	N° 45926	17/04/2000	ML 4622/00	21.518,64
HKAO21612 ✓	N° 42548	14/03/2000	ML 4529/00	16.023,08
VHB010315 ✓	N° 42512	14/03/2000	ME 4072/00	12.726,00
VHB010988 ✓	N° 42509	14/03/2000	ME 4073/00	10.649,20
VHB011313	N° 42506	14/03/2000	ME 4071/00	14.288,40
VHB011314 ✓	N° 42708	14/03/2000	ME 4070/00	12.726,00

44° Que CSAV deberá pagar a METRO a título de indemnización de perjuicios por el incumplimiento contractual, el valor de las mercancías que se consigna en dólares de los Estados Unidos de América en el cuadro anterior, en su equivalencia en moneda nacional, a la fecha de cada retiro, según el valor de equivalencia del dólar comprador, más intereses corrientes a contar de las mismas fechas precitadas y hasta el pago efectivo según liquidación que procederá practicar en la ejecución de este fallo.

45° Que a fojas 55, en la contestación de la demanda principal, CSAV solicitó en subsidio, y sólo para el evento que el tribunal estime que alguna responsabilidad puede imputársele, se acoja la excepción de compensación por la suma de US\$ 54.825, más intereses y costas o su equivalente en moneda nacional al momento del pago, monto correspondiente a la suma de los fletes impagos referidos al transporte de las mercancías señaladas en el punto 1.1. de la relación de hechos de la demanda. Que sobre este punto CSAV no acompañó en juicio los antecedentes necesarios para acreditar que los fletes no fueron pagados.

De todas formas, aunque se hubiese acreditado por CSAV que efectivamente los fletes no fueron pagados, corresponde aplicar el artículo 1246 que establece un plazo de 6 meses para el cobro del flete, plazo que transcurrió con creces, por lo que el derecho para ejercer la excepción se encuentra prescrito.

De lo anterior fluye que tal obligación no es exigible, por tanto, no cumple con la calidad que exige el artículo 1656 N° 3 del Código Civil, para que opere la compensación.

A mayor abundamiento, en virtud del artículo 1021 del Código de Comercio, el flete se gana y será exigible una vez entregadas las mercancías en el destino previsto en el contrato, en algunas de las formas señaladas en el artículo 983 de ese Código, y mediando la documentación respectiva. Que consta en autos que el transportador marítimo no cumplió con la obligación de entregar de acuerdo al artículo 977 del Código de Comercio, generándole graves perjuicios a la demandante, segundo motivo por el cual no tiene derecho a exigir el pago del flete, correspondiendo en definitiva declarar el rechazo de la excepción de compensación solicitada por CSAV.

46° Que a fojas 55, en la contestación de la demanda principal, CSAV solicitó que se aplique el beneficio de limitación de responsabilidad contemplado en los artículos 992 y siguientes del Código de Comercio, solicitud que deberá ser rechazada debido a la gravedad del incumplimiento en el que incurrió CSAV, lo que este tribunal encuadra dentro del concepto de "temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendría la pérdida..." contemplado en el artículo 1001 del Código de

Comercio, pues era absolutamente previsible para CSAV que si incurría en las negligencias mencionadas en los considerandos 38° y 41° le provocaría un grave perjuicio al consignante embarcador, al permitir el retiro de las mercancías sin verificar ni exigir el conocimiento de embarque original emitido a la orden, motivo por el cual corresponderá rechazar la limitación de responsabilidad solicitada.

47° Que en el primer otrosí de fojas 43, en subsidio de lo principal y sólo para el evento que no sea acogida en todo o parte la acción contractual de indemnización de perjuicios deducida en lo principal de fojas 43, METRO interpuso demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de CSAV.

Que no corresponde pronunciamiento de este tribunal respecto de dicha demanda, en atención a que no se cumple el supuesto que permite su conocimiento, puesto que este sentenciador acogerá la demanda principal. No proceder de esta manera implicaría dar lugar a un "cúmulo de responsabilidades", figura ampliamente rechazada por la jurisprudencia y doctrina nacional.

48° Que los medios de prueba y alegaciones que constan en autos y que no han sido objeto de un análisis específico de parte del tribunal, en nada alteran las conclusiones a las que se ha arribado precedentemente.

Por estas consideraciones y teniendo presente, además, lo dispuesto en los artículos 1, 108, 109, 222, 223, 225 y 227 del Código Orgánico de Tribunales; 3, 144, 158, 160, 170, 342, 346, 349, 356, 358, 375, 384, 426, 428, 431, 432 y 628 del Código de Procedimiento Civil; 2, 164, 823, 882, 886, 915, 917, 922, 927, 929, 974, 975, 976, 977, 979, 980, 982, 983, 984, 1014, 1015, 1021, 1203, 1205, 1206, 1245, 1248, 1249 y 1250 del Código de Comercio; 44, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1553, 1556, 1557, 1558, 1656, 1698, 1699, 1700, 1702 y 1712 del Código Civil; 44 y siguientes de la Ordenanza General de Aduanas; 24 y 30 del Reglamento para la Habilitación y Concesión de los Recintos de Depósito Aduanero y el Almacenamiento de Mercancías (D.S. N°1114/97); y el Capítulo III del Compendio de Normas Aduaneras; se declara:

I.- En cuanto a la objeción de documentos:

1° Que se rechazan las objeciones formuladas por la demandada a fojas 396. Que se acoge parcialmente la objeción de fojas 680, es decir, sólo respecto de los documentos acompañados por METRO a fojas 259, 260, 275 y 276 de autos.

Que respecto de la objeción efectuada por CSAV a fojas 681, la solicitante no cumplió lo ordenado, por tanto no se tienen por objetados los documentos que no fueron debidamente especificados en su oportunidad.

2° Que se rechazan las objeciones formuladas por la demandante METRO a fojas 677.

II.- En cuanto a las tachas:

1° Que se rechazan las tachas opuestas por la parte demandante en contra de los testigos de CSAV, señores: Sergio Mario Núñez Ramírez, Carlos Nelson Hopfenblatt Muñoz, Fernando Patricio Ugarte Hernández, Víctor Enrique González Jara y doña Yenny Doris Franco Góngora.

III.- En cuanto al fondo:

1° Que se acoge en todas sus partes la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual y/o legal, interpuesta en lo principal de fojas 43 y siguientes, por "Import Export Metro Limited", y/o "Metro Exports" en contra de "Compañía Sud Americana de Vapores S.A.", condenándose a la demandada a pagar a la demandante el valor de las mercancías que se consigna en dólares de los Estados Unidos de América en el considerando 43°, en su equivalencia en moneda nacional, a la fecha de cada retiro, según el valor de equivalencia del dólar comprador, más intereses corrientes a contar de cada una de esas fechas y hasta su pago efectivo, según liquidación que procederá practicar en la ejecución de este fallo.

2° Que se rechaza la excepción de fuerza mayor alegada por CSAV, en lo principal de fojas 55.

3° Que se rechaza de la excepción de compensación solicitada por CSAV, en lo principal de fojas 55.

4° Que se rechaza la limitación de responsabilidad solicitada por CSAV, en lo principal de fojas 55.

5° Que no se emite pronunciamiento respecto de la demanda subsidiaria de responsabilidad extracontractual interpuesta en el primer otrosí de fojas 43, por no cumplirse el supuesto que permite su conocimiento, puesto que este sentenciador acogió la demanda principal.

6° Que no se condena en costas a CSAV, por haber tenido motivos plausibles para litigar, de acuerdo al artículo 144 del Código de Procedimiento Civil.

Notifíquese a las partes por cédula y archívense los antecedentes en su oportunidad.

Juez Árbitro

Dictada por el Juez Árbitro don Julio Reyes Madariaga, y autorizada por don Manuel Jordan López, Notario Público de Valparaíso.

Ministro de Fe