

NOMENCLATURA : 1. [40] Sentencia
JUZGADO : 3º Juzgado Civil de Valparaíso
CAUSA ROL : C-432-2015
CARATULADO : CARLOS HERRERA AREDONDO LIMITADA /
TERMINAL CERROS DE VALPARAISOS.A.

Valparaíso, veintisiete de Diciembre de dos mil diecisiete

VISTO:

Que a fs. 1 comparece Eduardo Morales Robles, abogado, domiciliado en calle Cuatro Norte N° 1346, Viña del Mar, en representación de Carlos Herrera Arredondo Limitada, sociedad comercial del giro barraca de fierros, en lo sucesivo “CHA”, Rol Único Tributario número 77.201.840-1, representada legalmente por Claudia Herrera Toledo, factor de comercio, ambos con domicilio en Alonso de Córdova 5.900, piso 15, Las Condes, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario en contra de Terminal de Cerros de Valparaíso S.A., admitirla a tramitación y en definitiva acogerla en todas sus partes declarando resuelto el contrato de servicio celebrado entre las partes relativo a la parte incumplida, condenando a la demandada al pago del daño emergente que corresponde a la suma de \$144.612.436, relativa al material extraviado por la demandada, más la suma de \$5.542.822 correspondiente al valor de los servicios que la demandada no prestó y pese a ello cobró, además del lucro cesante correspondiente a la suma de \$35.392.005, más reajustes, intereses y costas.

Que a fs. 26 consta la notificación a la demandada de conformidad al artículo 44 del Código de Procedimiento Civil.

Que a fs. 86 comparece Carlos Cayazzo Appelt, abogado, en representación de la demandada Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (en adelante TCVL), solicitando en virtud de los artículos 308 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, tener por contestada la demanda, teniendo



Foja: 1

presente lo expuesto en cada una de las defensas, excepciones y alegaciones planteadas.

Que a fs. 127 la demandante evacúa la réplica.

Que a fs. 135 la demandada evacúa la dúplica.

Que a fs. 153 se lleva a efecto la audiencia de conciliación, con la asistencia de ambas partes; sin embargo, ésta no se produce.

Que a fs. 156 modificada a fs. 167, se recibe la causa a prueba, rindiéndose la que consta en autos.

Que a fs. 559 se cita a las partes para oír sentencia.

I.- EN CUANTO A LAS TACHAS:

PRIMERO: A fs. 231 la demandada opone a la testigo Jacqueline Andrea Ramírez Montecinos, las tachas contempladas en el N° 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, solicitando al Tribunal que se acojan restando todo valor probatorio a su declaración, por ser trabajadora dependiente de la demandante por un período de aproximadamente 10 años a la fecha. Además, al mantener una vinculación de subordinación y dependencia con la demandante, su declaración le afectará patrimonialmente, teniendo por tanto un interés directo en el resultado del juicio.

Que evacuando el traslado conferido, la demandante se opone a la tacha opuesta, ya que para que proceda la tacha del N° 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil es necesario que exista un interés pecuniario, traducido en una ganancia o menor pérdida; no obstante, la testigo no ha señalado que por el hecho de venir a declarar tenga mayores remuneraciones ni que algunas declaraciones contrarias a los intereses de la empresa sean causal de término de la relación laboral, constituyendo una hipótesis de la contraria. En relación a la causal del N° 5 del precitado artículo, tampoco se configura ya que la testigo depondrá sobre hechos personales y con los correos y comunicaciones que tuvo con TCVAL.



Foja: 1

Que la tacha fundada en el artículo 358 N° 5 del Código de Procedimiento Civil se rechazará, ya que en concepto de esta juez, son insuficientes los dichos de la testigo examinada en autos, para efectos de poder dar por cumplidos los requisitos de la causal de inhabilidad antes señalada.

Que igualmente, se rechazará la tacha fundada en el artículo 358 N° 6 del Código del Ramo, ya que como lo ha argumentado la jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia, se requiere que el interés que concurra en la testigo sea de carácter pecuniario lo que no acontece en la especie, al no poderse inferir de sus dichos.

SEGUNDO: A fs. 242, la demandada opone al testigo Christian Arturo Pedraza González las tachas contempladas en el N° 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, solicitando al Tribunal que se acojan restando todo valor probatorio a su declaración toda vez que declaró expresamente ser trabajador dependiente de la demandante por un período aproximado de 15 años a la fecha, en calidad de Gerente Comercial; y, dado que mantiene una vinculación de subordinación y dependencia con la demandante en un importante cargo gerencial, su declaración le afectará patrimonialmente teniendo por tanto interés directo en el resultado del juicio.

Que evacuando traslado, la demandante se opone a las tachas opuestas al testigo, ya que para que proceda la del N° 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil es necesario que exista un interés pecuniario traducido en una ganancia o menor pérdida. El testigo no ha señalado que por el hecho de venir a declarar tenga mayores remuneraciones, ni que algunas declaraciones que sean contrarias a los intereses de la empresa sean causal de término de relación laboral, constituyendo una hipótesis de la contraria; y, en relación a la tacha basada en el N° 5 del artículo 358 del Código del Ramo, el testigo depondrá sobre hechos personales y con los correos y comunicaciones que tuvo con la demandada.

Que la tacha fundada en el artículo 358 N° 5 del Código de Procedimiento Civil se rechazará, ya que en concepto de esta juez, son



Foja: 1

insuficientes los dichos del testigo examinado en autos, para efectos de poder dar por cumplidos los requisitos de la causal de inhabilidad antes señalada

Que, asimismo, se rechazará la tacha fundada en el N° 6 del precitado artículo, ya que como lo ha argumentado la jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia, se requiere que el interés que concurra en el testigo sea de carácter pecuniario, lo que no acontece en la especie, al no poderse inferir de sus dichos.

TERCERO: A fs. 305 la demandante formula tacha al testigo José Antonio Botto Hennings fundada en el artículo 358 N° 5 del Código de Procedimiento Civil, en atención a que es trabajador dependiente de empresas que forman parte del mismo grupo económico de la demandada, lo que de acuerdo con la legislación laboral constituye un vínculo de subordinación o dependencia calificado como contrato de trabajo.

Que evacuando traslado la demandada solicita el rechazo de la tacha, con costas, ya que el testigo ha declarado prestar servicios remunerados para la Empresa de Operaciones Portuarias de Valparaíso SPA, empresa de muellaje, persona jurídica totalmente distinta e independiente en cuanto a su estructura societaria y administrativa de la demandada Terminal Cerros de Valparaíso S.A. Así, la protección que entrega la normativa laboral y el tratamiento que otorgan los Tribunales laborales a los trabajadores que prestan servicio bajo un vínculo de subordinación y dependencia ha hecho que la causal de inhabilidad invocada por la contraria sea anacrónica, puesto que los trabajadores mantienen por ley la protección e independencia que hace absolutamente válida su declaración. A mayor abundamiento, los hechos objeto del presente litigio hacen que solo los trabajadores portuarios que prestan servicios en el Terminal N° 2 tengan un cabal y único conocimiento de los mismos, por tanto la declaración del testigo es absolutamente necesaria.

Que la tacha fundada en el artículo 358 N° 5 del Código de Procedimiento Civil se rechazará, ya que en concepto de esta juez, son insuficientes los dichos del testigo examinado en autos, para efectos de poder dar por cumplidos los requisitos de la causal de inhabilidad antes señalada.



Foja: 1

CUARTO: Que, por último, a fs. 317 la demandante opone tacha respecto de la testigo Rocío Nereyda Álvarez Matamoros fundada en el artículo 358 N° 5 del Código de Procedimiento Civil, por ser la testigo trabajadora dependiente de la demandada.

Que la demandada evacuando traslado solicita su rechazo, con costas, ya que en la actualidad los derechos y garantías que otorga la legislación laboral a los trabajadores que prestan servicios bajo un vínculo de subordinación y dependencia y el reconocimiento jurisprudencial que los Tribunales de Justicia han dado a los mismos, hacen que la causal invocada sea absolutamente anacrónica; así, la trabajadora que pretende prestar su declaración es absolutamente independiente de su empleador. En este sentido, ella ha manifestado tener el cargo de Jefe de Seguros y Reclamos, teniendo cabal conocimiento de los hechos objeto del litigio, siendo su declaración absolutamente necesaria para el esclarecimiento de los mismos.

Que la tacha opuesta por la demandante, fundada en el artículo 358 N° 5 del Código de Procedimiento Civil se rechazará toda vez que, en concepto de esta juez, son insuficientes los dichos de la testigo examinada en autos, para efectos de poder dar por cumplidos los requisitos de la causal de inhabilidad antes señalada.

II.- EN CUANTO AL FONDO:

QUINTO: Que a fs. 1 comparece Eduardo Morales Robles, abogado, domiciliado en calle Cuatro Norte N° 1346, Viña del Mar, en representación de Carlos Herrera Arredondo Limitada, sociedad comercial del giro barraca de fierros, en lo sucesivo “CHA”, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario en contra de Terminal de Cerros de Valparaíso S.A., admitirla a tramitación y en definitiva acogerla en todas sus partes declarando resuelto el contrato de servicio celebrado entre las partes relativo a la parte incumplida, condenando a la demandada al pago del daño emergente que corresponde a la suma de \$144.612.436, relativa al material extraviado por la demandada, más la suma de \$5.542.822 correspondiente al valor de los servicios que la



Foja: 1

demandada no prestó y pese a ello cobró, además del lucro cesante correspondiente a la suma de \$35.392.005, más reajustes, intereses y costas.

Señala que deduce demanda en procedimiento ordinario de mayor cuantía en contra de la sociedad Terminal Cerros de Valparaíso S.A., sociedad comercial del giro operador portuario, en adelante “TCVAL”, con el objeto de que se declare resuelto el contrato que une a las partes respecto de las obligaciones incumplidas por la demandada, con indemnización de perjuicios.

Relata que Carlos Herrera Arredondo Limitada celebró un contrato de compra de mercadería con la sociedad China Cumic Stell Limited. Lo adquirido, entre otros, comprendía 30 bobinas de laminado en caliente que fueron transportadas por la moto nave Ashiya Star, desde el puerto de Bayuquan; que el BL que amparaba esta operación es el ASBYQVAL210/211, mientras que la Declaración de Ingreso al Puerto de Valparaíso es la N°1690222856-3 con 38 atados y 30 bobinas con fecha 13 de febrero de 2014. No obstante, llegaron a sus bodegas 26 bobinas, de las cuales sólo una bobina de 2.35 mm era suya, la n° 131106961B por 12.512 kilos, el resto correspondía a 15 bobinas laminado en caliente que no tenían relación con su compra y 10 bobinas galvanizadas que tampoco correspondían a su packing list. De ellas, la Empresa “Formac” reclamó que tres eran de su propiedad, enviando copias de documentos que así lo avalaban, por lo que las retiraron de su bodega.

Para efectos de orden, detalla las 15 bobinas de laminado en caliente que les entregó la demandada, insertando un cuadro explicativo al respecto.

Afirma que, además, le entregaron diez Bobinas Galvanizadas que no correspondían a la mercadería que adquirieron, siete de las cuales se identifican con las características que reproduce; que el resto fueron retiradas por Formac cuyos datos también detalla; que, en resumen, la cantidad de kilos de las 25 bobinas que no correspondía a su mercadería fue de: 261.735 kg. De las precitadas bobinas, como se ha dicho, tres fueron retiradas por Formac, totalizando 20.230 kgs, con lo cual quedaron 22 bobinas que no le correspondían, equivalentes a 241.505 kgs.



Foja: 1

Que sólo una de las 25 bobinas recibidas correspondía a la mercadería adquirida por la actora, identificada con la serie N°X131106961B con un peso de 12.512 kilogramos; que compró 30 bobinas, 26 de las cuales llegaron a su Planta Industrial, pero sólo una correspondía a la mercadería comprada, por lo que consecuentemente 29 bobinas nunca fueron entregadas por la demandada; de las 25 bobinas erróneamente entregadas, 3 fueron entregadas a Formac S.A., quien demostró con los documentos correspondientes ser el dueño de ellas, el resto (22 bobinas) las retornaron a la potestad aduanera.

Sostiene que cumplió todos los trámites de importación y pago de los impuestos correspondientes a través de su Agente de Aduanas, gran parte de esa mercadería fue erróneamente entregada por TCVAL al transportista con la consecuente llegada a bodegas, de otra mercadería que era del todo diferente, distinta en espesor y calidad, a partir del 19 de febrero de 2014; que al día siguiente de la entrega errónea, Jacqueline Ramírez, ejecutiva de la demandante, procedió a denunciar a la Agencia de Aduanas el error de la entrega y a reclamar sus 29 bobinas, según el detalle que expone.

Que, habiendo transcurrido más de once meses desde que la mercadería llegó al país no cuenta con ella. A su vez, aquella erróneamente entregada por TCVAL al Transportista, y recibida por él, fue debidamente devuelta a la potestad aduanera. Con esto, su faltante corresponde a 29 bobinas de las 30 que nunca recibió.

Añadió que su empresa se ha visto perjudicada por no haber podido contar oportunamente con la mercadería que adquirió, pagando servicios, importando y pagando impuestos, ocasionándole todo ello un considerable deterioro, desde el momento que no ha podido contar con el stock de material necesario para cubrir sus volúmenes de venta, lo que la obligó a comprar localmente en Chile a un precio significativamente mayor para cumplir con los requerimientos de sus clientes. Todo esto ha incidido negativamente en su resultado por el significativo deterioro de sus márgenes de comercialización en esa línea de productos.



Foja: 1

Que la demandada, desde las primeras comunicaciones relativas al error en que incurrieron, se ha desligado de toda responsabilidad, sin realizar gestión alguna tendiente a encontrar bobinas perdidas ni ha realizado ninguna gestión para entregar a su verdadero dueño las bobinas que la demandante devolvió a la potestad aduanera. Por otra parte el gerente comercial Sr. Christian Pedraza, se reunió con don Juan Carlos Manzur, Gerente de Operaciones de TCVAL para tratar de resolver el problema pero éste se negó a prestarle ayuda en el tema e indicó que debían proceder a demandar judicialmente a TCVAL, pero que no obtendrían cooperación de ellos.

En cuanto al derecho, se refiere a las obligaciones contractuales, señalando que los servicios contratados por TCVAL no son del todo voluntarios, desde el momento que habiendo una concesión del puerto, no es factible dirigir la mercadería a otra unidad portuaria – llevándose a efecto todo el proceso de descarga y desconsolidación de la mercadería adquirida desde la nave anteriormente identificada, para luego transferir la carga a los transportistas de la actora para su posterior transporte terrestre hasta sus bodegas de Santiago. Todos estos servicios eran promocionados como procesos de alta tecnología y eficiencia; sin embargo, le entregó al transportista mercadería que casi en su totalidad no correspondía, no respondiendo a ninguno de sus requerimientos ni realizando trámite alguno para ubicar la mercadería, con el objeto de entregarla a la actora, retirando la entregada erróneamente.

Que indicó que cumplió con sus obligaciones contractuales de pago de los servicios, uso de muelle de la carga, transferencia de carga fase II y transferencia de carga fase I, según da cuenta la factura emitida por la demandada N° 0000776 de 14 de febrero de 2014, por la suma de \$8.112.201 debidamente pagada con fecha 17 de febrero de 2014; que dicha factura comprendió servicios relativos a 593 toneladas de las cuales 418 estaban referidas a servicios respecto de las 30 bobinas ya señaladas. Como sólo una de las treinta bobinas adquiridas correspondía a mercadería de la actora, y esta tenía un peso de 12.512 kilogramos, se hizo el pago de servicios relativos a 405 toneladas no prestados por la demandada.



Foja: 1

Así, refiere incumplimientos contractuales, toda vez que TCVAL es una sociedad anónima que opera el terminal N° 2 del Puerto de Valparaíso, a través de una concesión, prestando servicios para la realización de faenas de Transferencia de Carga Fraccionada de fierros y aceros para Carlos Herrera, lo cual se define en el Manual de los Servicios publicados por TCVAL en su página WEB; agrega que dentro de las obligaciones de TCVAL se incluyen la expedición de todos los documentos que dejen constancia de la recepción y despacho preciso de la carga transferida, incluyendo su administración y gestión, todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de los servicios objeto del contrato fundante de autos en los términos y condiciones señalados al efecto en el referido Manual de los Servicios; y, que dichos servicios son remunerados conforme a las Tarifas establecidas para cada una de estas faenas en dicho Manual.

Dijo que es evidente que el Almacenista tiene la obligación de entregar la mercadería contratada a quien corresponda y en caso que ello no suceda, debió haber procurado entregar la información correspondiente, realizando las gestiones necesarias para hacer el cambio, lo cual no sucedió ya que se negaron a entregar información, y a la fecha no ha obtenido las bobinas faltantes ni los daños y pérdidas señalados, tampoco ha recibido ninguna cooperación de entidades que cometieron el error y que se encuentran bajo la potestad fiscalizadora de Aduanas de Chile; que por Oficio N° 036 de 4 de junio de 2014, el Servicio Nacional de Aduanas de Valparaíso dispuso que se autorizó el reingreso de la mercancía erróneamente entregada a la actora. El almacenista TCVAL debía verificar físicamente el número de lote de las mercancías en su ingreso a los recintos portuarios, y el despachador debía remitir los antecedentes al Departamento de Fiscalización para investigar los hechos que originaron el error en la entrega de los bultos.

Posteriormente, se refiere a los perjuicios, en especial al daño emergente que asciende al valor de las 29 bobinas adquiridas que nunca fueron recibidas por la demandante, correspondientes a 405.179 kilogramos, cuyo valor por kilogramo de material adquirido corresponde a \$356,91, dando un total de \$144.612.436, por el pago de servicios que no fueron prestados,



C-432-2015

Foja: 1

correspondientes al manejo de 405.179 kilogramos de mercadería debidamente pagados, según factura N°0000776; que sólo se prestaron servicios por la cantidad de 187.821 kilogramos, existiendo un pago por \$5.542.822 por en exceso más IVA.

Que el daño emergente total sufrido asciende a la suma de \$150.155.258.

Que el lucro cesante se encuentra configurado por la imposibilidad de comercializar la mercadería extraviada, toda vez que esta se adquirió en la suma de \$356,91 por kilogramo y el precio de venta de dicha clase de mercadería a clientes nacionales involucra el margen de venta. Luego detalla, por tipo de mercadería, el precio de venta en el período en el cual se debió recibir las bobinas. Concluye que las bobinas materia de autos se habrían vendido en la suma de \$180.004.442, suma que al descontarle el costo de compra al proveedor chino por \$144.612.436 es que nos da el lucro cesante por no haber podido comercializarla, correspondiente a la suma de \$35.392.005; y, finalmente, cita el artículo 254 y siguientes del Código de Procedimiento Civil y los artículos 1489 y siguientes del Código Civil.

SEXTO: Que a fs. 86 comparece Carlos Cayazzo Appelt, abogado en representación de la demandada Terminal Cerro Valparaíso S.A. (en adelante TCVVAL), contestando la demanda, solicitando su rechazo con costas, por no ser efectivos los hechos en que se funda, negando todos aquellos no reconocidos por su parte.

Relata que el 12 de febrero de 2014, bajo manifiesto N° 106714-1 arribó al Puerto de Valparaíso proveniente de Bayuquan – China, la M/N Ashiya Star que transportaba diversos cargamentos consistentes en carga fraccionada de fierros, destinada a distintos consignatarios en Chile; que la M/N Ashiya Star correspondía a servicio de transporte tipo “Tramp” servicio, que a diferencia de las naves de “línea” no tienen itinerarios fijos y comercian en todas las regiones buscando carga, principalmente a granel, que suelen arribar a puertos de destino en condiciones de estiba, trinca, sin marcas y estado de mercancías deficientes, lo que ha sido reconocido expresamente por el Servicio Nacional de Aduanas en su Circular N° 0323-2010. Que el 17 de



Foja: 1

febrero de 2014, en conformidad a lo prescrito en los artículos 1241 y 1242 del Código de Comercio, TCVAL notificó protesta formal al Capitán de la M/N Ashiya Star indicando: *“Por favor tenga en cuenta que antes de y durante la descarga de la mercancía de su embarcación realizada en el puerto de Valparaíso, se observó que la carga se encontraba estibada incorrectamente y con daños sin trinca y pobres amarres. Las Bobinas de acero y planchas se observaron oxidadas, con daño estructural, rasgados y abolladas en alto porcentaje, sin excluir los paquetes que llegaron en condición similar”*. Que la estiba, trinca y condición de arribo de la carga es responsabilidad de la nave, sus armadores y/o representantes, por lo que TCVAL no acepta responsabilidad por bajo rendimiento, costos o cualquier reclamación por la condición de arribo de la carga. Que el documento indicado fue recibido por el “Chief Officer” de la M/N Ashiya Star y TCVAL, dejando constancia de hechos que pudieron haber afectado su responsabilidad haciendo expresa reserva de derechos y acciones sobre los mismos. Que el actor adquirió desde su proveedor en China, mercancías consistentes en 30 bobinas de acero laminadas en caliente, que fueron transportadas a bordo de la M/N Ashiya Star, desde el Bayuquan- China, con destino Valparaíso-Chile; que los Sres. China Cunic Stell Limited, a fin de transportar las mencionadas cargas a Chile, celebraron con los Armadores de la M/N Ashiya Star, un contrato de transporte marítimo de mercancías amparado por el BL N° ASBYQVAL210/211, emitido unilateralmente por el transportista marítimo indicado; que las cargas arribaron al Puerto de Valparaíso-Chile, el día 12 de febrero de 2014 mediante declaración de ingreso anticipada de fecha 29 de enero de 2014 N°1690222856-3, sin que en dicho documento se entregaran las especificaciones de las mercancías; que conforme a los servicios contratados a TCVAL, las cargas fueron desembarcadas y/o desestibadas desde la M/N Ashiya Star de acuerdo a las instrucciones proporcionadas por el Capitán de la Nave, en calidad de transportista marítimo y por el representante del Agente de Aduanas, Sr. Ramón Vivencio Catalán, quienes en representación de los consignatarios y dueños de las mercancías en el puerto de Valparaíso, recibieron las distintas partidas de propiedad de sus representados y procedieron a efectuar el despacho de las mismas hasta las bodegas de destino



Foja: 1

final, mediante tracto camiones contratados por ellos para el efecto indicado; que las cargas ingresaron a zona primaria en condición de “retiro directo”, lo que conlleva que las mercancías no fueron recepcionadas en los almacenes de TCVAL, quien no actuó en calidad de almacenista, por cuanto las bobinas y planchas de acero fueron despachadas inmediatamente, una vez desembarcadas desde la M/N Ashiya Star, cuando los despachadores de Aduana presentaron la Declaración de Ingreso debidamente autorizada y se comprobó el pago de los tributos aduaneros. No obstante lo anterior, al momento del retiro de las cargas no se presentó de parte de los representantes de los consignatarios en el Puerto, ningún tipo de reclamación con relación al estado, cantidad o condición de las mercancías, que fueron despachadas sin observaciones. Que el 13 de octubre de 2014, se presentó reclamo formal en contra de la demandada, haciendo referencia a una falta de entrega de las mercaderías e imputando una supuesta responsabilidad en este hecho.

Alega la falta de legitimación de TCVAL para ser demandada, toda vez que la obligación de entregar las mercaderías corresponde al transportista marítimo y no puede ser imputada bajo un sistema de retiro directo a los agentes de estiba y desestiba; que las calidades en que ha sido demandada TCVAL han sido confusas porque se confunde las calidades de Agente de Estiba y Desestiba y las obligaciones de entrega de mercancías derivadas de un contrato de transporte marítimo de mercancías, que no le pueden ser imputadas bajo un sistema de retiro directo de las cargas, transcribiendo el artículo 974 inciso 1° del Código de Comercio, concordado con el artículo 977 del mismo cuerpo legal. Cita la Resolución S.N.A. N° 3507/10-07-07-Compendio de Normas Aduaneras- Capítulo III- “Ingreso de Mercancías”.

Interpreta que la obligación de entrega de las cargas pesa de manera exclusiva en el transportista marítimo, debiendo entregar las especificadas en cada uno de los conocimientos de embarque emitidos unilateralmente por él, en original, cumpliendo una función de título de crédito representativo de mercancías, por los consignatarios a los transportistas en los diversos puertos de descarga, a fin que el último disponga la entrega de las mercancías.



Foja: 1

Delimita el alcance del Contrato de Prestación de Servicios de Desestiba celebrado entre Carlos Herrera Arredondo Limitada y Terminal Cerros de Valparaíso S.A., describiendo las obligaciones contractuales, indicando que los servicios han sido definidos en la factura comercial N° 0000776 de 14 de febrero de 2014, bajo los siguientes conceptos: (a) uso de muelle de la carga; (b) transferencia de carga fase I; (c) transferencia de carga fase II, y se explicitados en el “Manual de Servicios TCVAL”, documento que extracta en los títulos pertinentes, donde no se indica que a TCVAL le corresponde la entrega de las cargas, sino los servicios referidos de manera exclusiva a la desestiba de las mercancías desde las bodegas de las naves a los medios de transporte terrestre.

Que no ha existido incumplimiento imputable de su parte en el presente contrato, por el contrario, todas y cada una de las obligaciones que asumió fueron cumplidas a cabalidad, lo que resulta probado ya que la factura emitida al efecto fue cancelada oportunamente por la demandante; y que corresponde al demandante probar la obligación de entrega y el incumplimiento a la misma, toda vez que quien alega un hecho debe probarlo.

Que el sistema de retiro directo de las mercancías y la ausencia de depósito de ellas en el Terminal Cerros de Valparaíso S.A. es un hecho de público conocimiento, acreditado por los documentos de recepción de mercancías, que afecta a las mercancías cuya entrega entre el transportador y el consignatario o su representante se efectúa sin que medie un período de depósito en un área de almacenamiento en el recinto portuario, siendo entregado directamente por la nave a los medios de transporte dispuestos para tal efecto por el consignatario o su representante; que el “Despacho Directo” significa la entrega de la carga desde el gancho de la nave o grúa de tierra, al costado de la nave, sobre un medio de transporte proporcionado por el dueño de las mercancías. Lo anterior refuerza que TCVAL no participó de manera alguna en la entrega de las mercancías, solo desarrolló tareas de desestiba de cargas, debiendo ser su entrega dirigida en forma absoluta por el capitán de la nave en representación de los Armadores contratados para tal efecto, en concordancia con los representantes de los consignatarios en el Puerto; que la



C-432-2015

Foja: 1

situación hubiese sido distinta si las cargas hubieran ingresado a depósito a las dependencias de TCVAL en lo que se conoce como sistema de retiro indirecto o diferido, pero lo cierto es que esto no ocurrió siendo las cargas despachadas directamente desde la nave y entregadas de la manera descrita por las letras a) y b) del artículo 983 del Código de Comercio.

Que la intervención de TCVAL fue como mero Agente de Estiba y Desestiba, contratado por la demandante, en calidad de representante del Servicio Nacional de Aduanas, como almacenista y para cargas en sistema de retiro directo, correspondiéndole verificar que la declaración de ingreso de las mercancías se encuentre debidamente autorizada por el mencionado Servicio y que los tributos se encuentren cancelados, emitiendo al efecto un documento denominado DRC (Documento de Recepción Terminal) que es el documento oficial de TCVAL, utilizado como comprobante de recepción de carga proveniente de una nave, que también acredita la entrega directa de la Agencia de Naves, representante del Transportador, al consignatario o su representante, constituyendo, al mismo tiempo, una certificación del traspaso de responsabilidad por las cargas desde el porteador marítimo al consignatario o dueño de las mismas.

En subsidio, alega que se encuentra exenta de responsabilidad en virtud de lo dispuesto en los artículos 1241 y 1242 del Código de Comercio, puesto que la demandante ha omitido que consta del momento del arribo de la M/N Ashiya Star al puerto de Valparaíso que TCVAL notificó protesta formal al Capitán de la mencionada nave, por medio de su Chief Officer, indicando expresamente que antes y durante las operaciones de descarga de la mercancía desde las bodegas de la mencionada Motonave se realizó una observación, referente a que la carga se encontraba estibada incorrectamente y las bobinas de acero y planchas dañadas; que la estiba, trinca y condición de arribo de la carga es de responsabilidad de la nave, armadores y/o sus representantes, por lo que TCVAL no acepta responsabilidad por bajo rendimiento, costos o cualquier reclamación por la condición de arribo de la carga. Sobre el particular cita el artículo 3° de la Ley 19.542, señalando que la misma en concordancia con el contrato de concesión suscrito entre TCVAL y la



Foja: 1

Empresa Portuaria de Valparaíso, obliga a TCVAL a prestar sus servicios en forma continua y permanente, no pudiendo ser suspendidos o negados respecto de ninguna nave que arribe a los sitios de atraque de TCVAL; que la condición de arribo de la M/N Ashiya Star fue deplorable, lo que resulta habitual en este tipo de naves provenientes de China, pero aquí se acentuó; que los hechos descritos no sólo implicaron condiciones en la carga, tales como falta de trinca, daños en las mercancías, falta de marcas y contramarcas, sino también y más preocupante una condición de estiba general peligrosa para sus trabajadores, los que por responsabilidad de transportistas, embarcadores y consignatarios inescrupulosos que bajo cualquier pretexto intentan rebajar costos y percibir mayores utilidades, no llevan a cabo sus tareas como buen padre de familia, e intentan transferir sus obligaciones a diversas empresas de muellaje de los puertos de destino que se encuentra por sobre las obligaciones contractuales.

En subsidio, alega la exención de responsabilidad en conformidad a lo dispuesto en el Oficio Circular N° 0323/ 13/12/2010 y Oficio Circular N° 376/19.12.14 ambos del Servicio Nacional de Aduanas, normas administrativas que dan cuenta de la realidad constatada por el Servicio Nacional de Aduanas y de las instrucciones impartidas por este servicio público en lo relativo a las cargas objeto del pleito, transcribiendo el Oficio Circular N° 0323 de 13 de diciembre de 2010 en su punto número 4.2.

Que la demandante indica en su escrito que por oficio N° 036 de 4 de junio de 2014, el Servicio Nacional de Aduanas de Valparaíso dispuso que se autorizó el reingreso de la mercancía erróneamente entregada; sin embargo, las cargas arribaron el 12 de febrero de 2014 y fueron reingresadas a TCVAL como zona primaria aduanera en junio del mismo año, no pudiendo hacer valer su propia negligencia o descuido a fin de resguardar su responsabilidad en los hechos. Que las cargas individualizadas efectivamente reingresaron a sus almacenes parcializadamente, el 6 de junio de 2014, bajo DRC N° 1837, de 10 de junio de 2014 bajo DRC N° 1848 y 12 de mayo de 2014 bajo DRC N° 1843, dejándose constancia en estos documentos que las mismas se encontraban en malas condiciones al momento de su reingreso.



Foja: 1

Que el primer reclamo formal por estas cargas fue recepcionado por TCVAL el 13 de octubre de 2014, cerca de ocho meses después de ser despachadas las cargas por los transportistas marítimos y recepcionadas por los consignatarios desde dependencias de TCVAL, en buen estado y sin observaciones; que los actos de la demandante han sido negligentes lo cual no puede ser imputado a la demanda a fin de configurar una responsabilidad contractual inexistente. Que el Servicio Nacional de Aduanas en su Oficio Circular N° 376 de fecha 19 de diciembre de 2014, ha realizado una expresa constatación de los hechos descritos en este pleito, la cual sintetiza en que entiende que esta normativa es únicamente aplicable a TCVAL en casos en que actúe como almacenista en supuestos de retiro indirecto o diferido de cargas. Así, para el improbable evento que el Tribunal estime que ha actuado en esta calidad frente a los hechos descritos, será de cargo de la demandante acreditar que toda la documentación de ingreso de la carga, a saber, Conocimiento de Embarque, Manifiesto de Carga y Declaración de Ingreso, presentados ante el Servicio Nacional de Aduanas, contaban con la individualización y especificación suficiente y necesaria para el adecuado despacho y entrega de las mercancías – marcas y contramarcas-.

Que en subsidio de todo, refuta y desconoce los daños cuyo resarcimiento se pretende junto a su cualificación, debiendo probar la demandante el monto y la extensión de los daños referidos; ya que siendo un juicio indemnizatorio, no existe certeza en cuanto a la existencia y cuantía de la obligación, los eventuales intereses, si procedieren, deberán ser devengados sólo a partir de la fecha en que el fallo quede ejecutoriado.

Que si la demanda es rechazada totalmente, solicita al Tribunal que se condene en costas a la actora, y en subsidio, si se le da lugar a solicita que se le absuelva de toda condenación en costas, por no haber sido vencida totalmente o por haber tenido motivo plausible para litigar.

SÉPTIMO: Que en lo principal de fs. 127, la demandante evacúa el trámite de la réplica, en los siguientes términos:



Foja: 1

Indica que la demandada no conoce todos los trámites y reclamaciones que se efectuaron con anterioridad a octubre de 2014.

En cuanto a la falta de legitimidad pasiva de TCVAL, trae a colación la presentación de 30 de junio de 2015 donde aclaró que los servicios contratados con Terminal Cerros de Valparaíso, correspondían a todo el proceso de descarga y desconsolidación de la mercadería adquirida a la Sociedad China Cumic Stell Limited; que TCVAL debía preocuparse como Almacenista de entregar la carga recibida para que se transportara vía terrestre a Santiago como da cuenta la Factura N° 00776. Que hay que demandar por incumplimiento contractual de su obligación en el proceso de descarga y desconsolidación de la mercadería adquirida desde la nave ya identificada, para luego transferirla a los transportistas que la llevarían vía terrestre a Santiago.

Que la obligación de entregar las mercancías efectivamente corresponde al transportista marítimo pero sólo hasta la etapa de la operación; y, cuando no es posible entregar al consignatario, pone a disposición de éste las mercancías de acuerdo a lo que señale el contrato, las leyes o los usos del comercio, o las pone en poder de una autoridad u otro tercero, como sería el caso, a quienes según las leyes o los reglamentos aplicables al puerto de descarga hayan de entregarse las mercancías; y que la demandada intenta desconocer responsabilidad al establecer que la entrega de mercancías es y debe ser realizada bajo la dirección e intervención directa de los transportistas marítimos a los consignatarios en puerto, es decir, los Agentes o Despachadores de Aduana, proceso en el que ella no tendría ninguna participación, lo cual no es razonable, pues si así fuera, jamás habría requerido sus servicios por los cuales pagó \$8.112.201 en febrero de 2014.

Que los artículos 1241 y 1242 del Código de Comercio no eximen de responsabilidad a quienes formulan protestas, sino que les permite hacer reserva de derechos o acciones que puedan emanar del acaecimiento de hechos u omisiones relacionados con la navegación y el comercio marítimo, por los que pudiera afectarse su responsabilidad.



Foja: 1

Que resulta improcedente aplicar el oficio circular N° 376 de 19 de diciembre de 2014, dado que los hechos materia de este juicio ocurrieron 10 meses antes de la emisión de esta circular; que la obligación contractual que incumplió la demandada consistió en no descargar ni desconsolidar la mercancía adquirida de la Motonave Ahiya Star en calidad de Almacenista para luego entregar la carga a los transportistas para trasladarla vía terrestre hasta Santiago, dado que TCVAL entregó mercaderías del todo diferentes al transportista y de distinto espesor y calidad, lo que se tradujo en una serie de perjuicios para la actora. Cita las páginas 4 y 12 de la contestación en que la demandada les imputa negligencia al reclamar, afirmaciones que transcribe y recalca que el reclamo de 13 de octubre de 2014 no fue el primero, sino que el último y la consecuencia de la falta de servicio de la demandada.

Que la mercadería llegó a puerto el 13 de febrero de 2014, y el 14 de febrero TCVAL emitió la factura por sus servicios, e inmediatamente la empresa de su representación reclamó de la falta de entrega de mercadería; que el primer correo de reclamo es de 19 de febrero de 2014, dirigido a Francesca Madariaga, a Marisol Craig y a Alejandro Roldán, quienes esa fecha trabajaban en TCVAL, sin recibir solución alguna, el 17 de marzo de 2014 se reiteró el reclamo, dicho correo nuevamente es dirigido y recibido por las mismas tres personas antes indicadas; que el 25 de marzo de 2014 reitera el reclamo a las mismas tres personas, sin recibir ninguna respuesta satisfactoria; que recién el 27 de marzo de 2014, personal de TCVAL contesta generalidades y no da respuesta al reclamo señalando que están revisando el procedimiento del despacho de su carga, aunque, a su parecer, lo siguen revisando; que el 2 de abril de 2014, se sostuvo reunión en TCVAL con su Gerente de Operaciones, señor Juan Carlos Manzur, en la que participó Christian Pedraza, donde se indicó que debería demandar si queríamos tener nuestra mercadería de vuelta; que el 13 de octubre de 2014, formalmente enviaron la carta a que alude la contestación de la demanda sosteniendo que fue entregada ocho meses tarde, sin embargo, la respuesta de ella tampoco fue inmediata, ya que tuvieron que reiterar los correos para determinar si habían recibido el reclamo o no, de acuerdo con los procedimientos de TCVAL, sólo



Foja: 1

el 7 de noviembre de 2014 acusaron recibo de la documentación enviada; que el 1 de diciembre recibieron la última respuesta formal y dilatoria de TCVAL, que fue aquella en que se fundó su administración para iniciar esta demanda.

OCTAVO: Que a fs. 135 se evacúa el trámite de la réplica, ratificando todos los hechos descritos en la contestación de la demanda; y, en cuanto a las obligaciones contractuales supuestamente incumplidas por Terminal de Cerros de Valparaíso S.A., cita parte de la réplica de la actora, indicando que es necesario determinar cuáles fueron los servicios contratados a TCVAL e incumplidos por ella, de acuerdo a la factura indicada por la demandante, por la que habría cancelado la suma de \$8. 112.201, pero en ninguna parte, se hace cargo de explicar a cabalidad los servicios efectivamente contratados.

Que de la simple lectura de los servicios contratados consagrados en la factura N° 00776, no se desprende que a los demandados les corresponda la entrega de las cargas; sino que la desestiba de las mercancías desde las bodegas de las naves a los medios de transporte terrestre, pero la identificación de las mercancías a entregar son un acto de exclusiva responsabilidad del porteador marítimo, siendo imposible que se pretenda hacer responsable a los Agentes de Estiba o Desestiba por errores en la entrega.

Resume la naturaleza del contrato de transporte y las obligaciones asumidas por el transportista, a saber: 1.- Recepcionar las mercancías en el lugar de origen; 2.- Transportar las cargas desde el lugar de origen al lugar de destino y custodiar que las mismas no sufran daños o faltantes; 3.- Entregar las cargas de manera indemne a quienes vayan dirigidas, recalando que solo actúo como Agente de Estiba y/o desestiba, no en calidad de almacenista y fue el transportista marítimo quien no cumplió con su obligación de entrega; además, las cargas ingresaron a zona primaria aduanera bajo un sistema de retiro directo, de modo que las mismas fueron descargadas / desestibadas desde las bodegas de la nave directamente a los medios de transporte terrestre, dispuestos por el propio consignatario o su representante en el puerto-Agencia de Aduanas- para su despacho a las bodegas de destino final.



Foja: 1

Que si lo que se contrató fue la entrega de las cargas no tendría fundamento el pago, ya que la factura comercial fue cancelada por los servicios que especifica , latamente definidos en el Manual de Servicios TCVAL, contemplándose sólo el proceso de desestiba- desconsolidación. es decir, la transferencia de las mercancías.

Que la entrega fue efectuada por el transportista marítimo en conformidad a lo dispuesto en el artículo 983 N° 1 del Código de Comercio, poniéndola directamente en poder del consignatario, por cuanto las cargas fueron descargadas directamente desde las bodegas a los medios de transporte dispuestos directamente por los actores para el despacho de las cargas a las bodegas de destino final; que concluir lo contrario implica afirmar que los estibadores en puerto son quienes tienen la responsabilidad y obligación de discernir que cargas corresponden a cada consignatario; y, que el transportista marítimo cumple con su obligación con el sólo hecho de atracar la nave en puerto y abrir sus bodegas, sin tener responsabilidad u obligación alguna en el proceso de entrega de las cargas, que por lo demás están bajo su custodia hasta su entrega a los dueños de las mismas.

Respecto a los artículos 1241 y 1242 del Código de Comercio, consta que al momento del arribo de la M/N Ashiya Star al puerto de Valparaíso, TCVAL notificó protesta formal al Capitán de la mencionada nave, por medio de su Chief Officer, indicando expresamente que antes y durante las operaciones de descarga de las mercancías desde las bodegas mencionadas, hizo una observación referente a que tanto la mercancía como las bobinas de acero y planchas se encontraban incorrectamente estibada y con daños, la cual transcribe, nuevamente; que la estiba, trinca y condición de arribo de la carga es responsabilidad de la nave, sus armadores y representantes, por lo que TCVAL no acepta responsabilidad por bajo rendimiento, costos o cualquier reclamación por la condición de arribo de la carga. Transcribe el artículo 3 de la Ley N° 19542 que modernizó el sistema portuario estatal, indicando que el contrato de concesión suscrito ente TCVAL y la Empresa Portuaria de Valparaíso, en concordancia a la norma transcrita, obliga a la demandada a prestar sus servicios en forma continua y permanente, los mismos no pueden



Foja: 1

ser suspendidos o negados respecto de ninguna nave que arribe a los sitios de atraque de TCVAL; que TCVAL no puede negar sus servicios, independiente de la condición de arribo de la nave.

Que la actora le ha intentado transferir costos que provienen del contrato de compraventa internacional de las cargas, en lo que dice relación con la correcta individualización de las mismas y, de obligaciones provenientes del contrato de transporte marítimo de las mercancías referentes a la entrega de las cargas, ambas ajenas al contrato celebrado.

Sobre la base de lo expuesto, TCVAL a modo de proteger su eventual responsabilidad, de modo que cualquier acción por falta de entrega o daños a la carga, debe ser dirigida necesariamente a los transportistas marítimos quienes tienen la obligación de entregar las cargas en perfecto estado y en su totalidad.

Que la notificación de protesta legal a la nave, que fue recibida sin observaciones por el “Chief Officer” de la M/N Ashiya Star fueron presentadas con las siguientes finalidades: 1.- Resguardar la eventual responsabilidad de TCVAL, si el Tribunal considera que, dentro de las obligaciones contractuales se encontraba la entrega de la carga a los consignatarios; 2.- Representar al momento de la descarga de las mercancías su deplorable estado, que no ha dicho relación exclusiva con el estado de la carga, sino con la condición de la estiba misma al interior de las bodegas de la M/N Ashiya Star.

Que en cuanto a la Exención de Responsabilidad en conformidad a lo dispuesto en el Oficio Circular N° 0323 de 13 de diciembre de 2010 y Oficio Circular N° 376 de 19 de diciembre de 2014, ambos del Servicio Nacional de Aduanas, alegada por la demandante, transcribe la página N° 5, párrafo 2°, haciendo presente las siguientes confusiones de la demandante: 1.- TCVAL cumplió a cabalidad con la descarga y desconsolidación de las mercancías desde las bodegas de M/N Ashiya Star, si no lo hubiere hecho las cargas aún se mantendrían en la bodega, es decir, cumplió de manera perfecta con los servicios contratados de acuerdo al Manual de Servicios; 2.- Los servicios



Foja: 1

contratados a TCVAL lo fueron en su calidad de Agente de Estiba y/o Desestiba; no como almacenista, prueba de lo anterior es que las mercancías no ingresaron a la custodia de TCVAL, a sus almacenes sino como la propia demandante señala fueron descargadas directamente sobre los tractocamiones dispuestos al efecto para el despacho de las bobinas de acero a su destino final; 3.- No es obligación de TCVAL la entrega de las cargas, bajo un sistema de retiro directo la obligación de entrega de las mercancías le corresponde de manera exclusiva al transportista marítimo.

Que la actora no señala por qué las cargas fueron devueltas, vía conducto de aduana, tres meses y medio después que ingresaron a sus bodegas y más aún en pésimas condiciones; que éstas arribaron el 12 de febrero de 2014, siendo reingresadas a TCVAL como zona primaria aduanera, en junio del mismo año, y reingresaron a los almacenes de TCVAL parcializadamente el 6 de junio de 2014, bajo DRC N° 1837 de 10 de junio de 2014, bajo DRC N° 1848 y 12 de mayo de 2014, bajo DRC N° 1843, dejándose constancia en los documentos que las mismas se encontraban en malas condiciones al momento de su reingreso.

NOVENO: A fs. 153 se lleva a efecto la audiencia de conciliación decretada en autos con la asistencia de ambas partes; sin embargo ésta no se produce.

DÉCIMO: A fs. 156 modificada a fs. 167 se recibe la causa a prueba por el término legal, fijándose los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos.

DÉCIMO PRIMERO: Que la parte demandante, para acreditar sus alegaciones, allegó al proceso los siguientes medios de convicción:

I Documental

1.- Copia autorizada de escritura pública, Repertorio N° 37781-2013, Poder Especial Carlos Herrera Arredondo Limitada a Morales Robles, Eduardo y Otro, de 9 de diciembre de 2013, que rola de fs. 13 a 15.



C-432-2015

Foja: 1

- 2.- Copia simple de Factura N° 0000776, Terminal Cerros de Valparaíso S.A. de 14 de febrero de 2014, que rola a fs. 16.
- 3.- Copia simple de Mill Test Certificate, que rola a fs. 17 y 18.
- 4.- Copia simple de N° 036, Servicio Nacional de Aduanas de Chile, Dirección Regional de Aduanas V Región, Departamento de Fiscalización, Valparaíso, 4 de junio de 2016, que rola a fs. 19.
- 5.- Escrito firmado, En lo principal: Evacúa Traslado, En el otrosí: Hace uso de la citación, que rola de fs. 48 a 53.
- 6.- Los documentos que se tuvieron por acompañados a fs. 257, guardados en Custodia del Tribunal N° 634-2017, Lugar Especial, consistentes en:
 - 1) Copia simple de Resolución Exenta N° 13922 del Servicio Nacional de Aduanas, Dirección Nacional de 20 de diciembre de 2013.
 - 2) Copia simple de Oficio Circular N° 0323, Valparaíso 13 de diciembre de 2010.
 - 3) Copia simple de Of. Ordinario N° 9965 de Servicio Nacional de Aduanas, Dirección Nacional de 8 de septiembre de 2015.
 - 4) Copia simple de carta signada por Álvaro Espinosa Almarza, Gerente General, Terminal Cerros Valparaíso S.A., de 18 de julio de 2014.
 - 5) Copia simple de carta signada por Ramón Vicencio Catalán , Agente de Aduana de 9 de abril de 2014.
 - 6) Copia simple de Factura N° 0000635, RUT 76.299.871-8, Terminal Cerros de Valparaíso S.A. de 7 de febrero de 2014.
 - 7) Copia simple de Factura N° 0000776, RUT 76.299.871-8, Terminal Cerros de Valparaíso S.A. de 14 de febrero de 2014.
 - 8) Copia simple de Orden de Compra 4200024080, Carlos Herrera A., Fechas Emisión y Vencimiento 7 de abril de 2014.
 - 9) Set de 11 impresiones a color de fotografías.



C-432-2015

Foja: 1

10) Copia simple de Documento de Recepción de Carga N° 893 de 12 de febrero de 2014.

11) Copia simple de Mill Test Certificate.

12) Copia simple de N° 036 de Servicio Nacional de Aduanas de Chile, Dirección Regional de Aduanas V Región, Departamento de Fiscalización de 4 de junio de 2014.

13) Copia simple de carta signada por Claudia Herrera Toledo, Gerente General de 13 de octubre de 2014.

14) Copia simple de Procedimiento de Reclamos, Terminal Cerros de Valparaíso S.A., Revisión 03, Junio 2014, TCVAL Grupo OHL.

15) Copia simple de Facturación y Garantías, TCVAL, Terminal Cerros de Valparaíso S.A.

16) Copia simple de Procedimiento para el Despacho de Mercancías Aceros y sus Derivados, Revisión 01, Junio 2014.

17) Copia simple de Manual de los Servicios Frente Atraque Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL, Grupo OHL, Revisión 01, Mayo 2014.

18) Copia simple de correos electrónicos de 3 de diciembre de 2014, 1 de diciembre de 2014, 11 de noviembre de 2014, 7 de noviembre de 2014, 6 de noviembre de 2014, 5 de noviembre de 2014, 28 de octubre de 2014 y 14 de octubre de 2014.

19) Copia simple de correo electrónico de 27 de marzo de 2014.

20) Copia simple de Guía de Despacho N° 876638, Carlos Herrera Arredondo Limitada.

7.- Los documentos que se tuvieron por acompañados a fs. 226, guardados en Custodia del Tribunal N° 645-2017, Lugar Especial, consistentes en:

1) Copia simple de Factura N° 2098936, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 24 de abril de 2014.



C-432-2015

Foja: 1

- 2) Copia simple de Factura N° 2098646, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 14 de abril de 2014.
- 3) Copia simple de Factura N° 2098642, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 14 de abril de 2014.
- 4) Copia simple de Factura N° 2098002, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 20 de marzo de 2014.
- 5) Copia simple de Factura N° 2097766, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 9 de mes ilegible de 2014.
- 6) Copia simple de Factura N° 2096811, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 15 de abril de 2014.
- 7) Copia simple de Factura N° 2096557, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 19 de marzo de 2014.
- 8) Copia simple de Factura N° 2096135, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 20 de marzo de 2014.
- 9) Copia simple de Factura N° 2095295, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 10 de abril de 2014.
- 10) Copia simple de Factura N° 2095172, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 9 de abril de 2014.
- 11) Copia simple de Factura N° 2095067, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 8 de abril de 2014.
- 12) Copia simple de Factura N° 2094494, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 29 de marzo de 2014.
- 13) Copia simple de Factura N° 2093859, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 19 de marzo de 2014.
- 14) Copia simple de Factura N° 2093643, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 17 de marzo de 2014.



C-432-2015

Foja: 1

15) Copia simple de Factura N° 2093628, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 15 de marzo de 2014.

16) Copia simple de Factura N° 2093132, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 31 de marzo de 2014.

17) Copia simple de Factura N° 2093056, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 28 de marzo de 2014.

18) Copia simple de Factura N°2092453, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 20 de marzo de 2014.

19) Copia simple de Factura N° 2092163, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 15 de marzo de 2014.

20) Copia simple de Factura N° 2089359, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 24 de abril de 2014.

21) Copia simple de Factura N° 2089347, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 24 de abril de año ilegible.

22) Copia simple de Factura N°2089281, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 11 de abril de 2014.

23) Copia simple de Factura N° 2089256, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 9 de abril de 2014.

24) Copia simple de Factura N° 2088825, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 24 de abril de 2014.

25) Copia simple de Factura N° 2088737, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 12 de abril de 2014.

26) Copia simple de Factura N° 2088473, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 16 de abril de 2014.

27) Copia simple de Factura N° 2088439, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 12 de abril de 2014.



C-432-2015

Foja: 1

- 28) Copia simple de Factura N° 2087847, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 31 de marzo de 2014.
- 29) Copia simple de Factura N° 2087754, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 21 de marzo de 2014.
- 30) Copia simple de Factura N° 2086927, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 03 de abril de 2014.
- 31) Copia simple de Factura N° 2086061, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 25 de abril de 2014.
- 32) Copia simple de Factura N° 2085832, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 24 de marzo de 2014.
- 33) Copia simple de Factura N° 2085743, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 21 de marzo de 2014.
- 34) Copia simple de Factura N°2085509, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 18 de marzo de 2014.
- 35) Copia simple de Factura N° 2085233, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 10 de marzo de 2014.
- 36) Copia simple de Factura N° 2084962, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 5 de marzo de 2014.
- 37) Copia simple de Factura N° 2084818, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 3 de marzo de 2014.
- 38) Copia simple de Factura N° 2083963, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 14 de marzo de 2014.
- 39) Copia simple de Factura N° 2083674, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 6 de marzo de 2014.
- 40) Copia simple de Factura N° 2083536, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 3 de marzo de 2014.



C-432-2015

Foja: 1

41) Copia simple de Factura N° 2081379, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 12 de marzo de 2014.

42) Copia simple de Factura N° 2081161, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 7 de marzo de 2014.

43) Copia simple de Factura N° 2081065, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 6 de marzo de 2014.

44) Copia simple de Factura N° 2081005, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 5 de marzo de 2014.

45) Copia simple de Factura N° 2080908, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 4 de marzo de 2014.

46) Copia simple de Factura N° 2080884, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 4 de marzo de 2014.

47) Copia simple de Factura N° 2080809, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 3 de marzo de 2014.

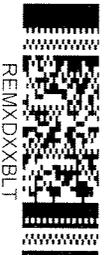
48) Copia simple de Factura N° 2079809, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 13 de marzo de 2014.

49) Copia simple de Factura N° 2096338, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha 26 de marzo de 2014.

50) Copia simple de Factura N° 2089068, Carlos Herrera Arredondo Limitada de fecha de 21 marzo de 2014.

II Testimonial

1.- A fs. 224 comparece Ramón Vicencio Catalán quien legalmente juramentado declara respecto del primer punto de prueba que no sabe si existe un contrato entre TCVAL y Carlos Herrera; sólo existe un servicio de prestaciones portuarias entre TCVAL y cualquier empresa que en este momento puede importar. Es una prestación que TCVAL le presta a todos los consignatarios, es un servicio general.



Foja: 1

Repreguntado declara que los servicios que presta TCVAL son de almacenista, esto abarca todo tipo de prestación portuaria, tanto para la estiba, desestiba y almacenamiento de carga con la autorización de parte de Aduanas y del gobierno; que TCVAL no poseía un Manual de Procedimiento para el despacho de mercancías, el error se produjo dado que las despachó equívocamente lo que condujo a que la mercancía entregada a Carlos Herrera no correspondiera a lo indicado en los documentos de base de importación; que el error se produjo por una mala entrega de casi la totalidad de la carga, lo que conllevó a que otros consignatarios tuviesen en su poder carga que no les correspondía, en el fondo el almacenista, de acuerdo a las instrucciones de la Dirección Nacional de Aduanas no cumplió con las instrucciones que ésta imparte; que retiró o recibió la mercadería importada como final de toda la partida de la carga que venía en la nave; que la obligación de entrega de la mercancía compete directamente al almacenista; que entregó parte de la mercancía mal entregada al Servicio Nacional de Aduana, que correspondía a otro consignatario que no era Carlos Herrera, a su vez, la carga correspondiente a Carlos Herrera fue procesada por otra empresa, no recuerda cual era pero estuvo a cargo de esto; que no sabe específicamente como se clasifican o denominan los servicios que presta TCVAL, pero las fase 1 y fase 2 involucran la recepción, movilización, porteo, despacho de mercancías y almacenaje. Al involucrar estas dos fases estamos hablando de una prestación completa para el despacho de mercancías; que es difícil que exista otra empresa distinta de TCVAL que preste el mismo servicio en el mismo terminal portuario, ya que ellos se adjudicaron la licitación del espigón y dan la prestación completa; que en el pasado Carlos Herrera no celebró contratos con TCVAL.

Contrainterrogado responde que los documentos en que se encuentran especificados los servicios portuarios prestados por TCVAL a los que se ha referido como fase 1 y fase 2 son de conocimiento público y en él se indican claramente los procesos que abarcan dichas fases. Podrían estar en el manual de procedimiento de TCVAL, que se dio a conocer dos meses después de transcurridos los hechos; que TCVAL debió en su momento requerir o poseer



Foja: 1

los documentos de base de la importación para así poder individualizar y separar mercancías de acuerdo a los documentos de compra de importación. Hay documentos de despacho de la mercancía y están en Aduanas. No existe un contrato es una obligación de prestaciones de servicios que incluye todos eso. El tema de las fases es un servicio general en cuanto a descarga, movilización, separación, individualización y almacenamiento de mercancía; que la declaración de ingreso fue tramitada de forma anticipada, como despacho de barco, patio camión; que la desestiba de la carga desde las bodegas de la M/N Ashiya Star es un procedimiento de TCVAL, en que ellos una vez arribada la nave proceden a la descarga o desestiba. No sabe quién lo instruyó, ya que está en el procedimiento y las obligaciones de TCVAL y nadie tiene que instruir; en cuanto a los consignatarios referidos en su declaración hay 6 empresas involucradas y una de ellas tenía carga de Carlos Herrera, no recuerda el nombre de esa empresa; que no recuerda nada de las mercancías devueltas a zona primaria por el actor, pero el estado de las bobinas no fue objetado por almacenista ni aduanas; que los concesionarios de frente de atraque que tiene el puerto de Valparaíso que prestan servicios de estiba y desestiba de mercancía, son Terminal Pacifico Sur y TCVAL.

Respecto del segundo punto de prueba declara que cuando sacó los porcentajes era un entre 30 a 40% del total de la carga que se despachó equivocadamente.

Repreguntado declara que calculó lo anterior en base a la carga que fue entregada a TCVAL sin considerar lo que procesó en la otra empresa; que para valorizar el monto de lo no entregado tomó en consideración el conocimiento de embarque y las facturas enviadas por el proveedor hacia Carlos Herrera; que la tarifa de los servicios u horarios que cobró por la desestiba y desembarque de la mercancía se calcula en base a la cantidad, puntualmente el peso de la transferencia de la carga.

Contrainterrogado responde que desconoce cuántas bobinas u otros tipos de mercancías procesó la otra empresa a la cual ha hecho referencia en su declaración; que las tarifas que cobra TCVAL por la prestación de sus



Foja: 1

servicios aparecen en su Web además su departamento de contabilidad está al ingreso de zona portuaria, lo que facilita la obtención de esta información.

2.- A fs. 231, comparece Jacqueline Andrea Ramírez Montecinos, quien previamente juramentada declara respecto del primer punto de prueba que existe un contrato entre TCVAL y Carlos Herrera Arredondo Limitada, donde se contratan servicios de TCVAL que incluyen uso del muelle, transferencia de carga fase que consiste en bajar la mercancía del barco y transferencia de carga fase 2 que incluye el almacenamiento o acopio de las mercaderías y el despacho a sus transportes, en sitios de TCVAL; que la demandada no cumplió con sus servicios de bajar la mercadería del barco, separarla y asignar lo que según la documentación entregada y el documento llamado lista de empaque era de su pertenencia, que consistía en 30 bobinas de acero y de estas 30 sólo les despachó 26, y de las 26 que entrega sólo una era suya y las demás no eran coincidentes con su carga en calidad tamaño o producto. Ante esta situación le se informa a TCVAL y posteriormente se sostiene una reunión con el que en ese momento mantenía una jefatura, don Juan Carlos Manzur para pedirle la colaboración a pesar de que contaba con los antecedentes, indicándoles que demandaran a la compañía para que a nivel de abogados o de seguros se resolviera el tema. Como las mercaderías no eran suyas se hicieron las acciones necesarias para devolverla a almacén primario, cosa que ocurrió posterior al afuero físico que realizó un funcionario de aduanas en su bodega; que se enteró del incumplimiento cuando empezó a llegar la mercadería a sus dependencias, el jefe de planta chequeó que éstas no coincidan con la documentación de compra. Al no cumplirse este requerimiento informó de inmediato vía correo electrónico que había un error en la entrega, misma información que se le envió en su oportunidad a TCVAL para que corrigiera los siguientes despachos; que Carlos Roa era su vínculo con TCVAL en ese momento, siendo la comunicación a través de teléfono y vía correo electrónico; que visualizó la factura que TCVAL emitió a Carlos Herrera por la prestación del servicio que contempla y vuelve a repetir uso de muelle, transferencia de carga fase 1 y fase 2. El número de la factura es la 776 y el monto es de \$8.112 y fracción. Hay operaciones anteriores a ésta donde



Foja: 1

también hay facturaciones al respecto y hasta el día de hoy mantienen el vínculo de servicios. Asegura que no ha podido desistir de ellos porque desde fines del 2013 ganaron la licitación de gran parte del puerto de Valparaíso, donde llegan mayoritariamente sus cargas. La factura 776 tiene fecha 14 de febrero del 2014 y en sus registros contables se canceló el 17 de febrero del mismo año. Recuerda todo esto ya que al momento de ser citada por sus abogados indicándole que era esta la causa retomó la carpeta que involucra su operación.

Contrainterrogada sobre si reconoce lo documentos que se le exhibieron en ese acto, correspondientes a las facturas 775, 776, 777, 778 todas de fecha 14 de febrero de 2014 emitidas por los señores TCVAL a los señores Carlos Herrera guardadas en Custodia del Tribunal, respondió que sólo la número 776 dice relación con esta causa, la reconoce, y está asociada a una moto nave en particular, llamada Ashiya Star y con una carga en específico, denominada laminado en caliente; que para esta causa el material laminado en caliente eran 593 toneladas de las cuales 417 correspondían a bobinas y el saldo a bultos de planchas. El total de las bobinas eran 417, pero solo 1 era suya, o sea 10 toneladas aproximadamente; que la factura 776 corresponde a 593 toneladas de laminado en caliente y los servicios son uso de muelle, transferencia de carga fase 1 y transferencia de carga fase 2; que los servicios de transferencia de carga fase 1 y fase 2 se encuentran definidos en los Manuales de Procedimiento de TCVAL que se pueden rescatar de su página web de uso público; que reconoce el Manual versión mayo del año 2016 guardado en Custodial del Tribunal, pero antes existía otro donde la nomenclatura guardaba relación con “TCVAL 112 y 109, eran tres números, aunque recuerda sólo dos, esos hacen referencia a fase 1 y fase 2. Las dos versiones no son iguales, en el título hace mención al mismo servicio pero son distintas, no puede precisar en qué, pero claramente son distintas en la glosa; que reclamaron 29 bobinas laminadas en caliente de ancho 1.000 mm; que desde la dependencia de TCVAL retiraron 26 bobinas, sólo una era suya y las 25 restantes no eran coincidentes con lo que compraron; que entre los servicios contratados se encontraba la individualización, pesaje, separación, almacenaje



Foja: 1

o depósito de las mercancías del presente litigio, es decir, aquellos cobrados de transferencia fase 1 y fase 2; que los servicios contratados transferencia fase 1 y fase 2, ambos ocurrieron en sitios de TCVAL, siendo las cargas objetos del presente litigio puestas en el muelle que es sitio de TCVAL y posterior a esa revisión fueron cargadas a un transporte; que Carlos Herrera Arredondo Limitada contrató el servicio de transporte terrestre de las mercancías, desde el puerto de Valparaíso hasta su bodegas; que no recuerda con exactitud el nombre completo de la agencia de aduanas contratada por la demandante para efectuar el proceso de internación y retiro de mercancías desde la M/N Ashiya Star, pero era Agencia de Aduanas Patricio Zuleta; que desconoce si la agencia de aduanas mencionada solicitó el reconocimiento aduanero de las mercancías; que en su calidad de agente de aduanas, tramitó el desaduanamiento de las mercadería que TCVAL le entró como perteneciente a su compañía. No tiene conocimiento de algún documento o correo del agente de aduanas hacia la actora acerca de la disconformidad en el despacho de las mercancías en esta primera etapa, referido a la salida desde el sitio TCVAL hacia la bodega suya. Posteriormente existen correos donde su agente de aduanas le va comentando las acciones que va realizando para poder localizar sus mercaderías y efectivamente recuperarlas. Las acciones del agente de aduana consistieron en contactar a todos los demás actores que traían carga en la M/N Ashiya Star para ratificar con cada encargado de importación si hubieran recibido por error su carga, dentro de este accionar hubo una de las compañías en que su encargado estaba de vacaciones no pudiendo corroborarse de inmediato la información, pero con posterioridad tuvieron antecedentes que si recibió parte de su carga. El encargado se llama Salomón Sack; que desconoce si hubo acciones judiciales, pero le consta que Carlos Herrera Arredondo Limitada tuvo acciones para poder recuperar con Salomón Sack la mercadería, teniendo el impase que ellos ya la habían vendido, no pudiendo concretar esta recuperación; que el actor informó los hechos al Servicio Nacional de Aduanas, prueba de ello es el aforo físico que se realizó en sus dependencias y la posterior aceptación por parte de Aduanas de devolver las mercaderías que no eran suyas a Almacén Primario; que no se acuerda de la fecha en que las mercancías fueron devueltas a zona primaria,



Foja: 1

fue más menos a mediados de 2014 cuando le devolvieron bobinas que no eran de su pertenencia y tienen que haberse devuelto 25 ya que se quedaron con una que era suya; que no reconoce los documentos que se le exhiben en ese acto, correspondientes a fotografías de las bobinas supuestamente devueltas guardadas en Custodia del Tribunal porque no las vio; que como concesionarios de frente de atraque que prestan servicios de estiba y desestiba en Valparaíso y en puerto de San Antonio, además de TCVAL existe TPS y en San Antonio está Puerto Central, pero desconoce si hay más operadores.

Sobre el segundo punto de prueba responde que los perjuicios consisten en no haber recibido la mercadería evaluada aproximadamente en 144 millones seiscientos mil y fracción. Por otra parte el pago del servicio a TCVAL correspondiente a \$5.500 y fracción correspondientes a las bobinas en cuestión. Esta mercadería se pretendía vender por un total aproximado de 180 millones con los que se esperaba tener una ganancia de 36 millones. Adicional a ello esta mercadería se adquirió para atender los compromisos con sus clientes durante un mes y al no contar con la mercadería tuvieron que comprar a los operadores locales a un valor mucho mayor para cumplir con sus compromiso, en algunos casos tuvieron que anular negocios. Agrega que esta situación mancha su imagen frente a sus clientes que es su baluarte como compañía, su seriedad no se cuantifica, que no tiene plata que ponerle a eso.

Repreguntada declara que las cifras anteriores le constan pues respecto al monto de la mercadería existe la factura con su proveedor extranjero que indica su departamento contable. En cuanto al pago de servicios a TCVAL está la factura 776 emitida por ellos, donde los 5.500 millones corresponde a la parcialidad de las bobinas ya que la diferencia con los 8 millones facturados corresponde a planchas que si se recibieron conforme. Sobre el monto de venta, ésta corresponde a lo informado por el área comercial respecto a los niveles de márgenes que se manejan en esa familia de productos en particular.

3.- A fs. 241, comparece don Christian Arturo Pedraza González, quien legalmente juramentado declara respecto del primer punto de prueba que ellos contrataron a TCVAL porque en realidad es el único que da servicios de fase 1



Foja: 1

y 2 y muellaje a todos los materiales que traen importados. La fase 1 es la desestiba del material, la fase 2 es el acopio o almacenamiento y la puesta en camiones hacia Santiago, todo bajo la potestad aduanera. Tiene ese servicio se les cobra y pagan.

Repreguntado declara que su Gerente General Claudia Herrera Toledo, que es la representante legal, celebró el contrato por Carlos Herrera; que el problema se originó debido a que TCVAL les entregó la mercadería incumpliendo la fase 1 y la fase 2, anteriormente descritas, es decir, no entregó la mercadería y entregó mercadería que no les correspondía a ellos. No obstante fueron pagados estos servicios, ocho millones y fracción, no recuerda exactamente el monto; que producto de la mala entrega de la mercadería por parte de TCVAL en la fase 1 y fase 2 se les produjo a ellos un desmedro económico, debido que hasta el día de hoy no obtuvieron las mercaderías, individualizadas como 30 bobinas de laminados en caliente; que hubo incumplimiento por parte de TCVAL porque les entregaron otra mercadería que no correspondía a la ellos, habiéndoles pagado el servicio de fase 1 y fase 2, aun así no entregaron la mercadería que correspondía; que se enteró del incumplimiento una vez que empezó a llegar la mercadería. En esa oportunidad viajó a Valparaíso a contactarse con alguien de TCVL, en su momento los atendió Juan Carlos Manzur que era Gerente de Operaciones, a quien le explicó que estaban llegando mercaderías que no correspondían a ellos, y él de muy mala forma lo comenzó a increpar gritándole que no les hiciesen el reclamo a ellos y que el seguro de TCVAL les va a pagar lo que corresponde, textualmente le dijo: “echemos a andar los seguros”. Es enfático en que fue gritoneado y maltratado cuando necesitaba una respuesta lógica y pedirles ayuda; que después de la respuesta que obtuvo de TCVAL conversó con su agente de aduanas para saber qué acciones podían tomar, ya que la demandada no les habían prestado ninguna asistencia; que efectivamente hubo una investigación interna la que arrojó que ya habían recibido otra mercadería. Dentro de esta misma investigación, su agente de aduanas empezó a mandar una circular a todos los importadores que venían en el barco Ashis Star pidiéndole que dijese si habían recibido también en forma errónea materiales, descubriéndose que no



Foja: 1

habían sido solamente ellos los que habían recibido materiales que no les correspondían. Una vez terminada la investigación se contactó con Aduanas y tuvo una reunión personal con la Directora General exponiéndole el caso y pidiéndole que los guiara, que les diga qué hacer con la mercadería que no les correspondía y ella les indicó que la tenían que devolver a la zona primera. La Directora mandó un aforo físico a sus bodegas, dando fe de que lo que compraron venía descrito en el manifiesto, no correspondía y lo estaban devolviendo a la zona primaria.

Contrainterrogada responde que los servicios contratados por los actores a TCVAL, indicados como fase 1 y fase 2 contemplaban la separación, individualización, pesaje y depósito de la carga. Claramente está la desestiba, el acopio o almacenamiento y el muellaje que fue cobrado en su oportunidad; que las cargas objeto del presente juicio fueron depositadas en almacenes de TCVAL y posteriormente fueron entregadas sobre camiones para destino final; que contrataron un agente de aduanas para que procediere al desaduanamiento de las mercancías entregadas por TCVAL; que no sabe si el agente de aduana contratado por la actora pagó de manera anticipada los derechos de internación aduanera; que una vez entregada por parte de TCVAL y luego del desaduanamiento de esas mercaderías la empresa de transporte Rojas retira el material; que durante la investigación se contactó a Sack S.A., ellos no contactaron a nadie más, pero sí los contactó Formac S.A; que los señores Sack reconocieron haber recibido cargas de las correspondientes al actor, específicamente, el total de las 30 bobinas que no le han llegado hasta el momento, además reconoció que las había vendido; que en la reunión con el Servicio Nacional de Aduanas se sostuvo que la Directora Regional iba a realizar un sumario interno contactándose con los importadores que venían en esta nave. Ellos no denunciaron el hecho al Servicio Nacional de Aduanas ya que el contrato era con TCVAL y no con Sack; que no se inició ningún tipo de acción judicial en contra de los señores Sack por la utilización de las mercancías de su propiedad debido a que el contrato era con TCVAL y no con ellos.



Foja: 1

Sobre el segundo punto de prueba declara que compraron las 30 bobinas aproximadamente en 148 millones de pesos y las pensaban vender en 185 o 187 millones de pesos, ese es el perjuicio. Además tuvieron que comprar en plaza todos los compromisos que tenían pendientes y ya vendido de esta mercancía que falló. Por otro lado pagaron aproximadamente 8 millones por una factura de TCVAL que correspondía a la fase 1 y a la fase 2 todos los derechos de internación y el transporte de las mercancías a destino final.

Repreguntado responde que como mínimo el perjuicio obtenido por el actor al no contar con la mercadería objeto del contrato asciende a 190 millones de pesos debido a que esa mercadería era lo mínimo mensual que venden. Dejaron de percibir 160 millones; que las cifras mencionadas le constan porque están marginando entre el 20 y el 30 por ciento en esas mercaderías. Costos más utilidad, allí se dispara como 560 millones; que las cargas objeto del presente litigio mantenían un seguro de transporte, no recuerda en qué aseguradora, pero fue denunciado el siniestro y desconoce cuál fue el resultado del proceso de liquidación.

III Confesional

Que a petición de la demandante comparece el absolvente don Álvaro Espinoza Almarza, quien legalmente juramentado a fs. 287 y 288, declara: 1.- Que Terminal Cerros de Valparaíso tiene la administración operacional del Terminal Portuario de Valparaíso; 2.- que no entiende la pregunta; 3.- que las labores de TCVAL consisten en descargar o embarcar carga desde o hacia un buque; 4.-que para la operación y recepción de mercaderías no era necesario que hubiera un contrato vigente entre Carlos Herrera Arredondo Limitada y TCVAL; 5.- que TCVAL no entregó equivocadamente los bultos y bobinas destinados al demandante, ya que no entrega mercaderías; 6.-que la demandante devolvió la mercadería mal despachada, 6 meses después, en atención a que ella no correspondía a la que había comprado y embarcado en la motonave Ashiya Star; 7.- que la mercadería no es procesada por TCVAL, sino que fue descargada del buque por ellos; 8.- que no le consta el error en la entrega de mercadería de TCVAL a la actora; 9.-que la demandada no entrega



Foja: 1

mercadería, sólo realiza el proceso de descarga; 10.-reitera que TCVAL no entrega mercadería; 11.- nuevamente reitera que TCVAL no entrega mercadería en modalidad retiro directo; 12.- otra vez, repite que la demandada no entrega mercadería en modalidad retiro directo; 13.-que no le consta que se le entregó a Sack la mercadería correspondiente a la demandante ni las diligencias que realizó para recuperar la mercadería mal entregada; 14.- que TCVAL no procesa la mercadería; 15.- que no le consta si informaron al agente de aduana o al demandante de algún problema respecto a la identificación de las cargas o bultos; 16.- que no formula fecha y forma de comunicación porque la respuesta anterior no es afirmativa.

DÉCIMO SEGUNDO: Que la parte demandada para acreditar sus defensas, allegó al proceso los siguientes medios de convicción:

I Documental

- 1.- Copia autorizada de escritura pública, Repertorio Número 2.507-2014, Mandato Judicial Terminal Cerros de Valparaíso S.A. a Manuel Carvalho Pardo, de 25 de septiembre de 2014, que rola a fs. 27 y 28.
- 2.- Copia simple de Fallo de la Excma. Corte Suprema, Rol N° 214-2012 de 17 de mayo de 2012, que rola de fs. 29 a 35.
- 3.- Copia simple de sentencia de San Antonio de 16 de septiembre de 2014, que rola a fs. 56 y 57, confirmada por C.A. de Valparaíso a fs. 58
- 4.- Los documentos acompañados a fs. 185, guardados en Custodia del Tribunal N° 525-2017, Lugar Especial, consistentes en:
 - 1) Copia simple de Facturas Terminal Cerros de Valparaíso S.A. RUT: 76.299.871-8, Factura N° 0000775; 0000776; 0000777; 0000778 de 14 de febrero de 2014.
 - 2) Manual de los Servicios Frente Atrache Terminal Cerros de Valparaíso, Revisión 06, Mayo 2016, Fecha 2 de abril de 2015.
 - 3) Certificado de los Auditores Independientes, HBL Chile de 9 de febrero de 2017.



C-432-2015

Foja: 1

4) Copia simple de Documento de Recepción de Carga N° 893 de 12 de febrero de 2014.

5) Copia simple de “El aviso de Arribo de las Mercancías Transportadas por Mar al Puerto de Destino”, Claudio Barroilhet Acevedo.

6) Letter of Protest, signada por Luis Hurtado Operations Departament, Terminal de Cerros de Valparaíso (TCVAL), February 17th, 2014.

7) Carta de Protesta, Valparaíso 17 de febrero de 2014.

8) Copia simple de Oficio Circular N° 0323, Servicio Nacional de Aduanas.

9) Copia simple de Solicitud de Ramón Vicencio Catalán, Agente de Aduanas, de 9 de abril de 2014.

10) Copia simple de N° 036, Servicio Nacional de Aduanas de Chile, Dirección Regional de Aduanas V Región, Departamento de Fiscalización de 4 de junio de año ilegible.

11) Copia simple de Documento de Recepción de Carga, Terminal Cerros de Valparaíso, Desembarque Nro. D.R.C 1837, 1843 y 1878, todos de fecha 4 de junio de 2014.

12) Set de 3 impresiones en blanco y negro de fotografías.

5.- Los documentos que se tuvieron por acompañados a fs. 204, guardados en Custodia del Tribunal N° 587-2017, Lugar Especial, consistentes en:

1.- Copia simple de Informe en Derecho, Max Genkowsky Moggia, abogado de 18 de abril de 2016.

2.- Copia simple de “Evaluación de Procedimiento de Entrega de Carga consignada a Señores Carlos Herrera Arredondo Limitada Transportada en la Nave Ashiya Star desde el Puerto de Bayuquan, China y hasta el Puerto de Valparaíso, Chile”, de 12 de febrero de 2014.

6.- Copia simple de correo electrónico de 6 de mayo de 2014 que rola a fs. 264.



II.- Testimonial

1.- A fs. 209 comparece Magaly Beatriz Rojo, quien previamente juramentada, respecto del primer punto de prueba declara que existe contrato entre el demandante Carlos Herrera y la empresa Terminal de Cerros de Valparaíso S.A. (TCVAL) de fecha 12 de febrero de 2014, por descarga de mercancías del cliente Carlos Herrera, lo sabe porque se desempeña como jefa de importación y exportación de Operaciones Portuarias Valparaíso (S.P.A) (OPVAL) desde el 12 de febrero de 2014, a la fecha.

Repreguntada declara que los servicios prestados por TCVAL a la demandante en virtud del precitado contrato son de descarga de la mercancía llegada en una nave al Terminal TCVAL, para lo cual se presenta un manifiesto ante Aduanas que hace la compañía naviera o agencia naviera que presenta el armador. Con esa presentación ante Aduana se descarga la mercancía y se verifica que la cantidad estampada en el papel, en el manifiesto sea la misma que se descarga y el otro es el carguío de la mercancía al camión del cliente para su destino final. Eso en el manual de servicio de TCVAL dice relación con la fase 1 y la fase 2 de transferencia de carga; que lo anterior se encuentra definido en el Manual de Servicios de TCVAL donde se indica y define lo que es la fase 1 que corresponde a la descarga de la nave y la fase 2 al carguío al transporte del consignatario (camión); que reconoce el documento que se le exhibe en ese acto denominado “Manual de Servicios TCVAL” versión mayo 2016 acompañada en autos y a que se ha referido en su declaración; que dentro de los servicios contratados por Carlos Herrera a TCVAL no se encontraba la separación, conteo, individualización y almacenaje de las mercancías consignados al actor; que el agente de aduana o despachador de aduanas efectúa el retiro de las cargas desde las dependencias del puerto a través de un auxiliar quien representa al consignatario Carlos Herrera; que no recuerda bien donde se encontraba dicho auxiliar al momento de efectuar el retiro de la mercancía, pero cree que no se encontraba en el terminal; que en el tiempo transcurrido entre los hechos del presente juicio y el día de hoy, los demandantes han utilizado los servicios de TCVAL.



Foja: 1

Sobre el tercer punto de prueba declara que por el servicio que contrató el actor de fase 1 y fase 2, no considera más que la descarga y el carguío a camión de su mercancía, quien hace entrega es la Compañía o agencia naviera.

Repreguntada declara que las cargas objeto del presente juicio no fueron depositadas en almacén u otro lugar de custodia bajo administración de TCVAL; que las mercancías permanecieron en dependencias de TCVAL una vez desembarcadas desde la motonave que las transportó durante su travesía marítima el tiempo de estadía de la nave o antes de su zarpe; que las cargas fueron retiradas por el despachador de aduana bajo sistema de retiro directo, lo que significa que la mercancía es descargada y cargada a camión y no queda en almacenaje en el terminal, por lo que la documentación aduanera y los derechos de aduana son pagados de forma anticipada; que TCVAL emitió un DRC, que es un documento de recepción de carga que acredita en el caso de retiro directo el traspaso de responsabilidad desde la agencia naviera al consignatario; que el documento que se le exhibe denominado DRC N° 893 de 12 de febrero de 2014 es el mismo al que ha hecho referencia en su declaración; que la letra D impresa en la columna No. 7 del documento DRC, que ha reconocido quiere decir documental, lo que significa que el documento DRC se hace en base al manifiesto de Aduana; que no hubo un reconocimiento físico de la mercancía por parte de TCVAL sino que se despacha directamente desde la nave a los medios de transportes del consignatario; que la agencia naviera instruye la entrega de las mercancías a los representantes de los consignatarios en el puerto bajo el sistema de retiro directo

Sobre el cuarto punto de prueba declara que el hecho de que la mercancía haya sido un retiro directo, donde el terminal es solo un paso y no es almacenista. Es la agencia naviera la que hace entrega de la mercancía al consignatario bajo este sistema.

Repreguntada declara que no recuerda bien cuáles fueron las condiciones o estado con que arribaron las mercancías transportadas a bordo de la M/N Ashiya Star pero, en general de esa nave, la carga llegó oxidada, algunas



Foja: 1

reventadas, porque toda la carga que proviene de China llega en mal estado; que TCVAL notificó protestos legales a la M/N Ashiya Star por el estado de la carga a la que ha hecho referencia; que reconoce el documento signado con el N° 4 de la Custodia N° 525-2017 denominado “Letter of Protest” y su traducción libre; que la partida de mercancía consignada a los actores desde la nave por el despachador de aduana eran 68 bultos, de los cuales eran 30 bobinas y los otros 38 no eran bobinas; que dicho número quedó consignado en el DRC; que reconoce el documento que se le exhibe como el mencionado; que la primera firma del documento es de un representante de la empresa de TCVAL que emite el DRC y la segunda es de la agencia naviera que representaba al armador; que los demandantes devolvieron a zona primera 21 bobinas, aproximadamente, cuatro meses posteriores al retiro; que dichas bobinas fueron devueltas en mal estado, oxidadas y medias desarmadas; que reconoce los documentos consistentes en fotografías de bobina de acero que se encuentran en la Custodia N° 525/17N° 9, y corresponden a las precitadas bobinas devueltas.

2.- A fs. 215, comparece Ciro Fernando González Jerez, quien legalmente juramentado expone respecto del primer punto de prueba que efectivamente existe un contrato de uso porque es parte del manual de servicio celebrado entre las partes por el cual TCVAL se obliga a destrincar, descargar y cargar a camión o a plataforma de camión, las mercancías del cliente, en este caso el actor. Este manual es de uso público o de conocimiento público y es autorizado por la Empresa Portuaria de Valparaíso. Esto fue, si no es equivocada en febrero de 2014. Lo sabe porque prestó servicios a TCVAL como estibador desde el año 2013 a la fecha.

Repreguntado declara que los servicios proporcionados por TCVAL a que ha hecho referencia en su declaración se encuentran definidos o especificados en el Manual de los Servicios; que dicho Manual de los Servicios corresponde al documento que se le exhibe, en ese acto, y que se encuentra en Custodia 525/17 bajo el número 2; que los servicios contratados por los señores Carlos Herrera a TCVAL son tarifa de uso de muelle a la carga, transferencia de carga fraccionada fase 1 y transferencia de carga fraccionada fase 2; que



Foja: 1

dentro de los servicios referidos no se encontraba la separación, individualización, conteo, pesaje o almacenaje de las mercancías; que el agente de aduana a través del auxiliar del despachante de aduana efectúa el retiro de las mercancías desde las dependencias del puerto; que el capitán de la nave instruye el proceso de desembarque o desestiba de las mercancías desde su bodega; que sabe y tiene antecedentes de que TCVAL emitió facturas de prestación de los servicios realizados a los actores; que la demandante ha seguido utilizando los servicios de TCVAL en el tiempo transcurrido entre los hechos del presente juicio y el día de hoy de manera frecuente.

Sobre el tercer punto de prueba declara que TCVAL no tiene responsabilidad en los hechos porque prestó sus servicios de acuerdo a lo estipulado en su Manual.

Repreguntado declara que las cargas o mercancías objeto del litigio no fueron almacenadas o depositadas bajo la custodia de TCVAL; que las mercancías fueron retiradas las mercancías por el despachador de aduana correspondiente por sistema de retiro directo. Esto significa que son descargadas y cargadas dentro de la inmediatez posible. Existe un formulario denominado Documento de Retiro de Cargo (DRC) que suscribe la parte de almacenamiento de TCVAL referente a la condición de retiro de mercancías; que el documento de recepción de carga referido corresponde al que se le exhibe y se encuentra en Custodia 525-2017 bajo el N° 5; que la letra D impresa en dicho documento, en su columna N° 7 significa Documental, lo que quiere decir que el despacho se realiza verificando que los kilos manifestados corresponden a los kilos presentados por el agente de aduana en su documento de retiro de carga y obviamente kilos y bultos, al no existir ninguna diferencia entre lo presentado por el agente de aduana y lo manifestado, considerando que el documento de declaración presentado por el agente de aduana es de trámite anticipado, se emite el documento como directo, lo cual es reflejado en el cuerpo del documento al presentar la palabra “directo” en el timbre, y el tipo de retiro también se aprecia en su cuarta fila primera columna la palabra “directo”; que el representante de la compañía transportadora, en este caso, Agunsa es quien entrega las mercancías a los diversos consignatarios.



Foja: 1

Respecto del cuarto punto de prueba, declara que con el DC se está dando fe de que la carga no estuvo en custodia ni en almacenamiento de TCVAL.

Repreguntado declara que recuerda que presentaron una carta protesta al capitán de la nave dado de que gran parte de las mercancías al momento del arribo de la M/N Ashiya Star al Puerto de Valparaíso se presentaban dañadas en su embalaje y otras con evidente daño; que el documento que se le exhibe y se encuentra en Custodia-525-2017 bajo el 4 corresponde a la protesta legal y su traducción libre; que aproximadamente 68 bultos conteniendo bobinas de acero fueron retiradas por parte del representante del consignatario en el puerto desde la M/N; que dicha cantidad quedó consignada en el DRC referido anteriormente; que efectivamente ingresaron mercancías a TCVAL, Zona Primaria, cuatro meses después de haber sido retiradas, en concreto, 21 bobinas de acero que estaban en malas condiciones, ya que su característica de embalaje no era adecuada para su transporte o manipulación; que las fotografías que se le exhibieron y que se encuentran en Custodia 525/17 bajo el N° 9 corresponden a las bobinas devueltas por el actor.

3.- A fs. 296, comparece Max Patricio Genkowsky Moggia, quien previamente juramentado declara que, en cuanto al tercer punto de prueba, se remite a su informe en derecho porque no conoce los hechos concretos.

Repreguntado declara que reconoce el informe en derecho acompañado en autos que se encuentra en Custodia C-5871-17, exhibido en ese acto como de su autoría, de fecha 18 de abril de 2016, pero hay un error respecto de año, que es su firma la estampada en la página 13; que la conclusión que señala en la página 11 del informe al cual ha hecho referencia corresponde a su opinión jurídica incorporada en el documento bajo el epígrafe conclusión.

Contrainterrogado declara que antes de redactar el informe revisó los Manuales de Procedimiento de TCVAL; que sí se le exhibe el manual puede explicar los procedimientos denominados Fase 1 y Fase 2, de memoria no; que revisó los manuales una vez más los requerimientos de la licitación; que revisó la versión proporcionada por el requirente del informe; que las versiones de los manuales no pueden cambiar en el tiempo porque son parte de los



Foja: 1

contratos que celebran el concesionario con la Empresa Portuaria, por lo que no pueden ser cambiados a sola decisión del concesionario. Además es un prestador de servicio público; que no puede haber seis versiones de los Manuales de Servicio de TCVAL sino impresiones con cambios de redacción muy sutiles pero no de la esencia del servicio; que no le consta que la versión del año 2014 fuera la que se encontraba vigente al momento de celebrar el contrato entre TCVAL y Carlos Herrera, tendría que ver los antecedentes; que existe un contrato de adhesión entre los usuarios y el concesionario Doctrinalmente es un caso que se enseña tal. De allí el control del estado sobre el mismo a través de la Empresa Portuaria; que el Manual de Servicio forma parte de la oferta de servicios del concesionario; que no menciona en su informe el Manual de Servicio porque es el instrumento de menor grado frente a la normativa legal reglamentaria y las bases de licitación del frente de atraque, todas las cuales deben ser respetadas por el Manual de Servicio, que en ningún caso puede alterar la normativa legal y reglamentaria impuesta por la legislación tanto portuaria como aduanera, que rige el retiro de la carga desde los recintos portuarios; que en su opinión el referido Manual de Servicio no aporta al tema de fondo, materia del informe.

4.- A fs. 304, comparece José Antonio Botto Henning, quien sobre el primer punto de prueba declara que no cree que exista contrato. Que hay un pago por servicio de fase 1 y fase 2. La fase 1 es la descarga de la mercancía de la nave y la fase 2 es el carguío a camión de la mercancía. Este es el servicio que el cliente paga al Terminal. Lo sabe por sus funciones en la empresa, es el que determina el personal para el carguío de los camiones.

Repreguntado declara que los servicios a los cuales ha hecho referencia como fase 1 y fase 2 se encuentran definidos en el Manual de TCVAL; que reconoce el documento que se le exhibe en ese acto denominado Manual de Servicios de TCVAL; que la fase 1 y la fase 2 no contemplaban la separación, individualización, reembalaje, pesaje o depósito o almacenaje de la mercancía, sólo la descarga de la mercancía y el carguío camión de la mercancía; que la mercancía objeto del presente litigio no fue almacenada o depositada en los recintos de TCVAL, la mercancía fue retiro directo; que el auxiliar de la



Foja: 1

agencia de aduana efectúa el retiro de las cargas desde las dependencias del puerto; que actores han seguido utilizando los servicios de TCVAL entre el tiempo transcurrido desde los hechos, objeto del presente juicio y el día de hoy; que los servicios Fase 1 y Fase 2 incorporados al Manual de Servicios no ha sufrido ningún tipo de modificación, ya sea ampliación o reducción, desde el año 2014; que reconoce el Manual de Servicio no sabe si es antes o después del que le muestran, pero es el mismo manual que ha visto siempre; que no sabe a qué cambios del Manual de Servicios se refieren pero siempre ha tenido conocimiento que la fase 1 corresponde a la descarga de la mercancía de la nave y la fase 2 al caguío de la mercancía al camión.

Contrainterrogado para que diga si existe otro Terminal que recibe la misma mercadería que TCVAL en la V región responde que San Antonio y Ventanas.

Al tercer punto de prueba responde que como terminal ellos despachan la carga. El despacho ante Aduana lo hace el auxiliar de la agencia de aduana. Por lo tanto, la misma guía de despacho de la mercancía es confeccionada por el auxiliar de la agencia de aduana, quien en cada camión que despacha del terminal tiene que dirigirse al funcionario de aduanas quien le revisa la documentación y le autoriza la salida de la mercancía del terminal.

Repreguntado declara que las mercancías fueron retiradas desde el puerto por el despachador de aduana correspondiente mediante retiro directo, lo que significa que es descargado de la nave, puesto en sitio y de sitio cargado a camión; que la agencia naviera que es la representante del armador instruye la descarga de las mercancías desde la bodega de la moto nave; que TCVAL emitió un DRC (documento de recepción de carga) que certifica que la carga pasó por el terminal y donde consta el mencionado sistema de retiro; que reconoce el documento exhibido que se mantiene en la Custodia del Tribunal bajo el N° 5 Custodia 525/2017; que la letra D indicada en la columna No. 7 del documento reconocido DRC significa peso documental, esto es el peso que está manifestado ante la autoridad de aduana en el manifiesto de la nave; que la agencia naviera que es la representante del armador entrega las mercancías



Foja: 1

desde la nave a los distintos consignatarios en puerto representados en este último lugar por sus agentes de aduana.

Contrainterrogado declara que DRC certifica que la carga pasó por el terminal y es el documento que en copias se le entrega a los fiscalizadores del terminal aduana, una para la agencia naviera y otra a la agencia de aduana; que la fase 1 y fase 2 de los servicios, no tienen nada que ver con el documento denominado DRC la fase 1 y la fase 2 es una faena de descargue y carguío del camión y el DRC es el documento que certifica ante la autoridad de aduana que la carga pasó por el terminal; que la función que ellos hacen es cargar la mercancía reconocida por el auxiliar de la agencia de aduana, que es de su cliente y ellos la cargaron; que toda la mercancía que cargaron siguió el mismo método usado para todos los clientes. El auxiliar de la agencia de aduana identifica su carga y ellos se le cargan. Hay veces que transportes retira cargas de varios clientes, también hay bodegas en el sector de Placilla o Casablanca donde son depositadas parcialmente las cargas para después ser esas bodegas despachadas a clientes. No sabe si fue este el caso de que constara que transporte retirara de varios clientes entregando la mercancía erróneamente o al estar en un depósito de Casablanca o Placilla al ser despachada también pudo haber un error, no sabe si ese es el caso si el auxiliar de la agencia de aduana identificó mal la carga de su cliente; que estuvo presente el día que se verificaron los hechos de la causa no en el mismo lugar pero si en el terminal porque son varios los clientes que se carguean en el mismo momento a un camión; que la descarga del buque es otro departamento, el que él supervisa es el encargado de descargar los camiones, está a cargo del personal y anda a lo largo de todo el sitio y de todas las faenas que tenga el terminal; que recuerda que la mercancía fue cargada a camión y despachada por el auxiliar de la agencia de aduana. También recuerda que cuando se hizo la devolución de 21 bobinas por un oficio de la Aduana, al ser recepcionadas, instruyó en el DRC anotar en observaciones y tomaron fotografías de la mercancía entregada. Todo esto fue en presencia del funcionario de aduana; que la mercancía de Carlos Herrera no era remanente y no fue de las últimas cargas en ser retiradas por la agencia de aduana; que lo



Foja: 1

anterior le consta porque en todas las naves remate del carguío siempre hay varios clientes. Remate de carguío es cuando se está terminando una faena; que es relativo cuantas personas trabajan bajo su dependencia, depende de las cuadrillas que tenga para cargar camiones. Depende de cuantos clientes tenga. Cada cuadrilla se conforma por cuatro personas más los supervisores. Si tiene cuatro cuadrillas son 16 personas más los dos supervisores, más o menos 18 personas, dependiendo de la cantidad de clientes o camiones a cargar. No recuerda cuantas cuadrillas estaban operativas el día de los hechos, pero como mínimo una y ésta puede cargar dos o tres clientes dependiendo cantidad de camiones en el terminal; que no recuerda el número de camiones en la fecha de los hechos; que no recuerda cuantas naves se encontraban en proceso de descarga y entrega de mercancía en la fecha de verificación de los hechos, para eso tendría que ver documentación, la certificación de anuncio de nave; que recuerda perfectamente a Carlos Herrera por los reclamos, la entrega de la mercancía, oficio de Aduana y los constantes llamados del auxiliar de la agencia de aduana; que el reclamo de Carlos Herrera le llegó varios meses después de despachada la carga por el auxiliar de la agencia de aduana; que hubo comunicaciones electrónicas entre Carlos Herrera y TCVAL relativos a la entrega equivocada de mercancía al Departamento de Reclamos; que no sabe la fecha en que ello ocurrió, ya que es muy malo para memorizar fechas por lo que dejó siempre fotocopia de toda documentación porque su memoria no es muy buena.

Sobre el cuarto punto de prueba, declara que sí es efectivo porque el terminal no es quien despacha la carga, sino que es el auxiliar de la agencia de aduana que es el representante del cliente.

Repreguntado declara que tuvo conocimiento que la mercancía objeto del presente litigio habría sido retirada por los señores SACK pues le hizo un comentario un empleado de la agencia de aduana; que sabía que los actores tenían conocimiento que sus mercancías se encontraban en poder de los señores SACK por lo que le informó el auxiliar de la agencia de aduana en conversación que mantuvieron.



C-432-2015

Foja: 1

Contrainterrogado declara que el auxiliar de la agencia de aduana, es el Sr. Roa y que la Aduana controla la salida de la mercancía desde el sector del puerto

5.- A fs. 316, comparece doña Rocío Nereyda Alvarez Matamoros, quien legalmente juramentada declara sobre el primer punto de prueba que no le consta que exista un contrato escrito, sin embargo existe una factura y un compromiso de servicio entre las partes. Esta factura se refiere al servicio de estiba y desestiba de la carga de propiedad del consignatario que llegó en el buque Ashiya Star en febrero de 2014, relacionado específicamente en la fase 1 y 2 descrita en el Manual de Servicio. Todo esto lo sabe por la investigación que hizo por el reclamo y la demanda presentada por Carlos Herrera en su calidad de Jefa de Seguros y Reclamos del Terminal de Cerros de Valparaíso.

Repreguntada declara que reconoce el documento exhibido en ese acto denominado “Manual de Servicios TCVAl” al cual ha hecho referencia en su declaración y que se encuentra en Custodia del Tribunal bajo el N° C-252-2017 N° 2; que, desde su conocimiento, no han sido modificados los servicios a los que ha hecho referencia como fase 1 y fase 2 en el documento que ha reconocido desde el año 2014 en adelante; que no hace relación la fase 1 y fase 2 las tareas o servicios de individualización, pesaje, separación, reembalaje y/o almacenaje de las mercancías; que las cargas objeto del presente litigio no fueron almacenadas en bodegas u otro lugar dispuesto por TCVAl, ya que no es parte del servicio contratado por el consignatario. No estaba relacionado al almacenaje porque las cargas eran contratadas en retiro directo, tratándose de la estiba y desestiba desde la nave al camión o al transporte dispuesto por el consignatario.

Contrainterrogada declara que por compromiso de servicios entiende ejecutar correctamente las tareas o servicios solicitados por sus consignatarios; que la tarea o servicio solicitado por el consignatario Carlos Herrera Arrendondo Limitada responde a la estiba y desestiba de su carga en fase 1 y fase 2 con retiro directo; que éste se relaciona con la estiba y desestiba de la carga o transferencia de la misma desde la nave al camión; que el buque Ashiya Star



Foja: 1

arribó el 12 de febrero de 2014, no constándole con exactitud el día de retiro o despacho de la carga o su salida desde el terminal. Sin embargo el buque salió el 18 de febrero del mismo año del terminal.

Sobre el tercer punto de prueba declara que la falta de legitimidad la comprende porque ellos como empresa no fueron contratados para la entrega de la carga ya que no es parte de su servicio.

Repreguntada declara que las mercancías fueron retiradas desde TCVAL por retiro directo que consiste en la transferencia desde la nave al transporte contratado por el consignatario para la llegada de su carga a sus dependencias. Normalmente se hace en camiones; que en el retiro directo quien entrega las mercancías es la nave o su representante naviero; que existe el documento denominado DRC o documento de retiro de la carga N° 893 donde consta el mencionado servicio de retiro directo; que reconoce el documento que se le exhibe a continuación denominado DRC N° 893 que se encuentra en Custodia del Tribunal bajo el N° 5, como aquel a que se ha referencia en su declaración; que el retiro de las mercancías está a cargo de los despachadores de aduana o agente de aduana contratados por el consignatario; que el retiro de las mercancías está a cargo de los despachadores de aduana o agente de aduana contratados por el consignatario.

Contrainterrogada declara que el retiro es función del agente de aduana y parte de los servicios por los cuales se le contrata por el consignatario, siendo éstos los representantes del consignatario ante la gestión de despacho de la carga. Es función propia del agente de aduana; que la empresa no fue contratada para retirar la carga; que el proceso de desestiba desde la nave al camión no es parte de sus funciones, por lo tanto no participó.

Sobre el cuarto punto de prueba declara que entiende que los antecedentes se relacionan con los servicios contratados por el consignatario de la empresa TCVAL en calidad de empresa de estiba y desestiba de la carga, de retiro directo fase 1 y fase 2, facturados por la empresa y que se respaldan en su Manual de Servicios y que están alineados con lo descrito en el Código de Comercio, artículo 983 en relación al retiro directo.



Foja: 1

Repreguntada declara que las condiciones de la carga transportada a bordo de la moto nave Ashiya Star era dañada, sin marcas, desarmada. Por estas razones presentaron una carta de protesta previo al zarpe de la nave, dejando constancia de las condiciones descritas; que reconoce el documento que se le exhibió acompañados en Custodia bajo C-525-2017 N° 4 denominado Letter of Protest; que recibió reclamo formal por parte de los señores Carlos Herrera en octubre de 2014 en relación a las cargas que posteriormente fueron objeto de la demanda; que inició una investigación sobre dicho reclamo formal que rechazaron formalmente por considerar no ha lugar las imputaciones que el reclamo en sí describe, ya que TCVAL no efectúa ni ejecuta la entrega de la carga, por tanto no podrían asumir responsabilidad en la mala entrega de la misma. Sabiendo además que era de conocimiento de los actores que la carga de su propiedad estaba en las dependencias de otro consignatario, según le comunicó el jefe de departamento documental Sr. José Botto, quien fue informado de lo anterior por la misma agencia de aduana de su consignatario; que se devolvieron a la zona primaria 21 o 22 bobinas totalmente deterioradas, sin ningún tipo de marca, dañadas en muy mal estado, en junio de 2014. Más de tres meses después. Hecho que incumple con su obligación según la normativa aduanera de devolver a zona primaria la carga no reconocida durante las 48 horas posteriores a su recepción; que no tiene antecedentes de que se haya solicitado reconocimiento de las mercancías por el despachador de aduana contratado al efecto por los actores; que reconoce los documentos exhibidos, correspondientes a set de fotografías que se encuentran en Custodia del Tribunal bajo el N° c-525-2017 N° 9 que son las bobinas devueltas por los señores Carlos Herrera a zona primaria en Junio de 2014; que según recuerda, pasados los 90 días las cargas devueltas a zona primaria por los señores Carlos Herrera fueron declaradas en abandono y rematadas por la Aduana.

6.- A fs. 327, comparece Santiago Arturo Zavala Fernández, quien sobre el primer punto de prueba expone que como resultado de la investigación efectuada por el, observó que existía un acuerdo de servicio para descargar la carga arribada en la moto nave Ashiya Star y posteriormente cargar ésta sobre camiones para su despacho según lo indicaron sus representantes en el puerto



Foja: 1

identificados como los agentes despachadores de Aduana. El servicio que se evaluó, indicaba que TCVAL debía destrincar la carga desde la bodega de la nave, desembarcarla y posteriormente desde el muelle embarcarla sobre camión para el retiro de ésta según instrucciones de los despachadores de Aduana, situación que de acuerdo a la documentación observada se efectuó sin contratiempos, lo cual está debidamente señalado en el DRC emitido por el Terminal y en el cual claramente se estableció el retiro de la carga que mencionaba el conocimiento de embarque y el manifiesto de carga, que para estos efectos consistió en 38 atados de fierro y 30 bobinas. Hace presente que previo a la descarga, personal del suscrito verificó la condición de arribo de la carga a bordo de la nave y como toda carga que proviene de China, se observó en malas condiciones, oxidadas y sin marca, indicativos de quien eran sus consignatarios, lo cual quedó debidamente reflejado en una carta de protesta presentada a la nave estableciendo las condiciones de lo mencionado el 17 de febrero de 2014, la misma que fue sugerida por él, dadas las malas condiciones observadas de la carga en general.

Repreguntado declara que en los antecedentes revisados constató que en el Manual de Servicios de TCVAL están explicitados los servicios contratados que se refieren a la denominada fase 1 y fase 2, que en la práctica significa respecto de la fase 1 la faena de destrincar la carga, descargarla y colocarla en el muelle y la fase 2 se refiere a cargarla desde el muelle y colocarla sobre camión. Todo ello en lo que respecta a la fase 2, siguiendo las indicaciones de los despachadores de aduana y dependiendo de la situación documental de la carga, esto último con referencia a sí la misma está en condición de retiro directo y/o de retiro indirecto. Para el caso en comento, toda la documentación revisada evidenció que la carga fue retirada en condición directa desde el Terminal, es decir el armador de la nave entregó la carga directamente al consignatario a través de su representante, en este caso, los despachadores de Aduana, los mismos que fueron contratados directamente por el consignatario identificado como Carlos Herrera; que los servicios fase 1 y fase 2 a los cuales ha hecho referencia no contemplaba la separación, individualización, pesaje, reembalaje o almacenamiento de las mercancías y, por lo evaluado, tampoco



Foja: 1

fueron solicitados. La individualización, separación y retiro de la carga fue efectuada por los despachadores de aduana nominados por el consignatario de la carga, en este caso, los actores; que revisado el Manual de Servicio vigente a la fecha con todas las modificaciones efectuadas, se constató que en lo referente a la consulta la Fase 1 y Fase 2 no han sufrido modificaciones; que reconoce el Manual de Servicios que se le exhibe que se encuentra en la Custodia del Tribunal N° 525-2017 N° 2 como el documento revisado por él en su oportunidad; que para este caso en particular y bajo el concepto de retiro directo, el armador de la nave instruye la entrega de las mercancías, ya sea en forma directa y/o a través de su representante identificado como la Agencia Marítima Agunsa, quien se coordinan con los despachadores de Aduana para el retiro de la carga desde el terminal.

Contrainterrogado declara que de acuerdo con la investigación efectuada, y en general, todo terminal concesionado por exigencia de quien concesiona, debe tener un Manual de Servicios, en el cual quedan claramente especificadas las responsabilidades, operaciones efectuadas, tarifas a cobrar, así como la definición de los conceptos de cada una de las operaciones que impliquen la operación del Terminal como tal; que de acuerdo a la documentación observada, se solicitaron por el actor los servicios para la Fase 1 y Fase 2; que para concluir lo que señalado en la respuesta anterior observó la factura emitida a Carlos Herrera Arredondo Limitada; que la nave Ashiya Star arribó al terminal el 12 de febrero de 2014, recuerda bien esto porque fue la fecha en que fueron nominados para los efectos de verificar a bordo de la nave la condición de arribo de la carga. La nave permaneció en operaciones de descarga hasta el día 18 de febrero del mismo año. El DRC está fechado el día 12 de febrero del año 2014 y en él se menciona claramente que la condición de retiro de la carga es directo y por la documentación presentada por los despachadores de Aduana se evidencia que éstos retiraron la carga el día 13 de febrero de 2014, según documento presentado a la Dirección Nacional de Aduana; que existen dos fases que están claramente señaladas en el Manual de Servicios y, en esencia, tan pronto la carga es puesta en el muelle por la grúa de la nave, ésta es acopiada por grúas horquillas en el mismo muelle para



Foja: 1

facilitar su identificación por los despachadores de Aduana que se encuentran presentes y representan a los distintos clientes de las cargas que se están descargando. En la medida que estos despachadores de Aduana identifican las cargas de sus clientes en forma inmediata y de acuerdo con el terminal, se efectúa carguío sobre camiones para su retiro desde el terminal; y, de hecho, no podría ser de otra forma, toda vez que de no efectuarse como se señala, en algún momento, tendría que detenerse la descarga desde la nave de la carga por falta de espacio en el terminal.

Sobre el cuarto punto de prueba, declara que como se mencionó anteriormente y como corolario a los antecedentes evaluados, en conocimiento de las condiciones de arribo de la carga, concluye que TCVAL cumplió exactamente con lo que se le solicitó, es decir, destrincar la carga, descargar ésta y posteriormente cargarla sobre camión para su retiro según las indicaciones de los representantes del consignatario, en este caso Carlos Herrera Arredondo, lo cual ocurrió en las fechas y en las condiciones indicadas previamente.

Repreguntado declara que la conclusión a que ha hecho referencia está plasmada en un informe emitido, en el cual se indica la conclusión de la investigación llevada a cabo sin exceptuar el haber estado presente al arribo de la nave y verificar in situ la condición de la carga; que reconoce el documento exhibido correspondiente a un informe emanado de la Empresa “Zavala y Cía” que se encuentra en Custodia del Tribunal bajo el N° C-587-2017 como documento emitido y firmado por él que tiene el FILE de Identificación: Z/VAP/0053B/14; que efectivamente existe un documento identificado como DRC que recuerda, en este caso particular, el N° 893 emitido el día 12 de febrero de 2014. El mismo no tiene anotaciones de una condición de retiro de la carga distinta a la mencionada el Conocimiento de Embarque y/o manifiesto de la carga y, en este también está claramente señalado con un timbre la condición directo de retiro de cargas desde el terminal; que el documento que se le exhibe, denominado DRC guardado en en Custodia del Tribunal bajo el número 525/2017 N° 5, corresponde al DRC emitido en la fecha antes mencionada e identifica también quien recepciona la carga como tal, que son



Foja: 1

los representantes del armador de la nave los señores Agunsa estando el nombre y firma establecido en éste.

Sobre el cuarto punto de prueba declara que revisados los antecedentes, concluye que TCVL no es responsable de retiro erróneo de la carga del terminal, toda vez que por ser una condición de retiro directo, quien tuvo el rol de identificar la carga y retirarla del terminal fue el representante del consignatario, en este caso, la Agencia de Aduana Zuleta, de lo cual TCVL no tuvo ninguna participación salvo el hecho de cumplir con lo que fue contratado, es decir, agente de estiba y desestiba de a carga.

Repreguntado declara que la condición de arribo de la carga fue verificada por su personal a bordo de la nave y la misma está expresada en carta de protesta emitida el 17 de febrero del año 2014 en la cual se expresa que la carga se encuentra en condiciones estructurales dañadas y oxidadas. Adicionalmente esta información también se menciona en el informe presentado posteriormente a requerimiento de abogado del estudio Carvallo; que reconoce la carga de protesta que se le exhibe denominada "Letter of Protest" que se encuentra en Custodia del Tribunal bajo el N°525-2017 N° 4 y que dadas las circunstancias de arribo de la carga, su misión fue sugerida por él según lo que en esta se expresa; que, efectivamente, el Sr. Carlos Herrera retornó a la potestad aduanera el 4 de junio de 2014, 21 bobinas de las 30 originalmente retiradas, las cuales fueron evidenciadas en malas condiciones, oxidadas y estructuralmente dañadas. Deja constancia que de acuerdo a una circular aduanera del año 2010 que tiene relación específica con este tipo de carga de la Dirección Nacional de Aduana, de haber identificado un retiro erróneo de carga por parte de los despachadores de aduana, del consignatario, éstos disponían de 48 horas de aviso a su agente de aduana, para regularizar la situación con la Dirección Nacional de Aduana y retornar esta carga a su potestad, situación que claramente no fue cumplida; que efectivamente reconoce en las fotografías que se le exhiben que se encuentran en la Custodia del Tribunal bajo el N° 525/2017 N° 9 las bobinas que fueron retornadas por el actor.



Foja: 1

Contrainterrogado declara que existió participación de personal de la empresa que representa en la fase 1, que fue motivo de la presentación de la carta de protesta respecto de la condicional de arribo y descarga de la carga. Posteriormente no tuvo participación, toda vez que esta carga en particular fue retirada conforme y sin observaciones de acuerdo a las instrucciones de los despachadores de Aduana nominados por el demandante, por ende no existió motivo para estar presente.

III.- Confesional

Que a petición de la demandada, a fs. 342, absuelve posiciones doña Claudia Herrera Toledo, quien previamente juramentada, declara: 1.- que su empresa adquirió desde un proveedor en China, entre otras mercancías un total de 30 bobinas laminadas en caliente, cuyo transporte marítimo fue amparado por el BL N° ASBYQVAL210/211, según lo expuesto en la demanda; 2.- que contrató los servicios de TCVAL por ser la única oferta aduanera, el detalle no lo puede precisar; 3.- que TCVAL para el cobro de los servicios – emitió las facturas N° 775, 776, 777, 778 que una vez exhibidas reconoce, porque están en su Manual de Procedimiento del año 2014, siendo la única forma de proceder al contrato; 4.-que todas las facturas individualizadas precedentemente fueron debida y oportunamente canceladas por la demandante a TCVAL, no existiendo obligaciones pendientes de pago a la fecha por los conceptos indicados en dichos documentos; 5.-que los Servicios contratados a TCVAL constan en las facturas indicadas bajo los siguientes conceptos (a) Uso de Muelle a la Carga; (b) Transferencia Carga Fase II (c) Transferencia Carga Fase I. Lo anterior,le consta bajo la única forma de contrato existente el año 2014, en su Manual de Procedimiento que está en su página web; 6.- que los Servicios que constan en las facturas reconocidas se encuentran descritos y/o especificados en el “Manual de Servicios TCVAL” del año 2014; 7.- retira la pregunta; 8.- que los servicios contratados por la demandante a TCVAL respecto de las mercancías constan en las facturas indicadas precedentemente, no existiendo otros servicios contratados relativos a estas cargas bajo el Manual de Procedimiento de TCVAL de 2014; 9.- que su empresa a fin de realizar los trámites necesarios para la internación y retiro



Foja: 1

de las cargas desde Zona Primaria, contrató los Servicios del Agente de Aduana Sr. Ramón Vicencio Catalán; 10.- que no le consta el detalle de las mercancías consignadas a la demandante ingresadas al país; 11.- que no sabe si el documento indicado precedentemente fue tramitado íntegramente por el Agente de Aduana contratado por su representante al efecto- Sr. Ramón Vicencio Catalán-; 12.- que no le consta si las cargas fueron retiradas desde zona primaria bajo un sistema de retiro directo de las mercancías; 13.-que que las cargas de la demandante no fueron almacenadas o depositadas en dependencias de TCVAL sino despachadas directamente a sus bodegas una vez descargadas de la M/N Ashiya Star, porque el contrato fue hecho en base a la fase 1 y fase 2 que existe en el Manual de Procedimiento de TCVAL del año 2014 y allí se detalla en específico lo contratado; 14.- que no le consta que la Agencia de Aduana contratada al efecto, no obstante haber declarado 30 bobinas de acero ante el Servicio Nacional de Aduana, sólo haya retirado 26 bobinas desde la Zona Primaria (delantal del muelle TCVAL); 15.- que no recuerda, en este minuto, si de las 30 bobinas adquiridas a su proveedor en China sólo hayan sido recepcionadas 26 en sus bodegas. Lo que tiene claro es que no llegaron las medidas reales compradas al proveedor extranjero; 16.-que una vez recepcionadas las cargas la demandante se percató que dichas mercancías no correspondían en su totalidad a las adquiridas desde su proveedor en China. Al confrontar papeles y lo físico se dieron cuenta de inmediato; 17.- que una vez constatado el error en el retiro de las cargas la actora tomó contacto con otros consignatarios de mercancías correspondientes al mismo embarque, a fin de realizar el intercambio de las últimas; 18.- que tomó contacto con Salomón Sack y, de los que recuerda, con Formac; 19.- que de las 26 bobinas recepcionadas por su representada tres de ellas fueron entregadas o devueltas a Formac S.A.; 20.- que no recuerda en qué fecha fue realizada la entrega/devolución de estas tres bobinas; 21.-que la devolución o entrega de estas cargas fue debidamente informada al Servicio Nacional de Aduanas pero no recuerda el detalle; 22.- que dentro de los consignatarios con quienes la demandante habría tomado contacto para para efectuar el intercambio de mercancías se encontrarían los señores Salomón Sack; 23.-que es verdad que Salomón Sack, específicamente, el Sr. Guillermo Díaz –



Foja: 1

Gerente de Productos y Proyectos- mediante correo electrónico de fecha 14 de abril de 2015 enviado a su dependiente Sra (ita) Jacqueline Ramírez, reconoció expresamente haber recibido parte de las bobinas consignadas a su Empresa, y no obstante ello, no encontrarse en condiciones de devolverlas por haber sido incorporadas en sus procesos productivos, ofreciendo entrega de bobinas en reemplazo de las ya utilizadas; 24.-que los señores Salomón Sack no han devuelto nada; 25.- se retira la pregunta; 26.- se retira la pregunta; 27.- que no recuerda si alguno de los hechos indicados en las posiciones anteriores (22-23-24-25) fue informado al Servicio Nacional de Aduanas; 28.- retira la pregunta; 29.- que no recuerda si su empresa por medio del Sr. Christian Pedraza Gerente Comercial, mediante correo electrónico de fecha 6 de mayo de 2014 informó al Agente de Aduanas Sr. Ramón Vicencio que los Sres. Salomón Sack habrían retirado parte de las cargas de su propiedad; 30.- que no recuerda si las cargas objeto del presente litigio mantenían un seguro de transporte marítimo con cobertura para el caso de faltantes y daños en los objetos asegurados, pero debería estar en el Manual de Procedimiento de TCVAL del año 2014; 31.- que no recuerda el nombre de la aseguradora con quien contrató el seguro de transporte marítimo de estas cargas; 31 a.- que no sabe si su empresa denunció el faltante de cargas como siniestro y activó la póliza correspondiente; 32.- que no sabe cuál fue el resultado del proceso de liquidación de seguro y, en caso de haber sido rechazada la cobertura, no sabe las razones del rechazo; 33.- que luego de registrarse el error en el retiro de las cargas la demandante reclamó pero no recuerda el detalle; 34.-que no sabe si la solicitud indicada precedentemente es de fecha 9 de abril de 2014; 35.- que el Servicio Nacional de Aduanas mediante Oficio N° 36 de 4 de junio de 2014 instruyó la devolución de 21 bobinas de acero a recintos de Zona Primaria; 36.- que las 21 bobinas devueltas a Zona Primaria TCVAL no fueron recepcionadas por el almacenista en malas condiciones, sucias, dobladas ni oxidadas.

DÉCIMO TERCERO: Que habiéndose ejercido por la parte demandante la acción establecida en el artículo 1489 del Código Civil, esto es la resolución del contrato que lo liga a la demandada con indemnización de



Foja: 1

perjuicios; y teniendo presente lo dispuesto que el artículo 1545 del Código Civil, dispone que: “Todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratante, y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales”, cabe tener presente que, al tener de la acción entablada y la discusión sostenida por las partes en sus escritos de postulación, para que la acción intentada pueda prosperar, resulta necesario establecer en esta sede: i) la efectividad de encontrarse las partes vinculadas por un contrato; y de ser efectivo, los términos y estipulaciones del mismo; ii) la efectividad de que la demandada no cumplió con las obligaciones que le impone dicho contrato y que el actor denuncia como infringidas; y, en el caso de ser efectivo, que haya producido un daño o perjuicio; y, iii) si el demandante, cumplió por su parte o estuvo llano a cumplir las obligaciones que a él le correspondían en el referido contrato, de forma tal que, pueda el demandado reprocharse jurídicamente dicho incumplimiento.

DÉCIMO CUARTO: Que, de conformidad con lo expresado anteriormente, y atendido lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil, la carga procesal probatoria corresponde en primer término al demandante, debiendo éste formar convicción en esta sentenciadora respecto a la concurrencia del primer requisito referido precedentemente.

DÉCIMO QUINTO: Respecto a la existencia de un contrato de prestación de servicios suscrito entre el actor y la parte demandada, Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (TcVal), no hubo punto de discusión al tenor de lo señalado en los escritos de demanda, contestación, réplica y dúplica, debiendo indicarse que, por una parte, el demandante cumplió la carga procesal impuesta, toda vez que acompañó a su libelo copia simple de la Factura n° 0000776, RUT: 76.299.871-8, Terminal Cerros de Valparaíso S.A., de fecha 14 de febrero del año 2014, rolante a fojas 16 y también signado bajo el número 7 y que se encuentra guardado en la custodia de este Tribunal bajo el número 634/2017, en la cual se describen los servicios contratados al demandado: 1) Uso Muelle a la Carga, 2) Transferencia Carga Fase I y 3) Transferencia de Carga Fase II; documento que también fue acompañado por la demandada a fojas 185, el cual se encuentra guardado



C-432-2015

Foja: 1

bajo custodia N° 525/2017 y signado bajo el número 1. En el referido documento se da cuenta además, del pago de los servicios individualizados precedentemente por un monto de \$8.112.201, efectuado por el demandante y lo cual no ha sido controvertido por el demandado, además de estar timbrado el pago en dicho documento.

La contratación de los servicios señalados precedentemente, se funda en que el actor había celebrado un contrato de compraventa de mercaderías a la Sociedad China Cumic Stelle Limited, por las cuales adquirió 30 bobinas de acero laminadas en caliente, las cuales fueron transportadas por la moto nave ASHIYA STAR, desde el puerto Bayuquan de China hasta el Puerto de Valparaíso, siendo el conocimiento de embarque (BL) que amparaba dicho transporte el ASBYQVAL210/211, del cual hace mención el documento acompañado por ambas partes e individualizado precedentemente.

Que la importancia del Conocimiento de Embarque individualizado anteriormente, radica en que de acuerdo a lo señalado por el artículo 977 del Código de Comercio, tiene una función básica de carácter probatorio, ya que por medio de él se acredita la existencia de un contrato de transporte de mercancías por mar y el hecho de que el transportador ha tomado de su cargo o ha cargado las mercancías.

Acreditan la contratación de los servicios señalados precedentemente, en que ambas partes acompañaron para acreditar sus respectivas pretensiones, los documentos que se tuvieron por acompañados a fs 257, guardado en custodia del Tribunal N° 634-2017, signado bajo el número 17 que consiste en una copia simple de Manual de los Servicios Frente Atraque Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAl, Grupo OHL, Revisión 01, Mayo 2014; y a fs 185, guardado en custodia de este Tribunal N° 525-2017, signado bajo el número 2, referente al Manual de los Servicios Frente Atraque Terminal Cerros de Valparaíso, Revisión 06 de Mayo de 2016, de fecha 02 de abril de 2015, por lo que al estar ambas partes contestes con lo señalado en el contenido de los mismos y atendida su naturaleza, forman plena convicción en este Tribunal acerca de su valor probatorio.



Foja: 1

DÉCIMO SEXTO: Que así las cosas, debe establecerse ahora si la parte demandada cumplió efectivamente con las obligaciones contraídas con el actor y que fueran referidas de manera precedente, discurrendo a su vez sobre su naturaleza y calificación jurídica, ya que ello permitirá establecer el derecho aplicable y, asimismo, zanjar sobre si es procedente la resolución solicitada, y la primera alegación deducida, esto es, la legitimación pasiva del demandado, atendida la modalidad del retiro de las mercancías.

DÉCIMO SEPTIMO: Que respecto a las formas de retiro de las cargas, el artículo 983 del Código de Comercio regula las diversas maneras en las que ella se puede materializar: a) sea 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 de 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, deban entregarse las mercancías; señalando finalmente la norma en comento que cuando la ley emplea los términos transportador y consignatario, ellos comprenden también a sus dependientes y agentes, respectivamente.

Que respecto a la primera modalidad de entrega de las mercancías, en que éstas se colocan en poder del consignatario, es lo que en doctrina se conoce como entrega o retiro directo, señalándose sobre la materia que la tenencia y custodia de la mercancía transportada pasa directamente del transportador marítimo al consignatario, persona que por el conocimiento de embarque es la facultada para recibirla. Respecto a las otras modalidades de entrega, el consignatario no recibe las mercancías directamente de parte del transportador, mediando la intervención de un tercero, lo que se conoce retiro o entrega indirecta, mediando un almacenamiento o custodia de por medio.

DÉCIMO OCTAVO: Que la distinción respecto a la forma de hacer el retiro de las cargas por parte del consignatario señalada en el considerando anterior resulta relevante, en el parecer de este Tribunal, con relación a la falta de legitimación pasiva alegada por el demandado en el caso



Foja: 1

sub-lite, ya que tiene vinculación directa con el deber de custodia regulado en el artículo 982 del Código de Comercio, que tomó como modelo para regular la materia el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transportes de Mercancías del Mar, o mejor conocido como Reglas de Hamburgo, convenio ratificado por Chile y cuyo contenido fue incorporado en el Libro III del Código de Comercio por medio de la ley 18.680, ordenamiento que regula el Transporte Marítimo, el cual en palabras de nuestra doctrina nacional "... no es la legislación aplicable a un documento. Es más que eso, es la legislación aplicable a una forma específica de efectuar el tráfico marítimo o transporte de carga..." (Eugenio Cornejo Fuller: El Contrato de Transporte bajo conocimiento de embarque. Conferencia inédita en el contexto del Seminario de Reformas al Libro III del Código de Comercio, introducidas por la Ley N° 18.680, año 1983).

Que la normativa aplicable al contrato de transporte marítimo es, de acuerdo a la doctrina sobre la materia, una regulación de carácter imperativo, que regula todas las etapas del Transporte Marítimo "...desde que se recoge la carga en un puerto convenido, su embarque y conducción por mar, hasta su entrega al consignatario en el puerto de destino...", en que la regulación aplicable es de carácter imperativo, el cual debe aplicarse a las partes del contrato, con o sin conocimiento de embarque.

DÉCIMO NOVENO: Que siguiendo lo expuesto en el considerando anterior, el artículo 982 del mismo cuerpo normativo regula la responsabilidad del transportador marítimo sobre la materia señalando que ella "...comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte."; y por su parte el artículo 983, en su inciso primero, indica que: "Para los efectos del artículo precedente, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del transportador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas:..."; señalando a continuación



Foja: 1

las formas de entrega o retiro de las cargas ya señaladas en los considerandos anteriores.

VIGÉSIMO: Que lo señalado respecto a la responsabilidad del transportador mientras las mercancías se encuentren bajo su custodia es, a juicio de esta juzgadora, de enorme relevancia para poder enmarcar los servicios contratados por el actor y que alega que no se cumplieron por el demandado, pidiendo la resolución del contrato en estos autos en relación a la falta de legitimación pasiva alegada por este último como defensa en su contestación.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que analizando la prueba documental rendida por las partes, se puede advertir en primer término, que ambas partes acompañaron copia simple del documento de recepción de carga N°893, de fecha 12 de febrero de 2014, acompañado por la parte demandante fs 257, guardado en la custodia del Tribunal bajo el N°634-2017, signado con el número 10; y, por parte del demandado, acompañado a fs 185, guardado en custodia con el N° 525-2017, signado con el número 4; por lo que al estar ambas partes contestes con lo señalado en el contenido del mismo y atendida su naturaleza, forman plena convicción en este Tribunal acerca de su valor probatorio.

En dicho documento se individualiza el conocimiento de embarque ASBYQVAL210/211, en el cual se incorporan las mercancías encargadas por el actor a China y transportadas por la moto nave Ashiya Star, bajo el manifiesto N° 106714-1 y cuya no entrega motivó la demanda de resolución de contrato de autos.

Que en dicho documento se acredita que la forma de efectuar el retiro fue de manera directa, mediante estampado que consta en el mismo, mediante declaración de ingreso n° 1690222856-3. Sobre el particular es necesario tomar en consideración, en primer lugar, el informe en Derecho acompañado por don Maximiliano Genskowsky Moya, documento que se tuvo por acompañado a fs. 204, guardado en Custodia del Tribunal bajo el N° 587-2017, signado con el número 1, lo que sumado a la circunstancia de que el autor del instrumento concurrió a rendir prueba testimonial a fs 296,



Foja: 1

reconociendo el informe antes individualizado, permite apreciar su valor probatorio de acuerdo a lo señalado por el artículo 384 N° 1 del Código de Procedimiento Civil, que en su parte conclusiva señala, en primer término, que los servicios contratados y de que da cuenta la factura N° 0000776 (uso de muelle de carga y transferencia de carga Fase I y II), no incluyen la obligación de tener que fiscalizar y controlar la entrega de las mercancías por parte del naviero, como tampoco el respectivo inventario de la carga en cuestión, en que el mismo lo debe hacer el operador portuario y no el naviero, no habiendo mediado un depósito ni custodia por parte del demandado. Además agrega el testigo, en relación al caso sub-lite, que "... al amparo de las disposiciones aduaneras nacionales, el procedimiento para el ingreso de mercancías extranjeras al país, por vía marítima, depende de si el pago de los derechos aduaneros son solucionados mediante la realización de la tramitación aduanera de manera anticipada, esto es previo a su desembarco desde la nave o incluso antes de su llegada al país, lo que permite su retiro directo...".

Que en el caso sub-lite el documento de recepción de cargas N° 893, ya individualizado, acredita que quien recibió las mercancías en representación del consignatario (actor) fue la Agencia de Aduanas Zulueta. Al respecto, el artículo 16 sobre la Ordenanza de Aduanas señala que "las mercancías que deban entrar o salir por los puertos u otros lugares habilitados serán entregadas a la Aduana en el punto de su zona primaria que señale el Administrador o jefe de ella a solicitud del consignatario o de oficio. Tanto el consignatario como el dueño del vehículo responderán del cumplimiento de la disposición anterior". Por su parte, el artículo 34 del mismo cuerpo normativo señala que todas las mercancías introducidas a territorio Nacional deben ser presentadas en Aduana, debiendo presentar todo vehículo al momento de su llegada o salida, por su conductor o representante el manifiesto de Carga, la Lista de Pasajeros y Tripulantes, como también la Guía de Correos, lo cual también regula el artículo 1° de su Reglamento (Decreto 298), con un plazo de 24 horas para ser presentados desde la fecha de arribo del vehículo, de acuerdo a lo señalado por el artículo 5 del Reglamento.



Foja: 1

Que de acuerdo a lo expuesto por el testigo ya individualizado precedentemente, con relación al informe en derecho acompañado, dicha presentación es fundamental, para que el agente de aduanas pueda gestionar la correspondiente destinación aduanera de importación, en caso de arribo de cargas a puertos nacionales, debiendo permanecer las mercancías en la zona primaria aduanera bajo la potestad del Servicio de Aduanas, hasta el momento de su retiro por el consignatario, a través de su agente de aduanas, todo ello relacionando las normas de los artículos 43, 44 y 191 de la Ordenanza de Aduanas .

Que se entiende por destinación aduanera de acuerdo al artículo 71 de la Ordenanza y 10 del Reglamento del mismo cuerpo normativo como "...la manifestación de voluntad del dueño, consignante o consignatario que indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que ingresan o salen del territorio nacional"; señalando el artículo 72 del mismo cuerpo legal que la manera de formalizar la destinación es mediante el documento denominado destinación, el cual debe indicar la clase o modalidad de la destinación de que se trate. El artículo 75, por su parte, indica que toda destinación aduanera debe ser declarada ante la Aduana bajo cuya potestad se encuentren las mercancías a que se refiere la primera, salvo que el Director Nacional de Aduana autorice su declaración ante otra Aduana.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que el testigo antes individualizado y de acuerdo a lo por él declarado, como también lo expuesto en el informe de su autoría, señala que el demandado celebró con la Empresa Portuaria de Valparaíso un contrato de concesión para poder explotar comercialmente el frente de atraque n°2, lo cual corrobora lo señalado por el actor en su libelo al respecto.

En concordancia con lo anterior, la ley 19.542 que moderniza la regulación portuaria estatal, señala que las empresas portuarias estatales podrán ejercer en forma directa sus funciones o a través de terceros, ya sea por medio de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas (artículo 7, inciso primero, primera parte); pero que con respecto a la explotación de frente de atraques solo podrá



Foja: 1

efectuarse mediante concesiones portuarias hasta por un plazo de 30 años (art.14), lo que viene a ser complementado por el Decreto 104 del 3 de Agosto 1998, el cual establece todo un marco normativo a saber para regular los procesos de licitación pública en la materia, a saber: la ley 19.542, el Decreto 104, las bases de licitación, sus modificaciones, aclaraciones y respuestas a las consultas realizadas y la propuesta u oferta técnica o económica realizada por el adjudicatario; lo que se explica por la función de carácter público que deben realizar los concesionarios, de forma continua y permanente, sin discriminar (art.3. ley); estableciendo en definitiva un verdadero marco normativo al que debe ceñirse la celebración del contrato de concesión y su proceso de licitación (art 17 reglamento), con ciertas obligaciones que deben incorporarse en los respectivos contratos, entre las que se encuentra el cumplimiento de los niveles de servicio y su prestación en forma continua y permanente, sin discriminar (letras a) y c) art.19 del Reglamento).

VIGÉSIMO TERCERO: Que siguiendo el orden de ideas expuesto en los considerandos anteriores y, en directa relación con la falta de legitimación pasiva alegada por parte del demandado, el testigo antes individualizado viene a reforzar el análisis del documento consistente en la factura N° 0000776 emitida por servicios prestados por TCVAL al actor, documento acompañado por ambas partes y cuyo valor probatorio ya fue analizado, y de lo señalado en los manuales de los servicios publicados por el demandado, uno del año 2014 y otro del año 2015, los cuales atendida su naturaleza y no siendo objetados en la oportunidad procesal correspondiente, tienen pleno valor probatorio.

Que examinado comparativamente dichos documentos en relación a los servicios otorgados por el demandado al actor, se puede observar que en ambos los servicios de Uso de Muelle a la Carga (TCVAL-R110), Transferencia de Carga Fraccionada General Fase I (TCVAL-R141) y Transferencia de Carga Fraccionada General Fase II (TCVAL-R142), están descritos con idéntica redacción y bajo el título III de “Servicios Básicos”, en los capítulos primero y segundo, respectivamente. Posteriormente en ambos documentos, aparece redactado un título IV de “Servicios Especiales u



Foja: 1

Opcionales”, que redactados en idénticos términos señalan en el artículo 12, en su parte pertinente que “sus tarifas no están sujetas a Valores máximos ni se encuentran implícitos en un Servicio Básico y cuya contratación no es obligatoria para el Usuario debiendo, en caso de ser solicitados pedirse a través de un documento.

Que respecto a estos servicios especiales, revisando los manuales acompañados, en ambos se encuentra contemplado e incluido en su Capítulo II los Servicios de Almacenamiento, que en su artículo 22 define en idénticos términos al Almacenamiento o Acopio como “...la permanencia y custodia al interior del área de Concesión de las cargas de importación, exportación u otra sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tales servicios”.

Que lo anteriormente indicado, corrobora lo señalado por el testigo legalmente examinado y lo señalado en el documento de su autoría acompañado por la parte demandada.

A mayor abundamiento con relación a la naturaleza y objeto de las prestaciones de las partes y su cumplimiento, como también con la falta de legitimidad pasiva señalada como defensa por el demandado, en que se indicó que por la descripción de los servicios contratados por el actor a TCVAL y descritos en la factura N° 0000776 de 14 de febrero de 2014 ya analizada, no actuó como almacenista bajo ningún respecto y, por ende, no tenía la obligación de entregar las mercancías, lo cual correspondía al transportista marítimo bajo un sistema de retiro directo, tal como se estampa en el documento antes aludido, correspondiéndole a él un rol de agente de estiba y desestiba de las cargas solamente, mientras que el proceso anterior operaba entre el armador y los agentes de aduanas, en representación del consignatario, traspasándose la custodia y, por ende, la responsabilidad entre ellos de conformidad a lo señalado por los artículos 982 y 983 letra a) del Código de Comercio.

Que ambos Manuales de Servicios del demandado (versiones 2014 y 2015), definen a la desestiba “...como el desarrumaje de la carga al interior de las bodegas de una Nave o sobre su cubierta, incluyendo todos los recursos y las actividades necesarias para la prestación del servicio (art. 1 n° 30);



Foja: 1

mientras que respecto a la estiba la conceptualizan como "... el arrumaje de carga al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio (art. 1 n° 40).

VIGÉSIMO CUARTO: Que en relación a la obligación de entrega y todos los aspectos que conlleva, entre los cuales se encontraba la obligación verificar físicamente la mercancía que recibía el demandado, como depositario, de acuerdo a lo expuesto por el actor, se refuerza que no correspondían a TCVAL por los testimonios contestes de los testigos presentados por el demandado Magaly Beatriz Rojo a fs. 209, Ciro González Jeréz a fs. 215; quienes señalaron que entre las labores del demandado no se encontraba separar, contar, individualizar las cargas, es decir, realizar un proceso de identificación de las mismas, solamente descargar y cargar las mercancías en los camiones del consignatario para transportarlas a su destino final, de acuerdo a los servicios descrito en la factura acompañada como documento por ambas partes y cuyo valor probatorio ya se analizó.

Lo anteriormente indicado se ve reforzado al analizar los manuales de servicios aportados por las partes, en que ambos contemplan como servicios especiales u opcionales ofrecidos por el demandado el Reconocimiento o Inspección de Carga Fraccionada (por bultos no movilizadas en contenedores según el artículo 1° que trata de las Definiciones) (TCVAL-N354), el cual es descrito como "...aquel que comprende todas las actividades necesarias que se deban efectuar a la Carga fraccionada atendidas en el Terminal y que por razones comerciales requiera de su re-manejo para contabilización, chequeo, inspección o reconocimiento". Agregándose que lo anterior involucra proveer del personal necesario para realizar dichas tareas, la documentación necesaria y la coordinación con el cliente.

Del análisis anterior de la prueba en comento, se permite concluir, a juicio de este Tribunal, que dicho almacenamiento o custodia como tampoco su reconocimiento o inspección, se encontraban dentro de los servicios de carácter básico que ofrece el demandado (sujetos a valores máximos de acuerdo a su artículo 6°) y que, por lo tanto, no estaban comprendidos dentro la naturaleza y extensión de las obligaciones contraídas por las partes y de que



Foja: 1

da cuenta la factura N° 0000776, analizada como prueba documental y que fue acompañada por ambas, cuyo valor probatorio ya esta Juzgadora, apreció en los considerandos precedentes.

VIGÉSIMO QUINTO: Que a mayor abundamiento, y reforzando la conclusión a la que se arribó en el considerando precedente, la declaración del testigo presentado por la parte demandada don Santiago Arturo Zavala Fernández a fs 327, el cual examinado y sin habersele formulado preguntas de tacha, evacuó un informe titulado “Evaluación de Procedimiento de Entrega de Carga consignada a Señores Carlos Herrera Arredondo Limitada Transportada en la Nave Ashiya Star desde el puerto de Bayucan, China y hasta el Puerto de Valparaíso, Chile”, de 12 de febrero de 2014, el cual la parte demandada acompañó prueba documental, teniéndose por acompañado a fojas 204, guardado en custodia de este Tribunal bajo el N° 587-2017, signado bajo el número 2 y que, no habiendo sido objetado, sumado a la declaración del testigo antes individualizado, se aprecia el valor probatorio de su testimonio de acuerdo a lo señalado por el artículo 384 N°1 del Código de Procedimiento Civil.

Que el testigo antes individualizado, en relación a la naturaleza de las obligaciones que contrajo el demandado respecto del actor, en su declaraciones y como resultado del informe evacuado por él mismo (identificado como Z/VAP/0053B/14), los servicios contratados que se refieren a la denominada Fase I y Fase II, significaban en la práctica a la faena de destricar la carga, descargarla y colocarla en el muelle, para después cargarla desde este último y colocarlas sobre los camiones, siguiendo las indicaciones de los despachadores de aduana, lo cual de acuerdo a la documentación revisada fue efectuado bajo la modalidad de un retiro directo desde el Terminal, entregando el armador de la nave directamente la carga al consignatario, a través de su representante, los despachadores de aduana contratados por el actor, siendo el armador de la nave el que instruye la entrega de las mercancías, ya sea directamente o a través de su representante, identificado como Agencia Marítima Agunsa, quienes se coordinan con los primeros para dicho proceso, no involucrando dichas etapas la



Foja: 1

individualización, pesaje, reembalaje o almacenamiento de las cargas, servicios que tampoco fueron solicitados.

Señala que lo anterior quedó debidamente señalado en el DCR emitido por el demandado, fechado con fecha 12 de febrero de 2014, el cual de acuerdo al informe evacuado por él no presenta observaciones, señalando el documento en cuestión que el demandado actúa solamente en calidad de agente de Estiba y Desestiba, emitiendo una papeleta de recepción y/o documento de recepción de carga (DCR), en calidad de certificado de traspaso de responsabilidad.

Que el artículo 926 del Código de Comercio, señala las labores de los agentes de Estiba y Desestiba, el cual, además de tener que representar a su cliente ante las autoridades marítimas y portuarias, pudiendo prestar en general, además, los servicios descritos en las letras a), b) y c) de la norma antes señalada.

VIGÉSIMO SEXTO: Que respecto a la extensión, naturaleza y objeto de las obligaciones contraídas por las partes contratantes, también es necesario, a juicio de este Tribunal, tomar en consideración el documento acompañado por la parte demanda denominado Carta de Protesta, de fecha 17 de febrero de 2014 del departamento de operaciones del demandado, el cual se tuvo por acompañado a fs 185 y el que al no ser objetado, atendida su naturaleza, está dotado de pleno valor probatorio.

Que dicho documento en su parte pertinente señala que la condición de arribo de la carga de la motonave M/N Ashiya Star, se encontraba estibada incorrectamente, en condiciones de daños, sin amarras y trinca inadecuada, siendo responsabilidad de la nave, sus armadores y/o representantes dichos aspectos, no aceptando el demandado "...ninguna responsabilidad, costos de bajo rendimiento y/o reclamos relacionados con la condición de arribo de la carga".

Que la referida carta de Protesta fue acompañada por el demandado para efectos de lo previsto en los artículos 1241 y 1242 del Código de Comercio, que en lo medular busca "...dejar constancia de hechos u omisiones relacionados con la navegación o el comercio marítimos, que puedan afectar su responsabilidad, la de sus principales o dependientes, o bien, hacer reserva



Foja: 1

de derechos o acciones que puedan emanar de dichos hechos u omisiones respecto de las mismas personas aquí aludidas.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que en base a lo ya expuesto, se desprende que el demandado cumplió con los servicios contraídos para con el actor, actuando como agente de estiba y desestiba solamente definidos en iguales términos en los números 30 y 40 del artículo 1° de los Manuales de Servicios de TCVAL acompañados por ambas partes, ya anteriormente individualizados), bajo una modalidad de retiro directo de las cargas desde la motonave Ashiya Star, de lo cual da cuenta el Documento de Recepción de Carga DCR N° 893 de fecha 12 de febrero de 2014, sin hacerse ninguna observación al respecto en ese entonces al momento de realizarse el procedimiento de retiro de la carga por parte de los agentes de aduana en representación de los respectivos consignatarios en cuanto al estado de las mercancías retiradas, en coordinación con los agentes de la embarcación antes individualizada, y que solamente hubo un retiro anticipado de las cargas bajo esta modalidad, en que se presentaron los documentos respectivos a Aduana para efectos de pagar los impuestos de internación respectivos, no almacenando ni custodiando las mercancías TCVAL en ningún instante.

Que lo expuesto precedentemente se ve reforzado por la declaración conteste de los testigos de la parte demandada *Ciro González Jerez* a fs. 215, *José Antonio Botto Henning* a fs. 304, *Rocío Álvarez Matamoros* a fs. 316, quienes en lo medular concuerdan que el demandado de autos actuó como agente de estiba y desestiba solamente respecto a las cargas objeto de la causa sub-lite, de acuerdo a los servicios proporcionados en su manual de servicios, y que no involucraban participar en el proceso de entrega, almacenamiento y custodia de las mercancías importadas por el actor.

A mayor abundamiento respecto de este punto, ambas partes acompañaron copia simple del Oficio Circular N° 0323 del Servicio Nacional de Aduanas, de fecha 13 de diciembre de 2010, en que imparten una serie de instrucciones para la descarga, entrega y retiro de planchas y perfiles de acero atados, que en su parte pertinente instruye a que los almacenistas la estricta obligación y responsabilidad de entregar las mercancías a los despachadores de aduana, de acuerdo a las especificaciones técnicas, consignadas en los



Foja: 1

documentos de base, y a la descripción señalada en la declaración de ingreso (4.1). Como también se indica que "...asimismo, se recomienda a los despachadores de aduana instruir a su personal encargado del retiro de las mercancías, a objeto de recibir y desaduanar la mercancía que amparan los documentos del despacho (4.2); finalizando al señalar que "... no obstante lo anterior, en caso que un importador reciba mercancía que no le corresponde a su despacho, en el plazo de 48 horas deberá informar a su despachador de aduanas, a fin de que se coordine en el más breve plazo posible el retorno de la mercancía a la potestad de Aduana (Zona Primaria) (4.3). El oficio antes aludido se tuvo por acompañado a fs. 257 respecto de la parte demandante, guardado en custodia de este Tribunal bajo el N° 634-2017, signado con el número 2, y respecto del demandado se tuvo por acompañado a fs.185, guardados en custodia bajo el N° 525-2017, signado bajo el número 8.

Por su parte, en el documento acompañado por la parte demandante, consistente en una copia simple del Procedimiento de TCVAL para el Despacho de Mercancías, Aceros y sus derivados, Revisión 1, de junio de 2014, el que se tuvo por acompañado a fs. 257, guardado en custodia bajo el N° 634-2017, signado con el número 16, señala en su punto 5.2.2, segundo párrafo, respecto al Despacho de Mercancías señala que: "TCVAL no será responsable en caso alguno por la falta de individualización y/o especificación de las cargas, cuyo control es de responsabilidad exclusiva de los funcionarios de las Agencias de Aduanas quienes actúan en representación de los consignatarios." En virtud de lo anterior, se refuerza más que el demandado se encuentra exento de responsabilidad en el caso sub-lite.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que es importante señalar, a juicio de este Tribunal, que la normativa en materia de comercio marítimo es de carácter imperativo, y que tal como se señalara anteriormente, el testigo presentado por el demandado, el señor Maximiliano Genskowky en su declaración de fs. 296, indicó que los manuales de servicios otorgados por el concesionario y demandado de autos, TCVAL, es el instrumento de menor grado frente al resto de la regulación, el cual debe de ajustarse a una serie de disposiciones de carácter legal y reglamentario en materia portuaria y aduanera para poder brindar los servicios concesionados por la Empresa Portuaria de Valparaíso



Foja: 1

(EPV), marco jurídico dado particularmente por la ley 19.542 que moderniza la legislación Portuaria; el Decreto Ley 104 del año 1998, que establece las normas y procedimientos que regulan los Procesos de Licitación a que se refiere el artículo 7° de la ley N° 19.542; el Decreto con Fuerza de Ley n° 30 sobre Ordenanza de Aduanas; el Decreto N° 298 de 1999 que aprueba el Reglamento de la misma y el Contrato de Concesión, el cual fue celebrado por escritura pública con fecha 05 de julio del año 2013, en la notaría de Marcos Andrés Díaz León, anotada bajo el número de repertorio N° 5.058 del mismo año, señalando el artículo 2 del Manual de Servicios del demandado que "...TCVAL prestará los servicios a que se refiere en los términos en él establecidos, y que, en consecuencia, los usuarios que los requieran, quedarán sujetos a sus normas, plazos y tarifas..."(párrafo segundo), debiendo en definitiva el usuario adherir a toda una normativa preestablecida para poder utilizar los servicio brindados por el concesionario, que en el caso sub-lite, fueron proporcionados por el demandado de autos.

VIGÉSIMO NOVENO: A mayor abundamiento, por la ley 19.942 se define a las Empresas portuarias como personas jurídicas de derecho público, constituyendo empresas del Estado, que tienen un patrimonio propio de duración indefinida y que se relacionan con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (artículo 1°); las cuales cumplen una función pública (los puertos y terminales que administren tienen un uso de tal carácter, además de tener que prestar su servicios de manera continua y permanente (art.2). Por su parte, el artículo 9° del mismo cuerpo normativo establece que: "los actos y contratos que celebren las empresas en el desarrollo de su objeto se regirán exclusivamente por las normas de derecho privado, en todo aquello que no sea contrario a las disposiciones de esta ley..."; estableciendo, por ende, una sujeción al marco legal brindado por la misma. Por su parte, el reglamento de la Ley de Puertos que regulan los procedimientos de licitación a que alude su artículo 7°, establece la misma sujeción de los respectivos contratos, señalando en su artículo 2°, a saber: la ley N°19.542; el Reglamento; las bases de licitación, sus modificaciones, aclaraciones y respuestas a las consultas, que se formulen y, finalmente, la



Foja: 1

propuesta (oferta) técnica y/o económica presentada por el adjudicatario de la licitación, según el caso.

Sobre lo anterior, cabe mencionar que el Manual de los Servicios, entre las definiciones que contempla en su artículo primero (en las versiones acompañadas por ambas partes) señala que en relación al mismo, se entiende como un instrumento elaborado en base al artículo del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de la Empresa Portuaria de Valparaíso, haciendo una remisión al Contrato de Concesión celebrado (n°49), el que a su vez se dirige a todo el marco normativo ya señalado precedentemente.

Finalmente el artículo 16 del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) señala que "...cada uno de los servicios que presta un titular de una concesión portuaria, en adelante "Concesionario", que involucren actividades relacionadas con las funciones que se indican en el Capítulo V de "Identificación y Definición de Funciones", así como las normas y procedimientos que rigen para su prestación, se encontrarán identificados en el Manual de los Servicios, en adelante el "Manual", que oportunamente dicte el titular. Lo anterior será sin perjuicio de los demás servicios que incorpore el Concesionario al Manual."

TRIGÉSIMO: Que por su parte, teniendo presente lo expuesto en los considerandos precedentes y la prueba rendida y analizada en la causa sub-lite, el demandado, TCVL, al efectuar reclamo formal al Capitán de la Moto Nave M/N Ashiya Star, con fecha 17 de febrero del año 2014 acerca del estado en que encontraba la carga arribada de propiedad del consignatario, acreditó que empleó la diligencia o cuidado que debía emplear en los servicios que debía prestar al demandante en los términos señalados en el artículo 1547, inciso tercero, del Código Civil, teniendo presente además que sobre él pesa la carga de probar, aquellos antecedentes que le eximan de responsabilidad en los hechos y perjuicios demandados por el actor y que, en definitiva, no reúne los presupuestos necesarios para ser legitimado pasivo en los presente causa.

TRIGÉSIMO PRIMERO: Que la Jurisprudencia de nuestro máximo Tribunal ha tomado en consideración para señalar lo que entiende por Legitimación Procesal y Legitimación Procesal Pasiva lo señalado Enrique



Foja: 1

Vesconi y Jaime Guasp, respectivamente. En este orden de ideas, en la causa Rol 20.366-16, conocida por la Primera Sala de Corte Suprema, “Brotec Inmobiliaria SpA c/ Cifuentes s/ Acción declarativa – Herederos”, en su considerando octavo ha señalado que: *“Que la legitimación procesal o legitimatio ad causam es un presupuesto de fondo y de eficacia jurídica de la acción, básico y esencial para acceder a la tutela judicial y que alude a la “consideración especial en que tiene la ley, dentro de cada proceso, a las personas que se hallan en una determinada relación con el objeto litigioso, y, en virtud de la cual, exige, para que la pretensión procesal pueda ser examinada en cuanto al fondo, que sean dichas personas las que figuren como parte en tal proceso”.* (Enrique Vesconi. "Teoría General del Proceso". Editorial Temis. 1986, pág.196). Para después agregar que: *“A su vez, respecto del demandado, la legitimación en la causa consiste “en ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir u oponerse a dicha pretensión del demandante. Es decir, el demandado debe ser la persona a quien conforme a la ley corresponde contradecir la pretensión del demandante o frente a la cual permite la ley que se declare la relación sustancial objeto de la demanda; y el demandante la persona que según la ley puede formular las pretensiones de la demanda, aunque el derecho sustancial pretendido por él no exista o corresponda a otra persona”* (Jaime Guasp. "Derecho Procesal Civil". Tomo I. Editorial Civitas. Madrid, pág. 168). También reproducido en similares términos en la causa Rol 3057-15, Corte de Apelaciones de Santiago, 3º Sala, Hamburg Sud Chile con Inversiones L&R Limitada sobre Transporte Marítimo y Responsabilidad Contractual, considerando décimo sexto.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que de las alegaciones efectuadas por el actor, la prueba rendida por él y de su análisis efectuado por este Tribunal, no son suficientes para poder desvirtuar lo razonado por esta Juzgadora, en los considerandos precedentes acerca de falta de legitimación del demandado de autos.

TRIGÉSIMO TERCERO: Que de conformidad a lo anterior, se omitirá un pronunciamiento respecto de las demás alegaciones y defensas efectuadas en autos.



Foja: 1

TRIGÉSIMO CUARTO: Que las demás probanzas allegadas al proceso y no analizadas ni referidas de manera pormenorizada, en nada alteran lo resuelto precedentemente.

Por estas consideraciones y visto además lo dispuesto en los artículos 44, 1439, 1489, 1545, 1546, 1547, 1552, 1553, 1698, 1702, 1704, 1712, 1713 del Código Civil; artículo 974 y siguientes del Código de Comercio; Decreto con Fuerza de Ley 30 publicado el año 2005 sobre Ordenanza de Aduanas, Ley N° 19542 que moderniza el Sector Portuario Estatal; artículos 160, 162, 170, 173, 253 y siguientes, 341 y siguientes, 430 y 432, todos del Código de Procedimiento Civil, y demás normas legales pertinentes, se declara:

I.- Que se rechazan las tachas opuestas a fojas 231, 242, 305 y 317 de estos autos.

II.- Que se acoge la excepción de falta de legitimidad pasiva del demandado deducida en su escrito de contestación de fojas 86 y, en consecuencia, la acción deducida por la parte demandante a fojas 1.

III.-Que como consecuencia de lo anterior, no se emitirá pronunciamiento acerca del fondo de la cuestión debatida y solicitada por el demandante a fojas 1, sobre resolver el contrato de servicios celebrado, entre el Carlos Herrera Arredondo Limitada y Terminal de Cerros de Valparaíso S.A., como tampoco respecto al pago de los perjuicios alegados por el actor, por ser su resolución inoficiosa al acogerse la defensa alegada por el demandado señalada en el punto anterior.

IV.- Que atendido que se acogió la defensa de la falta de legitimación pasiva del demandado en los presentes autos, se condena en costas a la parte demandante.

Regístrese, notifíquese y archívese en su oportunidad.



C-432-2015

Foja: 1

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en **Valparaiso, veintisiete de Diciembre de dos mil diecisiete**



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.

A contar del 13 de agosto de 2017, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>

Paola Beatriz Rojas Labarca
Fecha: 27/12/2017 12:28:07

Constance Valentina Valle Figueroa
Fecha: 27/12/2017 12:41:00